

Schalltechnische Untersuchung

Lärmaktionsplan Stadt Bietigheim-Bissingen

5296



BS INGENIEURE

Verkehrsplanung

Straßenplanung

Schallimmissionsschutz

Projekt: Lärmaktionsplan der Stadt Bietigheim-Bissingen

Projektnummer: 5296

Projektleitung: Wolfgang Schröder

Bearbeitung: Dipl.-Geogr. Christopher Stange
Ralf Muhler, B.Eng.

Auftraggeber: Stadt Bietigheim-Bissingen
Bahnhofstraße 1
74321 Bietigheim-Bissingen

Ludwigsburg, 22. November 2017

**Wettemarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
Fax 07141.8696.34
info@bsingenieure.de
www.bsingenieure.de**

INHALT

1. HINTERGRÜNDE	3
2. EINFÜHRUNG.....	4
2.1 RECHTLICHER HINTERGRUND.....	4
2.2 STUFEN DER LÄRMAKTIONSPLANUNG	4
2.3 ZUSTÄNDIGKEITEN.....	4
2.4 BERECHNUNGSGRUNDLAGEN	5
2.5 LÄRMINDIZES UND BEURTEILUNGSPEGEL	5
2.6 AUSLÖSEWERTE UND GESUNDHEITSGEFÄHRDUNG	6
3. LÄRMKARTIERUNG	7
3.1 ÖRTLICHE SITUATION.....	7
3.2 KARTIERUNGSUMFANG UND VERKEHRSKENNWERTE.....	7
3.3 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG	8
4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG	9
4.1 REALISIERTE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	9
4.2 VORGESCHLAGENE LÄRMMINDERUNGSMAßNAHMEN.....	10
4.3 WEITERE MAßNAHMEN	13
5. SCHLUSSBEMERKUNGEN	16
LITERATUR	17
ANHANG: LÄRMKARTIERUNG STRASSE.....	20

1. HINTERGRÜNDE

Am 25. Juni 2002 wurde von der Europäischen Union die EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Mit der Richtlinie soll ein europaweit einheitliches Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern.

Als Umgebungslärm werden unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht, bezeichnet.

Die Umsetzung der Richtlinie erfolgte in Deutschland durch eine entsprechende Einführung in das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, § 47 a-f [2]) und durch den Erlass der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes – „Verordnung über die Lärmkartierung“ [3].

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] fordert die Kartierung von Immissionen von Hauptstrecken des Straßen- und Schienenverkehrs sowie von Großflughäfen. Für besonders lärmbeeinträchtigte Gebiete sind anschließend Lärmaktionspläne zu erstellen. Zuständig für die Aufstellung der Lärmaktionspläne sind die Kommunen.

Auf der Grundlage unseres Arbeitsprogramms vom 10. Mai 2013 wurden wir am 25. Oktober 2013 von der Stadt Bietigheim-Bissingen beauftragt, den vorliegenden Lärmaktionsplan zu erarbeiten.

Im Zuge der Ausarbeitung der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans erfolgte bereits eine frühzeitige Abstimmung potenzieller Lärminderungsmaßnahmen zwischen der oberen Straßenverkehrsbehörde und der Stadt Bietigheim-Bissingen.

Die Beteiligung der sonstigen berührten Träger öffentlicher Belange sowie der Bürgerinnen und Bürger erfolgt nach der Beschlussfassung durch den Gemeinderat auf Grundlage des Entwurfs des Lärmaktionsplanes.

2. EINFÜHRUNG

2.1

Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG [1] sind gemäß § 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz [2] Lärmkartierungen zu erarbeiten und ggf. Lärmaktionspläne aufzustellen, in denen Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung formuliert werden. Darüber hinaus sind Betroffenheitsanalysen durchzuführen, die die Zahl der vom Lärm betroffenen Personen ermitteln. Die Öffentlichkeit ist über die Lärmuntersuchungen zu informieren und bei der Erarbeitung der Lärmaktionspläne zu beteiligen.

Spätestens alle fünf Jahre sind Lärmaktionspläne zu überprüfen und ggf. zu aktualisieren.

2.2

Stufen der Lärmaktionsplanung

Die Lärmkartierungen und die anschließende Erarbeitung von Lärmaktionsplänen erfolgt in zwei Stufen.

In der **ersten Stufe** wurden alle

- **Ballungsräume** mit mehr als **250.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **6 Millionen Kfz pro Jahr**,
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **60.000 Zügen pro Jahr** sowie
- **Großflughäfen** mit mehr als **50.000 Bewegungen pro Jahr**

erfasst. Die Lärmaktionsplanung der ersten Stufe war bis Ende 2013 fertigzustellen.

In der **zweiten Stufe** werden die

- **Ballungsräume** mit mehr als **100.000 Einwohnern**,
- **Hauptverkehrsstraßen** mit mehr als **3 Millionen Kfz pro Jahr** und die
- **Haupteisenbahnstrecken** mit mehr als **30.000 Zügen pro Jahr**

erfasst.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs sind diese Belastungszahlen nicht als scharfe Grenze zu verstehen. Vielmehr ist die kommunale Lärmaktionsplanung beispielsweise um verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen zu ergänzen und ebenso sind lärmrelevante Straßen mit täglich weniger als 8.200 Fahrzeugen einzubeziehen [4].

Die Ergebnisse der Schienenverkehrslärmkartierung 2012 wurden Ende 2014 durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) veröffentlicht, der Pilot-Lärmaktionsplan im November 2015 [5] bzw. März 2016 [6].

2.3

Zuständigkeiten

Für die Erarbeitung der Lärmaktionspläne sind grundsätzlich die Kommunen zuständig. Somit wird als zuständige Behörde für den Lärmaktionsplan benannt:

Stadt Bietigheim-Bissingen | Bahnhofstraße 1 | 74321 Bietigheim-Bissingen

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Bezüglich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden. Zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen führt der Kooperationserlass des damaligen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.03.2012 aus [7]:

„Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnung oder sonstigen Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.

§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet.“

2.4 Berechnungsgrundlagen

Die grundlegende Lärmkartierung wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] auf Basis der deutschen „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ [8] durchgeführt und Form von Rasterlärmkarten aufbereitet. Die VBUS [8] basieren auf den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)“ [9], wobei diverse Unterschiede zwischen den Berechnungsgrundlagen bestehen, insbesondere im Hinblick auf die Beurteilungszeiträume, die Schwerverkehrsdefinition sowie die Störwirkung von Lichtsignalanlagen.

Durch die abweichenden Berechnungsgrundlagen ergeben sich Differenzen zwischen den nach VBUS [8] bzw. RLS-90 [9] ermittelten Lärmpegeln. Diese Unterschiede sind insbesondere vor dem Hintergrund relevant, als dass die zuständigen Fachbehörden die in Lärmaktionsplänen enthaltenen Maßnahmen auf Grundlage der für sie maßgeblichen RLS-90 [9] abwägen. Die in den Immissionsorttabellen in Anhang A aufgeführten Beurteilungspegel wurden gemäß RLS-90 [9] ermittelt, so dass mit dem vorliegenden Informationsstand eine Maßnahmenabwägung seitens der Straßenbulasträger erfolgen kann.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgte in Form von Gebäudelärmkarten nach RLS-90 [9], wobei die zur Berechnung notwendigen Immissionspunkte den Vorgaben der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen auf Basis der Einwohnermeldedaten durch Umgebungslärm (VBEB)“ [10] folgend festgelegt wurden. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie [1] sieht zudem die nach unterschiedlichen Pegelbereichen differenzierte Ausweisung der Anzahl der lärmbelasteten Menschen, sowie von Schul- und Krankenhausgebäuden vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Bietigheim-Bissingen wurde die jeweilige Anzahl von Bewohnern eines Baublocks gemäß der Methodik der VBEB [10] auf die dortigen Wohngebäude statistisch verteilt.

2.5 Lärmindizes und Beurteilungspegel

Im Gegensatz zu den nach deutschem Recht angewendeten Beurteilungszeiträumen Tag (6 - 22 Uhr) und Nacht (22 - 6 Uhr) werden im Rahmen der Lärmkartierung nach der EU-

Umgebungslärmrichtlinie gewichtete Mittelungspegel (Lärmindizes) verwendet. Diese Mittelungspegel beziehen sich auf einen Beurteilungszeitraum von einem Kalenderjahr.

Anhand des Tag-Abend-Nacht-Lärmindex L_{DEN} wird die Lärmbelastung für einen 24h-Tag angegeben. Er wird aus den Mittelungspegeln für die drei Zeiträume Day (6 - 18 Uhr), Evening (18 - 22 Uhr) und Night (22 - 6 Uhr) berechnet, wobei in den Abend- und Nachtstunden Zuschläge aufgrund der erhöhten Störwirkung von Geräuschen berücksichtigt werden. Der Nachtlärmindex L_N bezieht sich rein auf die acht Nachtstunden zwischen 22 und 6 Uhr.

Für die aufgrund immissionsschutzrechtlicher Bestimmungen erforderliche Umrechnung der VBUS-Lärmindizes L_{DEN} und L_N in Beurteilungspegel nach RLS-90 erläutert der Kooperationserlass [7] ein Pauschalverfahren, das auch bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Bietigheim-Bissingen für die Erstellung der Gebäudelärmkarten und RLS-90-Pegeltabellen Anwendung fand.

2.6

Auslösewerte und Gesundheitsgefährdung

Wissenschaftliche Beiträge zur Lärmwirkungsforschung gehen bei einer dauerhaften Lärmexposition mit Mittelungspegeln über 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts von einem um 20 % erhöhten Risiko für Herzinfarkte aus [11]. In einem Schreiben vom 10. September 2014 unterstrich die damalige Lärmschutzbeauftragte des Landes Baden-Württemberg, Frau Staatssekretärin Dr. Gisela Splett, die diesbezügliche Zielsetzung der Lärmaktionsplanung, Lärmbetroffenheiten oberhalb der sogenannten Auslösewerte von über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht nach Möglichkeit zu vermeiden, um lärmbedingte gesundheitliche Risiken zu verringern [12].

Vordringlichen Handlungsbedarf weist das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts [19] aus. Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet [11].

Überschreitungen von Beurteilungspegeln von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts werden seitens der Straßenverkehrsbehörden mit Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien StV [13] sowie § 45 Abs. 1 b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung als die Schwelle erachtet, ab der auch straßenverkehrsrechtliche Lärm-minderungsmaßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommen.

Anzuführen ist hierbei, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung, [14]) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV [13] hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entspreche. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen erstmals im Jahr 2010 um jeweils 3 dB(A), sowie per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 [15] für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg jüngst nochmals um 2 dB(A) abgesenkt.

Eine Wiederangleichung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Straßen, wie bereits in einem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 29.07.2014 [15] angeregt, ist bislang nicht erfolgt.

3. LÄRMKARTIERUNG

3.1

Örtliche Situation

Die Große Kreisstadt Bietigheim-Bissingen liegt im Landkreis Ludwigsburg ca. 20 Kilometer nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart.

Zum 31.12.2015 lebten 42.968 Einwohner in der unweit der Einmündung der Enz in den Neckar gelegenen Stadt, die aus den Stadtteilen Bietigheim, Bissingen, Kammgarnspinnerei, Metterzimmern und Untermberg besteht.

Das Stadtgebiet ist verkehrlich gut erschlossen. Die Bundesstraße B 27 durchzieht die Stadt in Nord-Süd-Richtung. Weiterhin verlaufen die Landesstraßen L 1107, L 1110, L 1125 und L 1130 sowie die Kreisstraßen K 1600, K 1635, K 1636 und K 1671 auf Bietigheim-Bissingener Gemarkung.

Über die Bahnlinien Stuttgart-Bruchsal und Stuttgart-Würzburg ist die Stadt ebenfalls gut an den Schienenverkehr angeschlossen.

3.2

Kartierungsumfang und Verkehrskennwerte

Die zweite Stufe der Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen wurde in Baden-Württemberg von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) erarbeitet. Berücksichtigt wurden dabei ausschließlich Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen, die eine Verkehrsbelastung von mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag aufweisen.

Das LUBW-Rechenmodell wurde von den Gutachtern in ein eigenes differenziertes Berechnungsmodell überführt. Zugunsten einer flächendeckenden Lärmkartierung wurden in die Lärmaktionsplanung der Stadt Bietigheim-Bissingen zahlreiche weitere innerörtliche Straßenabschnitte mit einbezogen. Somit wurde ein im Vergleich zur LUBW-Kartierung deutlich erweiterter Kartierungsumfang realisiert, der gleichzeitig alle Stadtteile mit einschließt.

Grundlage der bei den Lärmberechnungen in Ansatz gebrachten Verkehrsbelastungen waren die abschnittsdifferenzierten Analyseergebnisse für den Verkehrsentwicklungsplan 2030 der Stadt [17] (siehe Plan A00 im Anhang). Mit Ausnahme weniger, nur schwach belasteter Straßenabschnitte, wurde dieses innerörtliche Streckennetz vollumfänglich in die Lärmkartierung einbezogen.

Für die Zwecke der Lärmberechnungen wurde der entsprechende DTV abgeleitet und das Verkehrsaufkommen tageszeitlich hinsichtlich der Zeiträume ‚day‘, ‚evening‘ und ‚night‘ differenziert. Bei den Berechnungen wurden die jeweils geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in Ansatz gebracht, sowie im Zuge der RLS-90-Transformation gemäß Kooperationserlass auch die erhöhte Störwirkung im Umkreis von Verkehrslichtsignalanlagen berücksichtigt.

3.3 Ergebnisse der Lärmkartierung

Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte nach VBUS [8] in Form von Rasterlärmkarten (Pläne 5296-01 und -02), die einen flächenhaften Eindruck der Lärmsituation vermitteln, sowie in Form von Gebäudelärmkarten nach RLS-90 [9] (Pläne 5296-„Stadtgebiet“), die Aussagen zu den konkreten Lärmpegeln an den betroffenen Gebäudefassaden erlauben. In den Plandarstellungen farblich hervorgehoben sind dabei Gebäude, deren lauteste Fassade Pegel aufweist, bei denen dringender Handlungsbedarf besteht, um gesundheitsgefährdende Auswirkungen des Straßenverkehrslärms bei den Anwohnern zu mindern. Solch vordringlicher Handlungsbedarf ist laut Kooperationserlass [7] bei Beurteilungspegeln ab 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gegeben. Zusätzlich sind jene Gebäude farblich gekennzeichnet, deren lauteste Fassade Beurteilungspegel von >65 dB(A) tags bzw. >55 dB(A) nachts aufweist (Überschreitung der „Auslösewerte“).

Entlang weiter Teile der lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen in Bietigheim-Bissingen wurden hohe Lärmbelastungen ermittelt. Pegel von mehr als 70 dB(A) am Tag bzw. 60 dB(A) in der Nacht wurden dabei vorrangig entlang folgender Straßen ermittelt:

- Bahnhofstraße
- Bietigheimer Straße
- Bissinger Straße
- Geisinger Straße
- Großingersheimer Straße
- Großsachsenheimer Straße
- Heilbronner Straße
- Karl-Mai-Allee
- Löchgauer Straße
- Schwarzwaldstraße
- Stuttgarter Straße

Maßgeblich für die Höhe der Lärmpegel erscheint dabei nicht nur das Verkehrsaufkommen des jeweiligen Straßenabschnitts. Als ausschlaggebend erweisen sich zudem Faktoren wie die teilweise dichte, Mehrfachreflexionen begünstigende Bebauungssituation sowie die Störwirkung im Umkreis von Verkehrslichtsignalanlagen.

PLÄNE Die Ergebnisse in Form von Gebäudelärmkarten sind in den Plänen 5296-„Stadtgebiet“ aufbereitet.

ANHANG Sämtliche Gebäude, an denen Fassadenpegel im Bereich oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) tags/nachts ermittelt wurden, sind in der Immissionsortabelle im Anhang aufgeführt.

Tabelle 1 zeigt, wie viele Einwohner der Stadt Bietigheim-Bissingen welchen Pegelbereichen ausgesetzt sind. Die Einwohner eines Hauses wurden dabei gemäß VBEB [10] auf die Fassadenabschnitte des jeweiligen Wohngebäudes verteilt. Hervorgehoben sind die den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung bzw. dem vordringlichen Handlungsbedarf entsprechenden Pegelbereiche.

Tabelle 1: Einwohner nach Pegelbereichen: Bietigheim-Bissingen

Pegelbereich dB(A)	Einwohner	
	L _{DEN}	L _{Night}
50 - 55	8.379	2.380
55 - 60	3.454	1.081
60 - 65	1.943	338
65 - 70	904	23
> 70	198	-

Wie aus den Berechnungen hervorgeht, sind in Bietigheim-Bissingen im Zeitbereich tags insgesamt 1.102 Einwohner Pegeln oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags ausgesetzt. In der Nacht sind 1.442 Bewohner von Pegeln von mehr als 55 dB(A) betroffen. Für 198 Einwohner tags bzw. 361 Einwohner nachts wurden Lärmpegel im gesundheitlich gefährdenden Bereich oberhalb von 70 / 60 dB(A) ermittelt.

4. LÄRMMINDERUNGSPLANUNG

Im Folgenden werden bereits umgesetzte Lärmschutzmaßnahmen benannt sowie die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschlagenen Vorhaben aufgezeigt, die eine Lärminderung entlang der betrachteten Straßen zum Ziel haben.

4.1 Realisierte Lärminderungsmaßnahmen

Die Belange des Lärmschutzes werden schon bei der Aufstellung des Flächennutzungsplanes so berücksichtigt, dass potenzielle Konflikte vermieden oder minimiert werden. In der konkreten Planung im Rahmen eines Bebauungsplanes wird, falls erforderlich, durch schalltechnische Untersuchungen überprüft, ob zur Realisierung des Projektes Lärmschutzmaßnahmen notwendig werden. Diese können hinsichtlich des Straßenverkehrslärms aus aktiven Maßnahmen (Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle) oder passiven Maßnahmen (Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) bestehen. Grundsätzlich wird auch geprüft, ob bei Neubauten eine Orientierung besonders schutzwürdiger Räume auf die lärmabgewandte Seite möglich ist.

Im Stadtgebiet wurden in der Vergangenheit im Verlauf der Landesstraße L 1107 aktive Schallschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden zur Minderung der Immissionen durch den Straßenverkehrslärm umgesetzt.

Im Jahr 2015 wurde im Verlauf der B 27 im Bereich der Ortsdurchfahrt der Kammgarnspinnerei eine Fahrbahndeckenerneuerung durchgeführt, bei dem der Splittmastixasphalt SMA 8 S verbaut wurde. Die sich dadurch ergebende lärmindernde Wirkung beträgt laut der Handlungsempfehlung des MVI [26] im Mittel 2,0 dB(A)

Erfahrungswerte zeigen eine Abnahme der positiven schalltechnischen Eigenschaften des SMA LA mit zunehmender Liegedauer und der Zahl der Überrollungen, auch in Abhängigkeit vom Schwerverkehrsaufkommen im jeweiligen Streckenabschnitt. Im Zuge einer künftigen Fortschreibung des Lärmaktionsplans wird daher hinsichtlich einer aktualisierten Lärmkartierung empfohlen, die zu diesem Zeitpunkt gegebene belagsseitige Lärminderungswirkung erneut zu ermitteln.

Im Rahmen eines kommunalen Programms, welches im Zeitraum zwischen 1987 und 1990 aktiv war, erfolgte eine Bezuschussung beim Einbau von Schallschutzfenstern.

Der bestehende Straßentunnel im Verlauf der Landesstraße L 1110 im Stadtteil Bissingen verhindert die Schallausbreitung des dortigen Straßenverkehrslärms auf die umliegenden Wohngebiete.

4.2

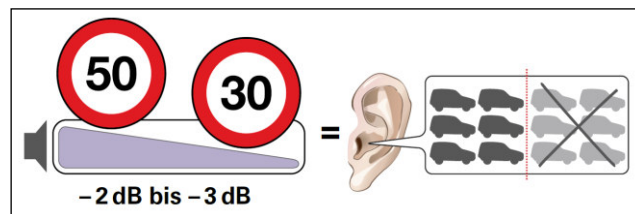
Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen

Aus den Ergebnissen der Lärmkartierung wurden die im Folgenden erläuterten Lärminderungsmaßnahmen entwickelt, die darauf abzielen, die Lärmsituation in den ermittelten Bedarfsbereichen zu verbessern.

4.2.1 Einrichtung von Geschwindigkeitsbeschränkungen: Tempo 40 / Tempo 30

Aus einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 50 auf Tempo 40 resultiert eine rechnerische Pegelminderung zwischen 1,2 und 1,5 dB(A), von Tempo 50 auf Tempo 30 resultiert eine rechnerische Pegelminderung zwischen 2 und 3 dB(A). Zur Veranschaulichung der Größenordnung dieses Effekts kann die Tatsache herangezogen werden, dass eine Verringerung um 3 dB(A) in der Wahrnehmung des menschlichen Ohres einer Halbierung der lärmverursachenden Verkehrsmenge entspricht.

Abbildung 1: Lärminderungspotenzial von Tempo 30

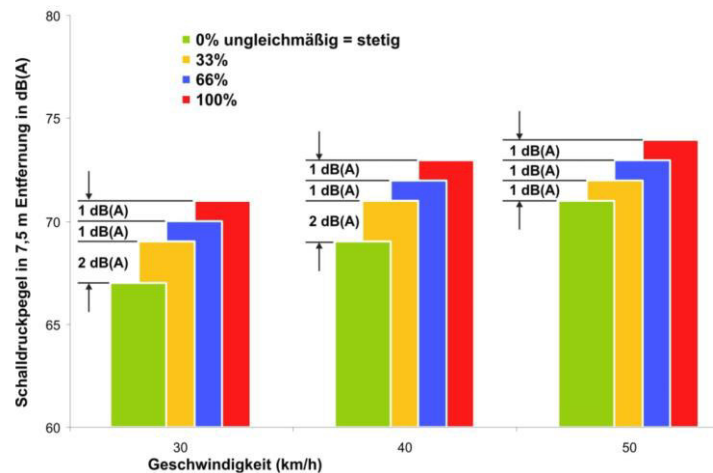


Quelle: MVI Baden-Württemberg [22]

Insbesondere nachts, wenn die Lärmbelastung vorrangig aus einzelnen Vorbeifahrten resultiert, kommt darüber hinaus auch den bei Tempo 30 um ca. 5 - 6 dB(A) niedrigeren Einzelereignispegeln besondere Bedeutung zu, um Aufwachreaktionen und Schlafstörungen nach Möglichkeit zu vermeiden [23].

In Anbetracht der vielfältigen Störeinflüsse auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich kann durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Wie Abbildung 2 verdeutlicht, erwächst hieraus weiteres Lärminderungspotenzial.

Abbildung 2: Lärminderungspotenzial durch Geschwindigkeitsreduzierung und Verstetigung des Verkehrsflusses



Quelle: UBA [24]

4.2.2 Lärmsanierung/Fahrbahndeckenerneuerung

Die Schallemissionen von Kraftfahrzeugen resultieren im Wesentlichen aus den Quellen Reifen/Fahrbahn, Motoren- und Windgeräuschen. Bei geringeren Geschwindigkeiten dominieren die Motorengeräusche, bei hohen Geschwindigkeiten die Windgeräusche. Geräusche aus dem Kontakt von Reifen und Fahrbahn sind bei verschiedenen Geschwindigkeiten in unterschiedlichem Niveau beteiligt und werden zudem entscheidend durch die Oberfläche der Fahrbahn beeinflusst. Fahrzeugspezifische Ansatzpunkte wie die Geräuschentwicklung durch Reifen, Motor oder Karosserie können nicht Gegenstand einer kommunalen Lärmaktionsplanung sein. Grundsätzlich wurde von der Industrie in der Vergangenheit hierzu viel Positives erreicht und es ist zu erwarten, dass die Fahrzeug- und Reifentechnik hier weitere Verbesserungen hervorbringen wird, die sich auch lärmreduzierend auswirken.

Der allgemeine Zustand der innerörtlichen Fahrbahnbeläge, in welchem Maße diese eben oder uneben sind, ist ein wesentlicher Faktor bei der Lärmentwicklung und insbesondere bezüglich der Störwirkung bei betroffenen Anliegern. Erhöhte Störwirkungen resultieren dabei auch aus Niveauunterschieden zwischen Fahrbahn und eingebauten Schachtdeckeln. Daher sind die Fahrbahnen regelmäßig zu überprüfen und ggf. auch punktuelle Verbesserungsmaßnahmen vorzunehmen. Längere Sanierungsintervalle versprechen hier konisch geformte, niveaugleiche Kanalschachtdeckungen, die ein Absacken der Schachtdeckel und das daraus resultierende Schlagen beim Überfahren wirksam verhindern können.

Auch durch Veränderungen des Fahrbahnaufbaus bzw. der Struktur der Fahrbahndecken konnten in der Vergangenheit Lärminderungen erreicht werden. Diese werden auch regelmäßig beim Neubau und der Sanierung von Straßen umgesetzt. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass der Einsatzbereich der lärmindernden Fahrbahnbeläge unterschiedlich ist. So eignen sich die besonders lärmreduzierenden offenporigen Asphaltbeläge („Flüsterasphalt“) aufgrund des bei innerörtlichen Geschwindigkeiten begrenzten Minderungseffekts und der eingeschränkten Selbstreinigung der Beläge nur für anbaufreie, autobahnähnliche Straßen.

Im Rahmen von Erprobungsstrecken kommen mittlerweile – innerorts wie außerorts – lärmarme oder lärmoptimierte Beläge (SMA LA oder AC D LOA) zum Einsatz. Auch bei innerörtlichen Geschwindigkeiten zwischen 30 und 50 km/h kann dabei eine lärmmindernde Wirkung von ca. 3 dB(A) erwartet werden kann. Per Schreiben vom 17. Juli 2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine Handlungsempfehlung für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich veröffentlicht [26]. Demnach „ist der Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben“. Liegen erhebliche Überschreitungen der Lärmsanierungsauslösewerte vor und sind aktive oder passive Maßnahmen nicht möglich oder unwirtschaftlich, kann eine Fahrbahndeckenerneuerung mit o. g. lärmmindernden Belägen als Pilotstrecke beim Verkehrs- und Infrastrukturministerium beantragt werden [26].

Im Zuge künftig anstehender Erhaltungsmaßnahmen ist ferner grundsätzlich zu prüfen, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind (vgl. 4.2.2). Werden die Auslösewerte zur Lärmsanierung überschritten, nennt das MVI den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten als bevorzugte Maßnahme zur Lärminderung [26].

Der Lärmaktionsplan begrüßt die positive Entwicklung bei der Erprobung neuartiger Fahrbahnbeläge, weist angesichts der Erkenntnisse, die aus Messfahrten auf Pilotstrecken gewonnen wurden, jedoch auf die offensichtlich mit zunehmender Liegedauer sowie der Zahl der Überrollungen abnehmende lärmmindernde Wirkung des SMA LA hin.

Per Schreiben vom 22. Januar 2016 [23] wurde durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur eine erneute Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Baden-Württemberg bekanntgegeben. Den kommunalen Baulastträgern wird empfohlen, diese Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung für Straßen in ihrer Baulast ebenfalls anzuwenden.

Maßnahmen zur Lärmsanierung an Landes-, Kreis- oder Gemeindestraßen kommen demnach in Baden-Württemberg künftig in Betracht, sofern der Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte übersteigt:

	tags	nachts
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	65 dB(A)	55 dB(A)
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)

Der Lärmaktionsplan der Stadt Bietigheim-Bissingen regt an, bei den jeweiligen Baulastträgern die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen prüfen zu lassen. Neben einer unter bestimmten Voraussetzungen möglichen Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden kommt hierbei dem Einbau lärmindernder Straßenbeläge eine immer bedeutendere Rolle zu. In den Handlungsempfehlungen zum Einsatz lärmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich nennt das MVI belagsseitige Eingriffe insbesondere bei ohnehin anstehenden Erhaltungsmaßnahmen als zu bevorzugende Möglichkeit der Lärmsanierung [26].

4.2.3 Maßnahmenziele der Stadt Bietigheim-Bissingen

Um das weitere Vorgehen und die Ziele der Stadtverwaltung festzulegen, war ein verwaltungsinterner Abstimmungstermin am 26.10.2017 erforderlich.

Das Gespräch hat ergeben, dass eine einheitliche und nachvollziehbare Gesamtkonzeption für das ganze Stadtgebiet mit folgenden Grundsätzen angestrebt wird:

- Auf der Bundesstraße B 27 im Ortsteil Bietigheim soll wegen der hohen verkehrlichen Bedeutung und wegen der koordinierten Lichtsignalanlagen („Grüne Welle“) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beibehalten werden.
- Auf den weiteren lärmbelasteten Hauptverkehrsstraßen und auf den Gefällestrecken soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit ganztägig von 50 km/h auf 40 km/h reduziert werden.
- Auf den engen Ortsdurchfahrten von Untermberg, Metternzimmern und der Kammgarnspinnerei sowie auf der Ludwigsburger Straße, Wörthstraße und einen Teil der Bahnhofstraße in Bissingen soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit nachts von 50 km/h auf 30 km/h reduziert werden.

Im Einzelnen sind folgende Maßnahmen von der Stadtverwaltung vorgesehen:

1. **Stuttgarter Straße in Bietigheim (B 27)**

- Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h sowie Ausweitung der Tempo-50-Regelung zwischen dem Gröninger Weg und der Berliner Straße

2. **Heilbronner Straße in der Kammgarnspinnerei (B 27)**

- Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tagsüber
- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nachts

3. Löchgauer Straße / Karl-Mai-Allee in Bietigheim (L 1107)

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h)

4. Schwarzwaldstraße / Großingersheimer Straße in Bietigheim (L 1125)

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h)

5. Großsachsenheimer Straße / Bissinger Straße in Untermberg (L 1110)

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (24h)

6. Bietigheimer Straße, Flattichstraße und Alber-Schweitzer-Straße in Metterzimmern (K 1635)

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (24h)

7. Geisinger Straße in Bietigheim

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h)

8. Ludwigsburger Straße, Wörthstraße und Bahnhofstraße zwischen der Wörthstraße und der Gottlob-Grotz-Straße in Bissingen

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (24h)

9. Bahnhofstraße zwischen der Gottlob-Grotz-Straße und der Carl-Benz-Straße in Bissingen

- Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h)

Des Weiteren sollen in den festgelegten lärmbelasteten Straßenabschnitten künftig nur noch lärmindernde Fahrbahnbeläge eingebaut werden. Der Einbau von passiven Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) soll in diesen Straßenabschnitten auf freiwilliger Basis gefördert werden.

PLÄNE Die oben aufgelisteten Maßnahmenpunkte sind im Anhang im Übersichtsplan „Maßnahmenbereiche Bietigheim-Bissingen“ dargestellt.

ANHANG Angaben zur genauen Lage und zu den örtlichen Gegebenheiten der Maßnahmenbereiche sowie eine Übersicht eines kursorischen Maßnahmenvergleichs können den im Anhang beigefügten Steckbriefen entnommen werden. Die genauen Fassadepiegel der Gebäude im Rahmen dieses kursorischen Maßnahmenbereichs sind in einer separaten Immissionsorttabelle im Anhang aufgeführt.

4.3

Weitere Maßnahmen

4.3.1 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat maßgeblichen Anteil an der Lärmbelastung in den Kommunen. Gelingt es, durch qualitativ hochwertige öffentliche Verkehrsangebote sowie die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs eine attraktive Alternative zum eigenen PKW anzubieten, kann der Anteil des MIV wirksam verringert und somit positive Effekte auf die Lärm- und Luftbelastung erzielt werden. Aktionen wie die Teilnahme der Stadt am deutschlandweiten Wettbewerb „Stadttradeln“ des kommunalen Netzwerks „Klima-Bündnis“ können hierzu beitragen.

Kommunale bzw. regionale Konzepte zur ÖPNV-Förderung, zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs sowie zur Parkraumbewirtschaftung können den Modal Split zugunsten umweltfreundlicher Verkehrsmittel beeinflussen. Betriebliches Mobilitätsmanagement gibt Unternehmen die Möglichkeit, auf die individuelle Verkehrsmittelwahl ihrer

Mitarbeiter einzuwirken, so dass u. a. der Pendlerverkehr wirtschaftlicher und umweltfreundlicher – und damit leiser – gestaltet werden kann.

4.3.2 Verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung

Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt die Lärmbelastung. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen trägt somit zur Lärminderung bei. Geschwindigkeitsüberwachungen mit „Blitzern“ wiederum können die Einhaltung fördern, wobei folgende Aspekte zu berücksichtigen sind: Stationäre Überwachungsanlagen haben – vor allem bei geringer Anzahl – häufig zunächst nur einen punktuellen Effekt, da sie insbesondere Ortskundigen hinreichend bekannt sind. Gelegentlich ist sogar ein „kontraproduktiver“ Effekt durch Beschleunigen nach Passieren der Anlage zu beobachten. Allerdings kann bei einer entsprechenden Zahl stationärer Anlagen eine langfristige, auch flächenbezogene Wirkung erwartet werden. Darüber hinaus ist auch die eventuell nur punktuelle Wirkung gerade in Bereichen mit besonderer Betroffenheit von nicht zu vernachlässigender Bedeutung. Mobile, den Standort wechselnde Überwachungen haben hingegen – eine gewisse Häufigkeit der Kontrollen vorausgesetzt – aufgrund der Unvorhersehbarkeit einen eher langfristigen Effekt.

Um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu fördern, wird im Rahmen des Lärmaktionsplans vorgeschlagen, die Intensität von Geschwindigkeitsüberwachungen zu erhöhen. Insbesondere vor dem Hintergrund der geforderten Ausweisung von Tempo 30 auf kommt einer regelmäßigen Geschwindigkeitsüberwachung – mit stationären und / oder mobilen Anlagen – besonderes Gewicht zu.

Eine weitere hilfreiche Maßnahme können Geschwindigkeitsanzeigtafeln oder Dialogdisplays sein, auf denen in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit symbolisch beispielsweise in Form eines freundlichen oder traurigen Gesichts auf die Einhaltung oder Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit hingewiesen wird. Solche Tafeln haben in erster Linie appellierenden Charakter und zielen auf die Sensibilisierung der Fahrer in Richtung Verkehrssicherheit und Verkehrslärm ab.

4.3.3 Lärm als Umweltproblem thematisieren

Grundsätzlich sollten hohe Lärmbelastungen in stärkerem Maße als bisher als Umweltproblem bekannt gemacht werden. Es ist noch weitgehend unbekannt, dass nicht nur zu hohe Spitzenpegel, sondern auch Dauereexpositionen von über 65 dB(A) tags bzw. über 55 dB(A) nachts zu ernsthaften Gesundheitsschäden führen können [11].

Auch auf kommunaler Ebene ist es möglich, durch entsprechende Aufklärung zur Bewusstseinsbildung in dieser Hinsicht beizutragen. Als Beispiele für solche Maßnahmen können öffentliche Veranstaltungen, Presseartikel, Thematisierungen an den Schulen oder Aktionen unter Einbeziehung von Vereinen und Handel genannt werden. Dabei sollte über die durch die Lärmaktionsplanung abgedeckten Schallquellen hinausgegangen und zudem der Gewerbelärm sowie der Sport- und Freizeitlärm einbezogen werden. Gerade im Bereich Freizeitlärm sind durch entsprechende Veränderungen des individuellen Verhaltens nicht unerhebliche Lärminderungspotenziale zu erkennen. Aber auch im Bereich des Straßenverkehrs können beispielsweise durch Hinweise auf eine lärmbewusste Fahrweise Impulse zur Lärmreduzierung gesetzt werden, die auf das individuelle Verhalten zielen.

4.3.4 Strategische Planung sensibilisieren

Da die Lärminderungsplanung als langfristig angelegte strategische Planung zu verstehen ist, ist es von besonderer Bedeutung, dass die Themen Lärmbelastung und Lärminderung bei von der Kommune beeinflussbaren Planungen stets einen hohen Stellenwert einnehmen. Bereits in der grundlegenden Bauleitplanung, wie auch in der Stadt- und Verkehrsplanung lassen sich spätere Konflikte vermeiden, sofern diese frühzeitig erkannt werden.

Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur unterstreicht in seinem Schreiben vom 10. September 2014 [12] die Bedeutung städtebaulicher Maßnahmen für den kommunalen Lärmschutz. Im Rahmen von Siedlungsentwicklung und Bebauungsplanung sollten Aspekte wie die verträgliche Anordnung von Wohn- zu Gewerbegebieten, die Struktur der Erschließung, die Ausrichtung, Grundriss- und Fassadengestaltung von Gebäuden sowie aktive, passive und „gestalterische“ Schallschutzmaßnahmen entsprechende Berücksichtigung finden.

5. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans werden Maßnahmen zur Minderung der straßenverkehrsbedingten Lärmbelastung aufgezeigt. Die Umsetzung straßenbaulicher oder straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen bedarf der vorhergehenden Prüfung und Zustimmung der zuständigen Fachbehörden bzw. Planungsträger.

Konkrete Hinweise zur Bindungswirkung von rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufgenommenen Maßnahmen gibt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) in Abschnitt C seines Schreibens vom 23. März 2012 (sog. Kooperationserlass, [7]).

Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen prüft die zuständige Straßenverkehrsbehörde das Vorliegen der Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung unter orientierender Einbeziehung der Richtlinien zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV, [27]). Letztere geben als Richtwerte Beurteilungspegel von 70/60 dB(A) für Wohngebiete bzw. 72/62 dB(A) für Mischgebiete an.

Der Kooperationserlass unterscheidet nicht nach dem jeweiligen Gebietscharakter (Ausnahme Gewerbegebiete), misst den zuständigen Behörden jedoch einen erweiterten Abwägungsspielraum bei. Liegen nach RLS-90 [9] ermittelte Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Bei Pegeln ab 73 dB(A) tags bzw. 63 dB(A) nachts erwächst eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.

Abschließend soll auf die gegenwärtig auf verkehrspolitischer Ebene geführte Diskussion um eine mögliche Absenkung der in den Lärmschutz-Richtlinien-StV [27] festgesetzten Grenzwerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen hingewiesen werden. Das Landesministerium für Verkehr und Infrastruktur hat den Vorschlag in die Verkehrsministerkonferenz eingebracht, die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Beurteilungspegel an die Auslösewerte der Lärmsanierung anzupassen. Zum Zeitpunkt dieser Empfehlung beliefen sich letztere auf 67/57 dB(A) in Wohngebieten und 69/59 dB(A) in Mischgebieten. Mit Schreiben vom 22. Januar 2016 hat das baden-württembergische Verkehrsministerium eine weitere Absenkung der Lärmsanierungsauslösewerte an Landesstraßen um 2 dB(A) auf nun 65/55 dB(A) bzw. 67/57 dB(A) erlassen. Damit besteht derzeit eine Diskrepanz von bis zu 5 dB(A), unter Ausschöpfung gegebener Ermessensspielräume gar von bis zu 8 dB(A) zwischen den Auslösewerten zur Lärmsanierung und der Anordnungsbefugnis für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen.

Der Lärmaktionsplan unterstützt das Ansinnen, die Auslösewerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen abzusenken und somit dazu beizutragen, Geschwindigkeitsbeschränkungen als effektive, schnell umsetzbare und kostengünstige Lärminderungsmaßnahme in Bereichen hoher Lärmbelastung im erforderlichen Umfang realisieren zu können.

LITERATUR

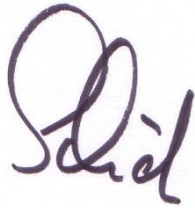
- [1] Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.
- [2] Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz, BImSchG).
- [3] Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Verordnung über die Lärmkartierung. 6. März 2006, BGBl. Teil I Nr. 12 vom 15. März 2006
- [4] Lärmaktionsplanung – aktuelle Informationen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 12. April 2013
- [5] Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, Teil A
Eisenbahn-Bundesamt, Ref. 53 Umgebungslärmkartierung, Geoinformation und Lärmaktionsplanung
November 2015, <http://www.eba.bund.de/download/LAPmitAnhang.pdf>
- [6] Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes außerhalb von Ballungsräumen, Teil B
Eisenbahn-Bundesamt, Ref. 53 Umgebungslärmkartierung, Geoinformation und Lärmaktionsplanung
März 2016, http://www.eba.bund.de/download/Laermaktionsplan_Teil_B.pdf
- [7] Lärmaktionsplanung – Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 23. März 2012 („Kooperationserlass“)
- [8] Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)
Bundesministerium der Justiz (Hrsg.), Bundesanzeiger vom 22. Mai 2006
- [9] RLS-90, Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
Bundesminister für Verkehr, Abteilung Straßenbau
Ausgabe 1990
- [10] Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB)
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, 9. Februar 2007
- [11] Ising, H., Kruppa, B.: Zum gegenwärtigen Erkenntnisstand der Lärmwirkungsforschung. Notwendigkeit eines Paradigmenwechsels. -In: Umweltmed Forsch Prax 6 (4) 2001
- [12] Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [13] Lärmschutz-Richtlinien StV
Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007 (VkB1. Nr. 24/2007, S. 767)
- [14] VLärmSchR 97
Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997

- [15] Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung - Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien StV
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 29. Juli 2014
- [16] Regelungen zum Verkehrslärmschutz an Straßen – Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 22. Januar 2016
- [17] Verkehrsentwicklungsplan 2030, DTVw Querschnittsbelastungen mit SV Anteil
Stadtentwicklungsamt Bietigheim-Bissingen
Planstand 05. Dezember 2014
- [18] Kartierungsergebnisse und Lärmaktionsplanung der Stufe 2 an Haupteisenbahnstrecken des Bundes
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 18. März 2015
- [19] Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 11. Oktober 2013
- [20] Lärmaktionsplanung zum Schutz der Gesundheit
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 10. September 2014
- [21] Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)
27. Mai 1997, Aktualisierung Juni 2010
- [22] Leise(r) ist das Ziel! Lärmschutz als Querschnittsaufgabe stärken.
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
April 2014
- [23] Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr
Spessert, B. et al., Fachhochschule Jena 2010
- [24] Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung Minderung von Lärm- und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen
Umweltbundesamt
Texte 52/2000
- [25] Lärm mindernde Fahrbahnbeläge – Ein Überblick über den Stand der Technik
Umweltbundesamt
Texte 20/2014
- [26] Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg
Schreiben vom 17. Juli 2015
- [27] Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (VkBl. Nr. 24/2007, S. 767)

Aufgestellt durch:



Ludwigsburg, 22. November 2017



Wolfgang Schröder
Projektleitung



Ralf Muhler
Bearbeitung

ANHANG: LÄRMKARTIERUNG STRASSE

I. Pläne

- Plan A00 Übersicht Querschnittsbelastungen DTV_w
- Plan 5296-01 Rasterlärmkarte Tag
- Plan 5296-02 Rasterlärmkarte Nacht
- Plan 5296-Bietigheim 01a Gebäudelärmkarte Tag (Buch)
- Plan 5296-Bietigheim 01b Gebäudelärmkarte Nacht (Buch)
- Plan 5296-Bietigheim 02a Gebäudelärmkarte Tag (Kammgarn)
- Plan 5296-Bietigheim 02b Gebäudelärmkarte Nacht (Kammgarn)
- Plan 5296-Bietigheim 03a Gebäudelärmkarte Tag (Lug)
- Plan 5296-Bietigheim 03b Gebäudelärmkarte Nacht (Lug)
- Plan 5296-Bietigheim 04a Gebäudelärmkarte Tag (Sand)
- Plan 5296-Bietigheim 04b Gebäudelärmkarte Nacht (Sand)
- Plan 5296-Bissingen 01a Gebäudelärmkarte Tag (Bissingen)
- Plan 5296-Bissingen 01b Gebäudelärmkarte Nacht (Bissingen)
- Plan 5296-Bissingen 02a Gebäudelärmkarte Tag (Bruchwald)
- Plan 5296-Bissingen 02b Gebäudelärmkarte Nacht (Bruchwald)
- Plan 5296-Metterzimmern 01a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5296-Metterzimmern 01b Gebäudelärmkarte Nacht
- Plan 5296-Untermberg 01a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5296-Untermberg 01b Gebäudelärmkarte Nacht

II. Immissionspegel VBUS und RLS-90

- Fassadenpegel der Gebäude oberhalb der Auslösewerte

III. Betroffenheitsstatistik

- Lärmbetroffenheit nach Pegelbereichen

IV. Steckbriefe Maßnahmenbereiche

- Örtliche Gegebenheiten sowie Übersicht der Maßnahmenwirkungen

V. Cursorischer Maßnahmenvergleich mit Immissionspegel RLS-90

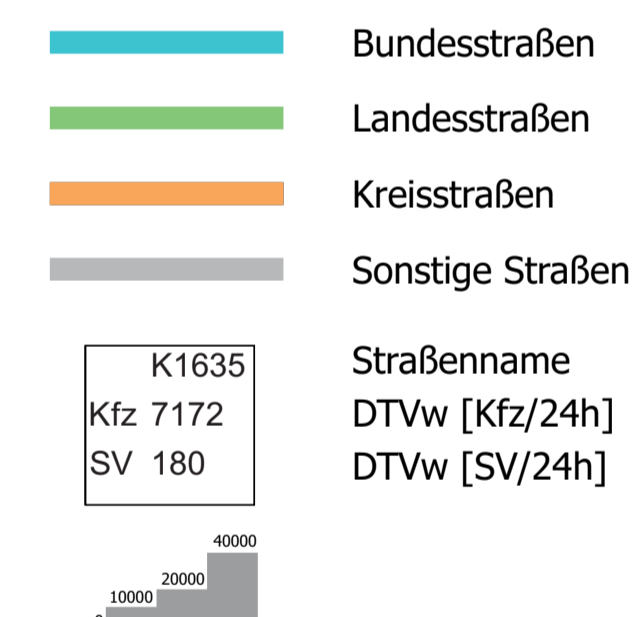
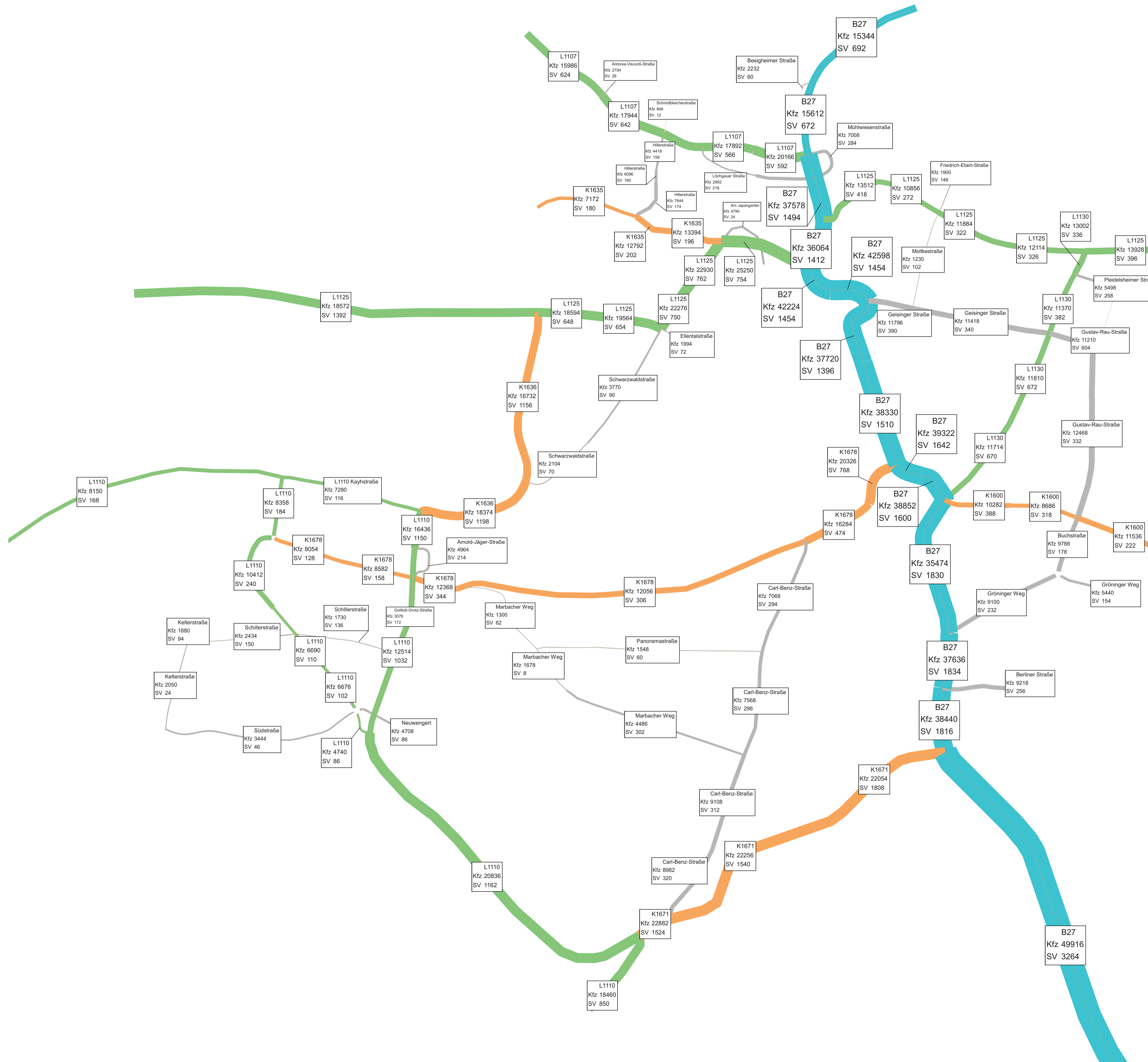
- Fassadenpegel der Gebäude im Rahmen des cursorischen Maßnahmenvergleichs im Handlungsbereich 60/70 dB(A) tags/nachts

VI. Übersichtsplan Maßnahmenbereiche

VII. Synopse der eingegangenen Stellungnahmen

I. Pläne

- Plan A00 Übersicht Querschnittsbelastungen DTV_w
- Plan 5296-01 Rasterlärmkarte Tag
- Plan 5296-02 Rasterlärmkarte Nacht
- Plan 5296-Bietigheim 01a Gebäudelärmkarte Tag (Buch)
- Plan 5296-Bietigheim 01b Gebäudelärmkarte Nacht (Buch)
- Plan 5296-Bietigheim 02a Gebäudelärmkarte Tag (Kammgarn)
- Plan 5296-Bietigheim 02b Gebäudelärmkarte Nacht (Kammgarn)
- Plan 5296-Bietigheim 03a Gebäudelärmkarte Tag (Lug)
- Plan 5296-Bietigheim 03b Gebäudelärmkarte Nacht (Lug)
- Plan 5296-Bietigheim 04a Gebäudelärmkarte Tag (Sand)
- Plan 5296-Bietigheim 04b Gebäudelärmkarte Nacht (Sand)
- Plan 5296-Bissingen 01a Gebäudelärmkarte Tag (Bissingen)
- Plan 5296-Bissingen 01b Gebäudelärmkarte Nacht (Bissingen)
- Plan 5296-Bissingen 02a Gebäudelärmkarte Tag (Bruchwald)
- Plan 5296-Bissingen 02b Gebäudelärmkarte Nacht (Bruchwald)
- Plan 5296-Metterzimmern 01a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5296-Metterzimmern 01b Gebäudelärmkarte Nacht
- Plan 5296-Untermberg 01a Gebäudelärmkarte Tag
- Plan 5296-Untermberg 01b Gebäudelärmkarte Nacht



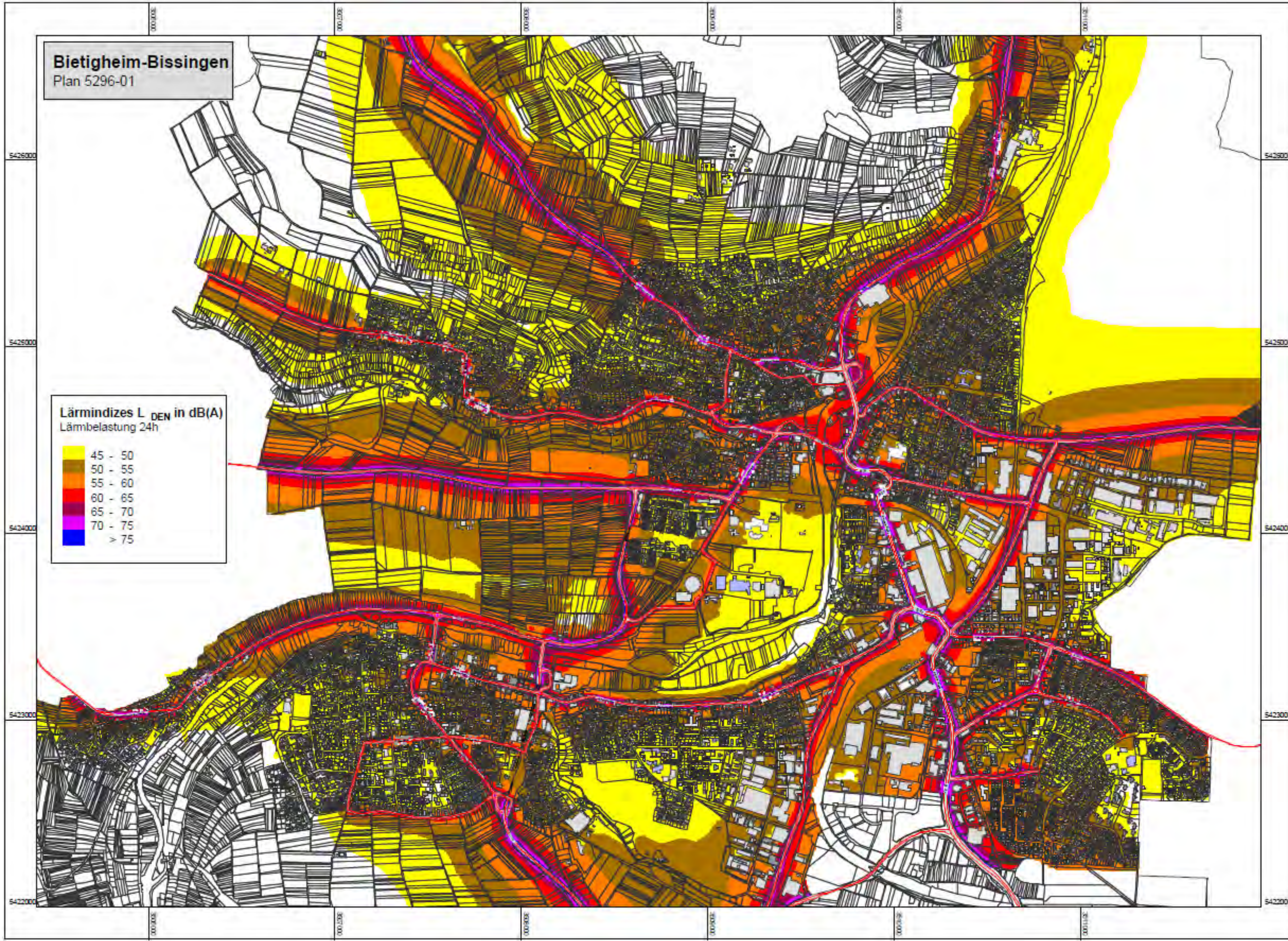
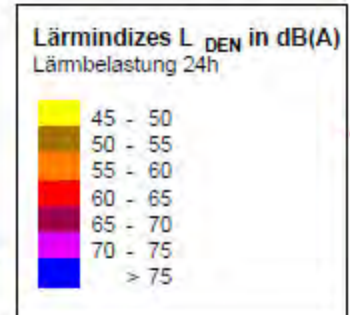
BrennerPlan GmbH
 Stuttgart
 Augustenstraße 10a
 70178 Stuttgart
 Fon: 0711 / 6 0143 97-0
 Fax: 0711 / 6 014397-10

Stadt Bietigheim-Bissingen
 Stadt Bietigheim-Bissingen
Verkehrsentwicklungsplan 2030
 Stadtentwicklungsamt Bietigheim Bissingen
 Bahnhofstraße 1
 74321 Bietigheim-Bissingen

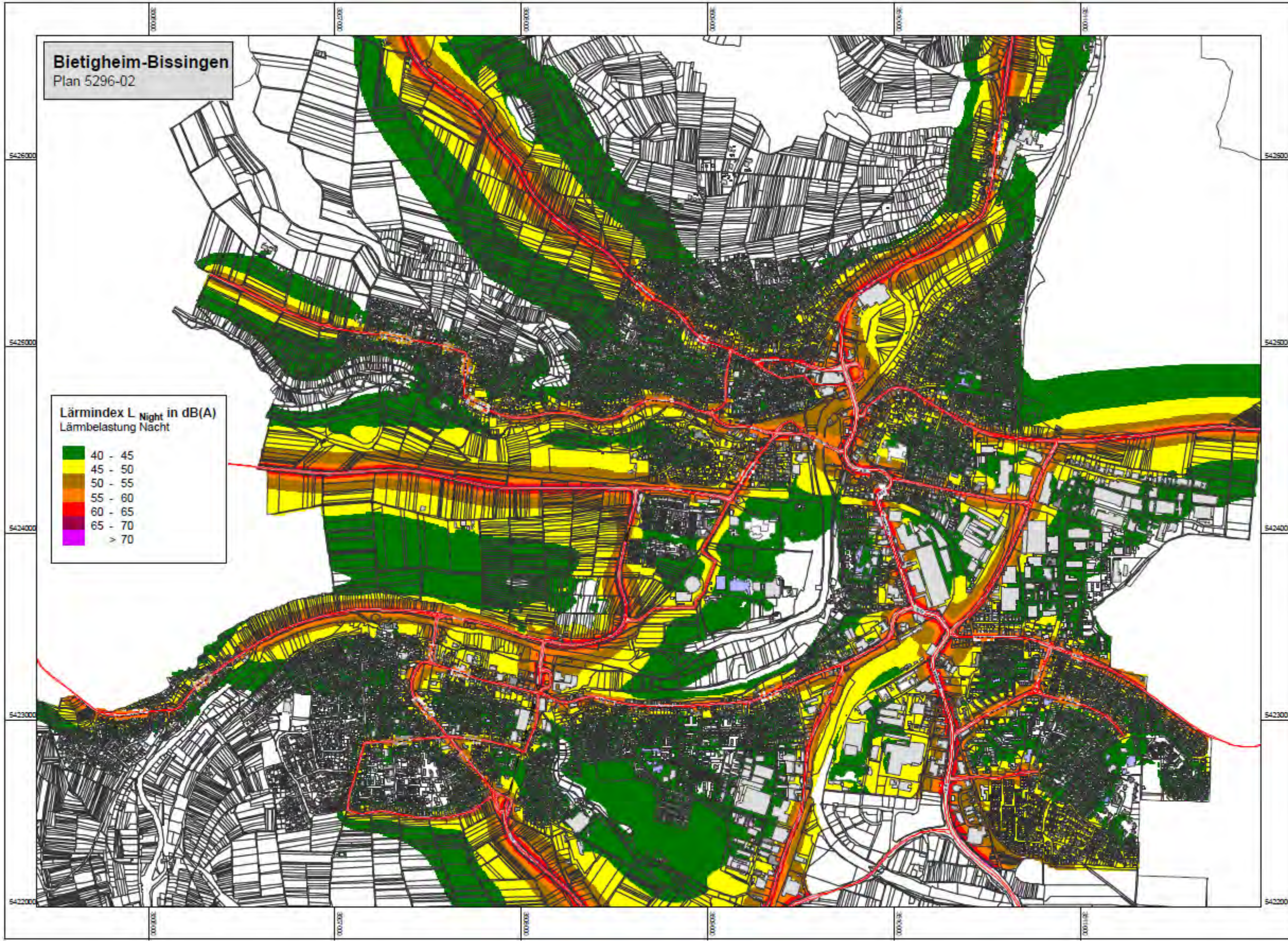
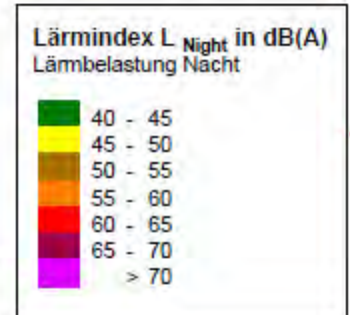
**DTVw Querschnittsbelastungen
 mit SV Anteil
 Grundlage 24 Stunden
 Knotenpunktzählungen**

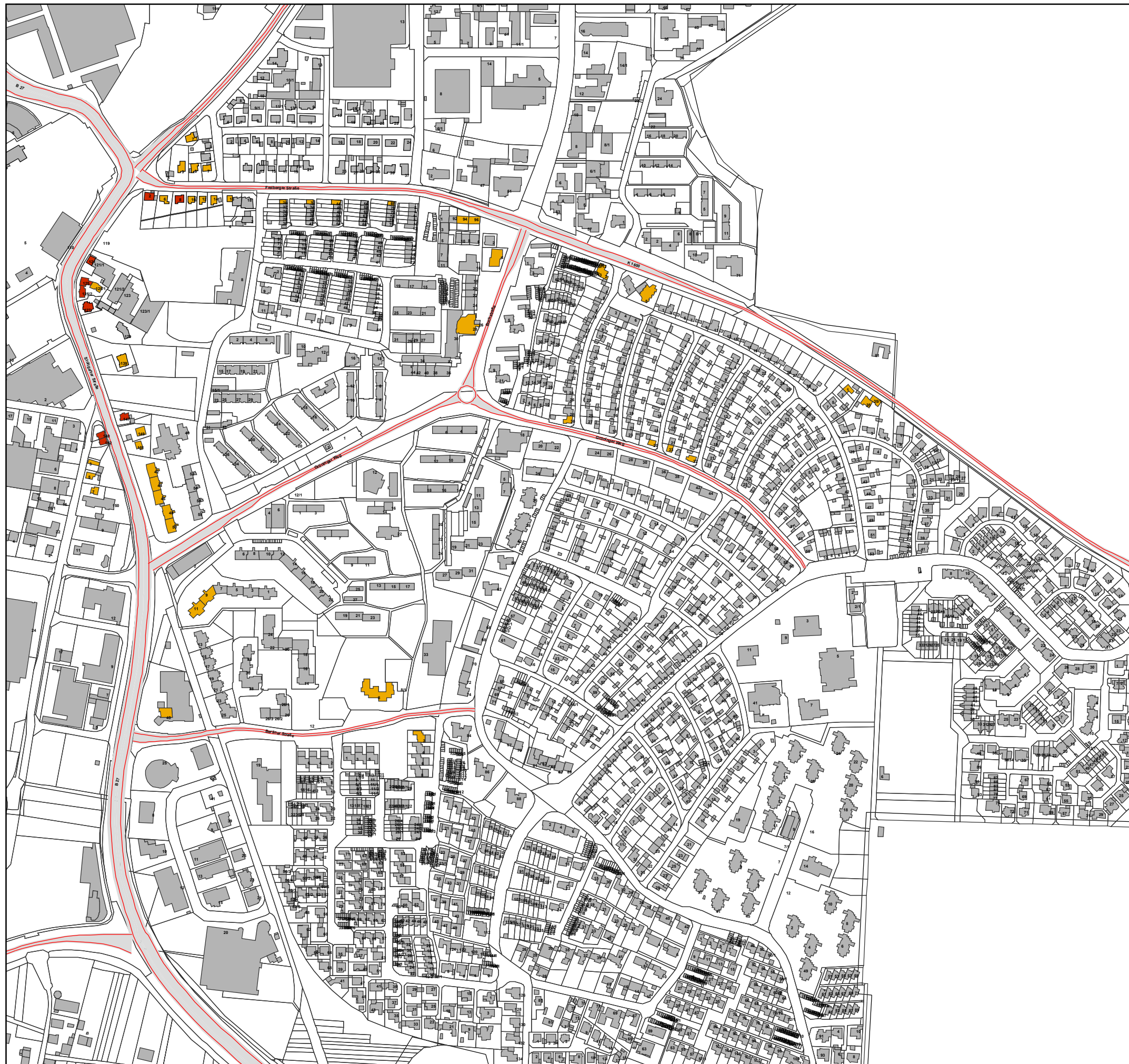
Projektnummer	0045
Plannummer	A00
Datum	05.12.2014
gezeichnet/bearbeitet	Kh/Kh
Maßstab	1:8000
Blattgröße	841x594 mm

Bietigheim-Bissingen
Plan 5296-01



Bietigheim-Bissingen
Plan 5296-02







Stadt Bietigheim-Bissingen

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

-  ≥ 65 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-01a

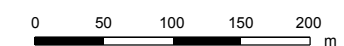
Lärmkartierung Status quo

Bietigheim - Buch

Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)

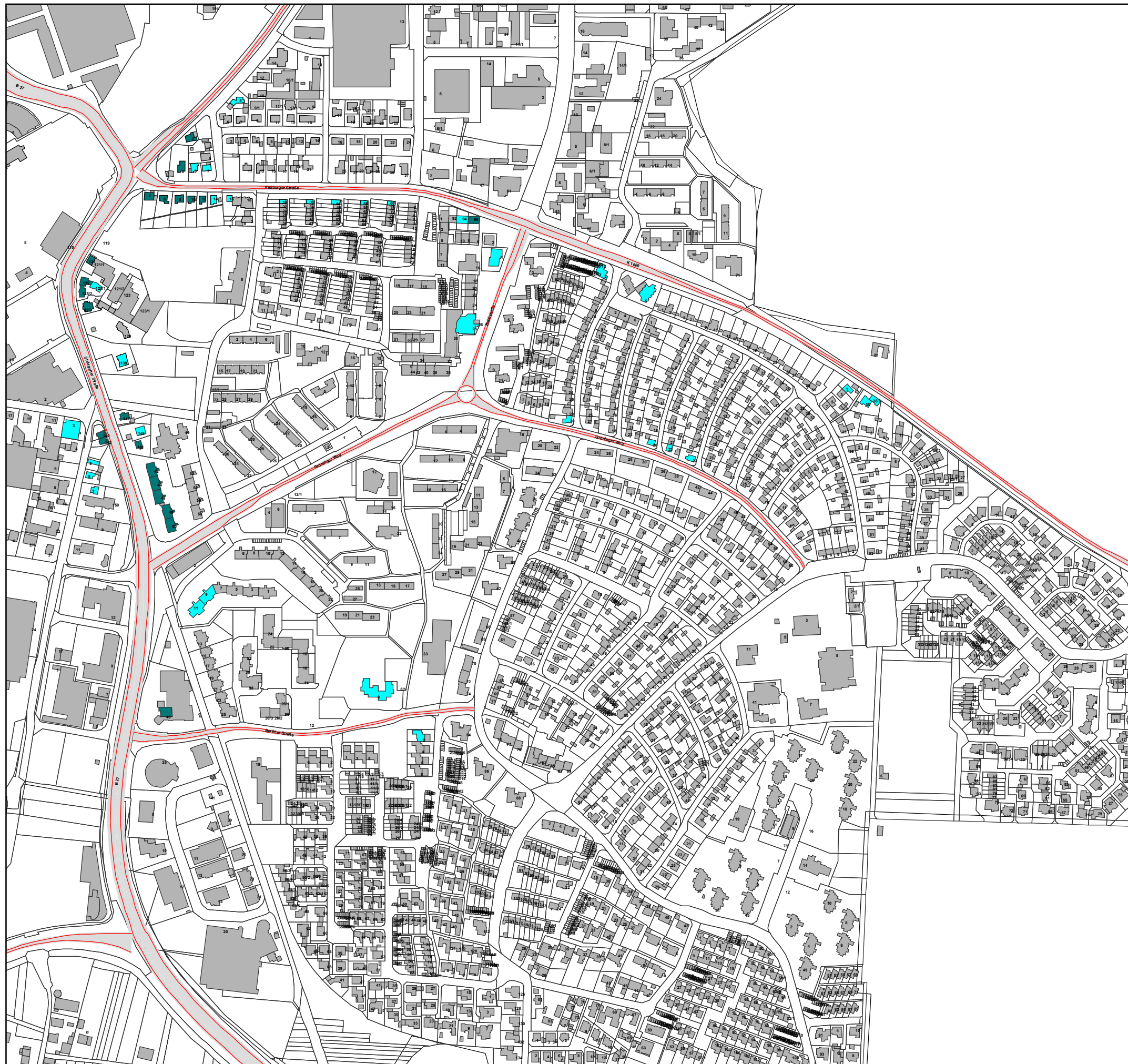
Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.500



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

 ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten

 ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-01b

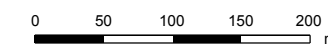
Lärmkartierung Status quo

Bietigheim - Buch

Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.500



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de



Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



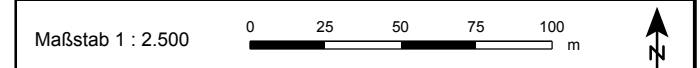
**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße
- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

-  ≥ 65 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-02a
Lärmkartierung Status quo (FDE erfolgt)	Kammgarn-Spinnerei
Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)	Planstand: 04.2017





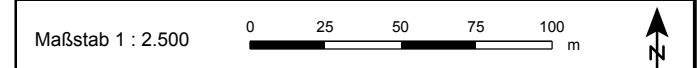
**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

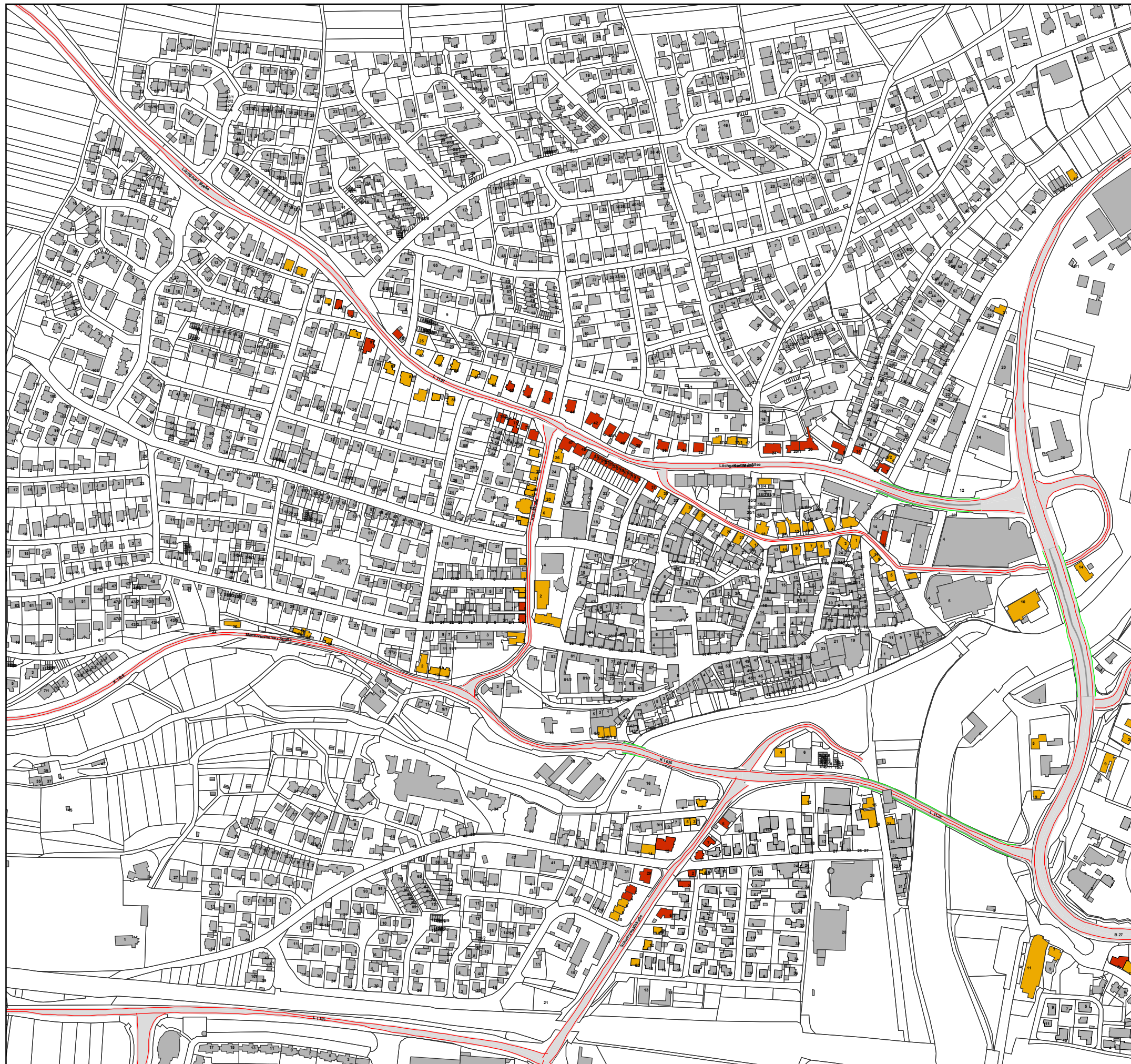
Lärmaktionsplan Straße
- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

- >= 55 dB(A) Auslösewert überschritten
- >= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-02b
Lärmkartierung Status quo (FDE erfolgt)	Kammgarn-Spinnerei
Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)	Planstand: 04.2017





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

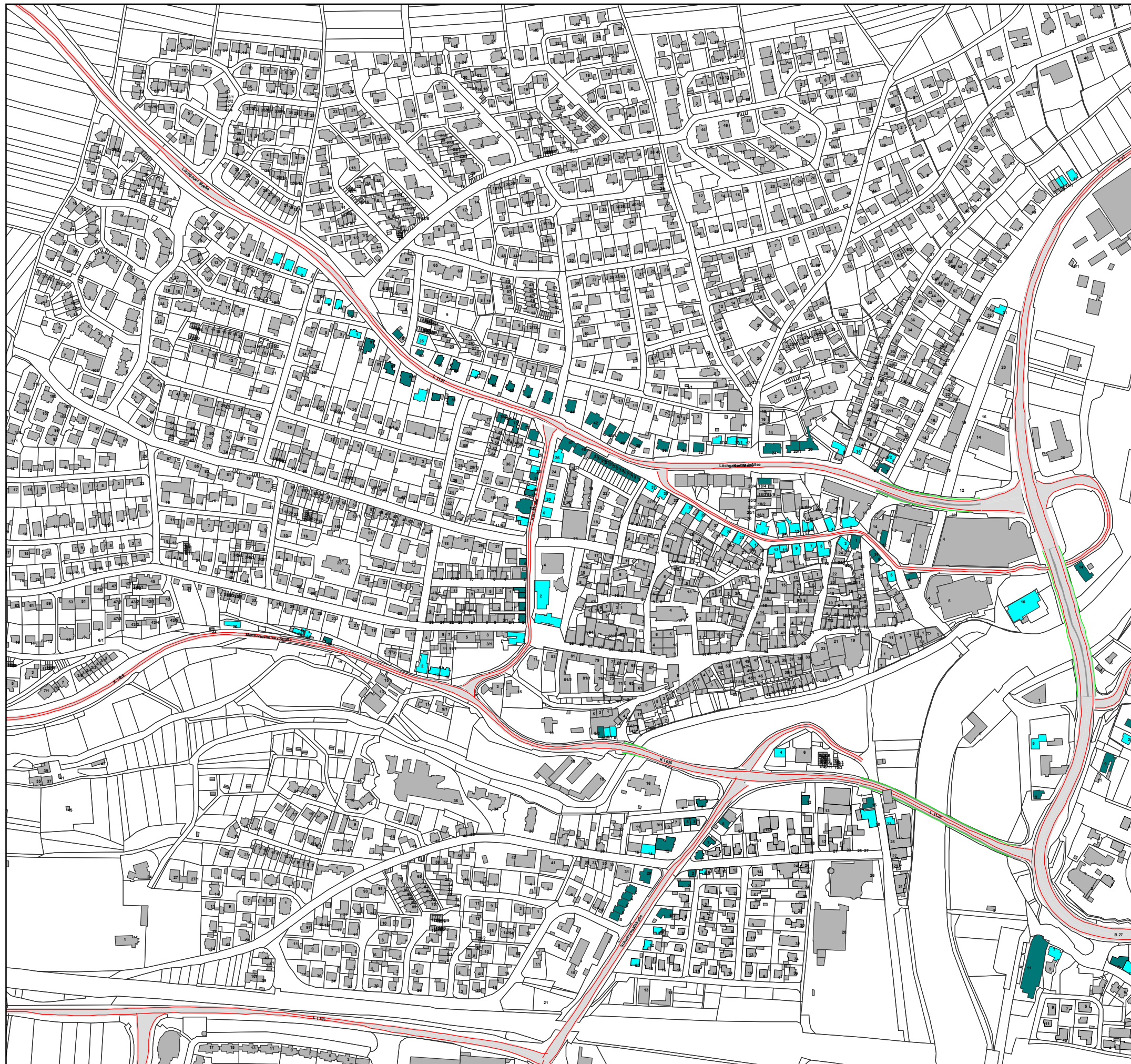
Lärmaktionsplan Straße
- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

- >= 65 dB(A) Auslösewert überschritten
- >= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-03a
Lärmkartierung Status quo	Bietigheim - Lug
Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)	Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000





Stadt Bietigheim-Bissingen



Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

-  ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-03b
Lärmkartierung Status quo	Bietigheim - Lug
Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)	Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000  m 



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

- ≥ 65 dB(A) Auslösewert überschritten
- ≥ 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-04a
Lärmkartierung Status quo	Bietigheim - Sand
Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)	Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 4.500





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

-  ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bietigheim-04b

Lärmkartierung Status quo

Bietigheim - Sand

Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 4.500



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de



Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



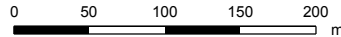

**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße
- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich
der Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

-  $\geq 65 \text{ dB(A)}$ Auslösewert überschritten
-  $\geq 70 \text{ dB(A)}$ vordringlicher Handlungsbedarf

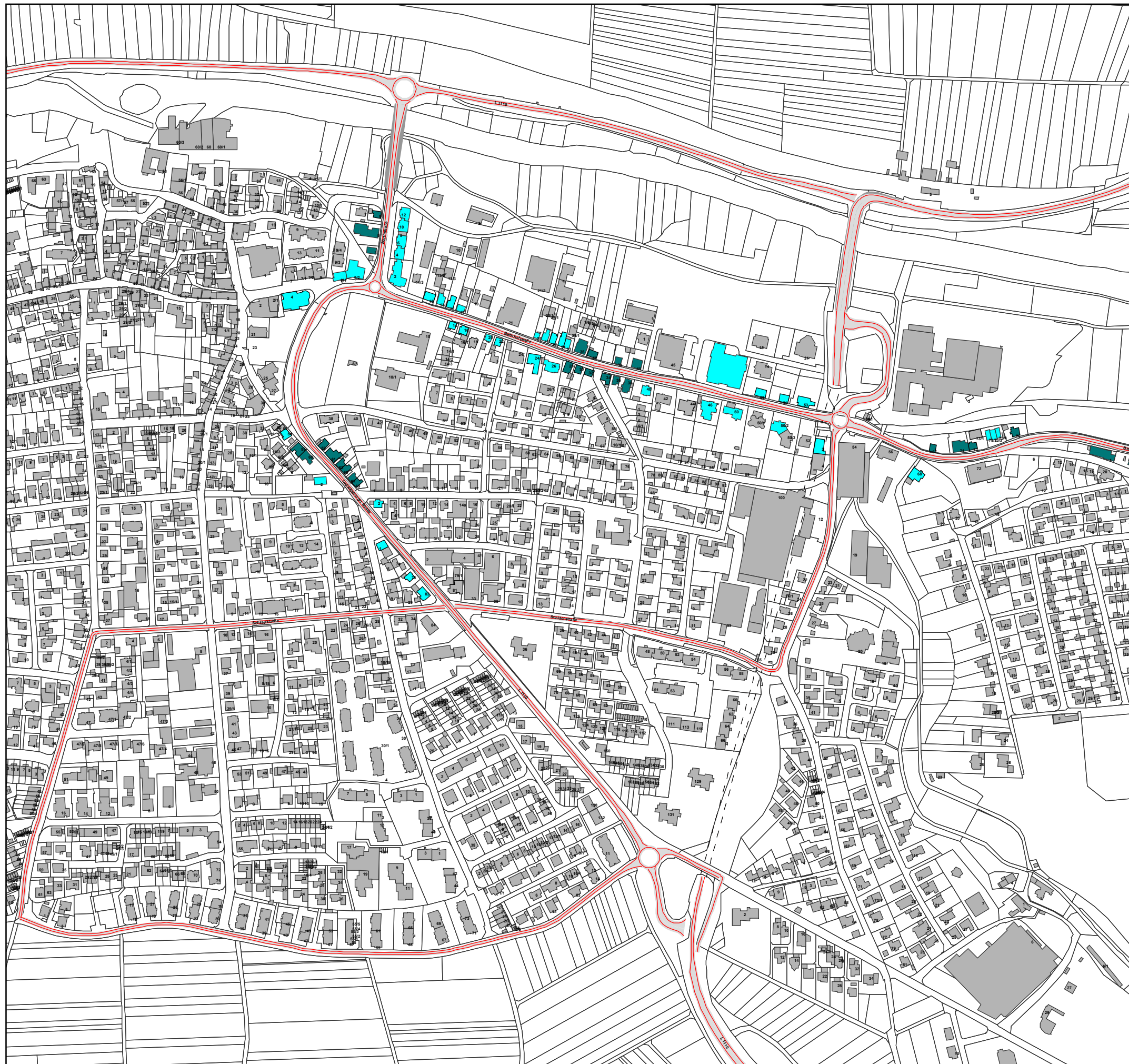
Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Bissingen-01a
Lärmkartierung Status quo	Bissingen
Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)	Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000  



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

**Gebäude im Relevanzbereich
der Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)**

 **>= 55 dB(A) Auslösewert überschritten**

 **>= 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf**

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bissingen-01b

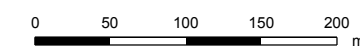
Lärmkartierung Status quo

Bissingen

Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettersmarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

-  ≥ 65 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bissingen-02a

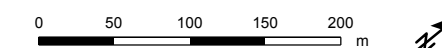
Lärmkartierung Status quo

Bissingen - Bruchwald

Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

-  ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Bissingen-02b

Lärmkartierung Status quo

Bissingen - Bruchwald

Beurteilungspegel nachts (6 - 22 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 5.000



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de



**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)

- >= 65 dB(A) Auslösewert überschritten
- >= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Metterz.-01a

Lärmkartierung Status quo

Metterzimmern

Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 4.000



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

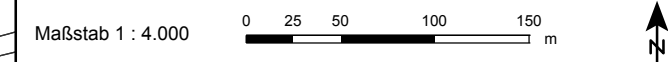
Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

-  ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten
-  ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Metterz.-01b
Lärmkartierung Status quo	Metterzimmern
Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)	Planstand: 04.2017





**Stadt
Bietigheim-Bissingen**

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

**Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrT - Zeitbereich tags)**

- >= 65 dB(A) Auslösewert überschritten**
- >= 70 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf**

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)	Plan-Nr.: 5296-Unternberg-01a
Lärmkartierung Status quo	Unternberg
Beurteilungspegel tags (6 - 22 Uhr)	Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 3.500



Stadt Bietigheim-Bissingen

Lärmaktionsplan Straße

- Entwurf -

Gebäude im Relevanzbereich der
Lärmaktionsplanung (LrN - Zeitbereich nachts)

 ≥ 55 dB(A) Auslösewert überschritten

 ≥ 60 dB(A) vordringlicher Handlungsbedarf

Straßenverkehr (RLS-90 Koop.)

Plan-Nr.: 5296-Unternberg-01b

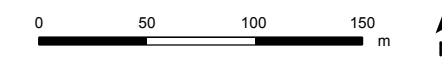
Lärmkartierung Status quo

Unternberg

Beurteilungspegel nachts (22 - 6 Uhr)

Planstand: 04.2017

Maßstab 1 : 3.500



BS INGENIEURE
Straßen- und Verkehrsplanung
Objektplanung
Schallmissionsschutz
www.bsingenieure.de

Wettermarkt 5
71640 Ludwigsburg
Fon 07141.8696.42
info@bsingenieure.de

III. Betroffenheitsstatistik

Lärmaktionsplan Bietigheim-Bissingen
Straßenverkehr (VBUS) Status quo



EU-Statistik nach Pegelbereichen
Einwohner - Schulen - Krankenhäuser

Name	Intervalle	Einwohner		EU Einwohnerstatistik Anzahl Schulen		Anzahl Krankenhäuser	
		Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
Alle Gebiete	50 - 55	8379	2380	4	1	-	-
	55 - 60	3454	1081	-	2	-	-
	60 - 65	1943	338	1	-	-	-
	65 - 70	904	23	2	-	-	-
	70 - 75	188	-	-	-	-	-
	> 75	10	-	-	-	-	-
Bietigheim	50 - 55	6381	1581	4	1	-	-
	55 - 60	2414	688	-	1	-	-
	60 - 65	1269	274	1	-	-	-
	65 - 70	578	23	1	-	-	-
	70 - 75	162	-	-	-	-	-
	> 75	10	-	-	-	-	-
Bissingen	50 - 55	1686	607	-	-	-	-
	55 - 60	831	292	-	-	-	-
	60 - 65	514	24	-	-	-	-
	65 - 70	232	-	-	-	-	-
	70 - 75	5	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Metterzimmern	50 - 55	182	109	-	-	-	-
	55 - 60	117	48	-	1	-	-
	60 - 65	84	10	-	-	-	-
	65 - 70	38	-	1	-	-	-
	70 - 75	7	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-
Untermberg	50 - 55	130	82	-	-	-	-
	55 - 60	92	52	-	-	-	-
	60 - 65	76	30	-	-	-	-
	65 - 70	55	-	-	-	-	-
	70 - 75	15	-	-	-	-	-
	> 75	-	-	-	-	-	-



IV. Steckbriefe Maßnahmenbereiche

Maßnahme	B27 M01 Gartenstraße		
Bereich	B 27 zwischen Gartenstraße und Stuttgarter Straße 121		
Länge	ca. 450 m		
ÖPNV	nähere Prüfung		
Verkehrsverlagerung	keine schnellere Alternativroute		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	7	12
	Belag	6	7
	T 40	7	9
	T 30	6	7
Anmerkungen	<p>Einzelmaßnahmen (insbesondere tags) nicht ausreichend zur Lärminderung auf < 70 / 60 dB(A)</p> <p>2 signalisierte Knotenpunkte</p>		

Maßnahme	B27 M02 Stuttgarter Straße		
Bereich	B 27 zwischen Bahnhofstraße und Ulrichstraße		
Länge	ca. 900 m		
ÖPNV	nähere Prüfung; Haltestelle im Maßnahmenbereich		
Verkehrsverlagerung	keine schnellere Alternativroute		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	26	26
	Belag	25	26
	T 40	26	26
	T 30	25	26
Anmerkungen	<p>Einzelmaßnahmen nicht ausreichend zur Lärminderung auf < 70 / 60 dB(A)</p> <p>5 signalisierte Knotenpunkte</p>		

Maßnahme	B27 M03 Kammgarnspinnerei																	
Bereich	B 27 Kammgarnspinnerei																	
Länge	ca. 450 m																	
ÖPNV	nähere Prüfung; Haltestelle im Maßnahmenbereich																	
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute																	
kursorischer Maßnahmenvergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anz. Wohngebäude</th> <th>Tag 70 dB(A)+</th> <th>Nacht 60 dB(A)+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Status quo</td> <td>19</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>Belag</td> <td>5</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>T 40</td> <td>12</td> <td>24</td> </tr> <tr> <td>T 30</td> <td>4</td> <td>19</td> </tr> </tbody> </table>	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+	Status quo	19	28	Belag	5	20	T 40	12	24	T 30	4	19		
Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+																
Status quo	19	28																
Belag	5	20																
T 40	12	24																
T 30	4	19																
Anmerkungen	1 signalisierter Knotenpunkt																	

Maßnahme	L 1107 M01 Karl-Mai-Allee																	
Bereich	zwischen Hillerstraße und Kronenbergstraße																	
Länge	ca. 450 m																	
ÖPNV	nähere Prüfung																	
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute																	
kursorischer Maßnahmenvergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anz. Wohngebäude</th> <th>Tag 70 dB(A)+</th> <th>Nacht 60 dB(A)+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Status quo</td> <td>27</td> <td>26</td> </tr> <tr> <td>Belag</td> <td>16</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>T 40</td> <td>21</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>T 30</td> <td>15</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table>	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+	Status quo	27	26	Belag	16	17	T 40	21	20	T 30	15	14		
Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+																
Status quo	27	26																
Belag	16	17																
T 40	21	20																
T 30	15	14																
Anmerkungen	2 signalisierte Knotenpunkte																	

Maßnahme	L 1107 M02 Löchgauer Straße																	
Bereich	zwischen Hillerstraße und Antonia-Visconti-Straße																	
Länge	ca. 300 m																	
ÖPNV	2 Haltestellen im Maßnahmenbereich																	
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute																	
kursorischer Maßnahmenvergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anz. Wohngebäude</th> <th>Tag 70 dB(A)+</th> <th>Nacht 60 dB(A)+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Status quo</td> <td>13</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>Belag</td> <td>3</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>T 40</td> <td>7</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>T 30</td> <td>1</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+	Status quo	13	20	Belag	3	4	T 40	7	9	T 30	1	1		
Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+																
Status quo	13	20																
Belag	3	4																
T 40	7	9																
T 30	1	1																
Anmerkungen	1 signalisierter Knotenpunkt Fahrbahndeckenerneuerung 2015 bereits erfolgt (AC 11), bei Pegelermittlung nicht berücksichtigt																	

Maßnahme	L 1125 Schwarzwaldstraße		
Bereich	zwischen Farbstraße und Obere Brühlstraße		
Länge	ca. 300 m		
ÖPNV	Haltestellen im Maßnahmenbereich, realer Linienverlauf näher zu prüfen		
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	10	17
	Belag	6	5
	T 40	8	8
	T 30	6	5
Anmerkungen	Fahrbahndeckenerneuerung 2014 bereits erfolgt (AC 11), bei Pegelermittlung nicht berücksichtigt		

Maßnahme	L 1125 Großingersheimer Straße		
Bereich	zwischen Großingersheimer Straße 12 und Einmündung Im Weilerlen		
Länge	ca. 650 m		
ÖPNV	nähere Prüfung hinsichtlich realem Linienverlauf		
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute für Durchgangsverkehr; ggf. Wechselwirkung mit Maßnahmenentscheidung Geisinger Straße		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	18	21
	Belag	3	3
	T 40	7	11
	T 30	2	2
Anmerkungen	3 signalisierte Knotenpunkte (tags)		

Maßnahme	Geisinger Straße		
Bereich	zwischen B 27 und Dammstraße		
Länge	ca. 400 m		
ÖPNV	nähere Prüfung		
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute für Durchgangsverkehr; ggf. Wechselwirkung mit Maßnahmenentscheidung Großingersheimer Straße		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	36	41
	Belag	21	27
	T 40	22	39
	T 30	20	20
Anmerkungen	1 signalisierter Knotenpunkt		

Maßnahme	Ludwigsburger Straße		
Bereich	zwischen Leintalstraße und KVP Bahnhofstraße/Wörthstraße		
Länge	ca. 350 m		
ÖPNV	nähere Prüfung Linienverlauf, Haltestellen im Maßnahmenbereich		
Verkehrsverlagerung	Auswirkungen gemeinsam mit Maßnahmenbereich Bahnhofstraße M01 zu betrachten		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	4	8
	Belag	0	5
	T 40	0	7
	T 30	0	4
Anmerkungen	kaum Wohnnutzung im Maßnahmenbereich auf Höhe Alter Friedhof ggf. Beschränkung auf T30 nachts (22-6 Uhr) ggf. Ausweitung T30 nachts bis Schillerstraße (weitere Gebäude > 58 dB(A))		

Maßnahme	Wörthstraße		
Bereich	zwischen KVP Bahnhofstraße/Ludwigsburger Straße und Mühlweg		
Länge	ca. 100 m		
ÖPNV	geringe Streckenlänge, Signalanlage, Kreisverkehrsplatz		
Verkehrsverlagerung	Auswirkungen ggf. gemeinsam mit Maßnahmenbereich Bahnhofstraße M01 und Ludwigsburger Straße zu betrachten		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	3	3
	Belag	0	0
	T 40	3	1
	T 30	0	0

Maßnahme	Bahnhofstraße M01		
Bereich	zwischen KVP Ludwigsburger Str./Wörthstraße und KVP Arnold-Jäger-Straße		
Länge	ca. 600 m		
ÖPNV	2 Haltestellen im Maßnahmenbereich		
Verkehrsverlagerung	Auswirkungen ggf. gemeinsam mit Maßnahmenbereich Ludwigsburger Straße zu betrachten		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	0	16
	Belag	0	0
	T 40	0	4
	T 30	0	0
Anmerkungen	keine Betroffenheiten > 70 dB(A) tags Aspekt Verkehrssicherheit: Schillerschule, Seniorenwohnen Haus am Enzpark		

Maßnahme	Bahnhofstraße M02 K 1678		
Bereich	zwischen Bahnhofstraße 67 und Einmündung Maybachstraße		
Länge	ca. 780 m		
ÖPNV	realer Linienverlauf zu prüfen, Auswirkungen in Verbindung mit Maßnahme Bahnhofstraße M03 zu prüfen		
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute für Durchgangsverkehr		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	14	21
	Belag	0	4
	T 40	1	6
	T 30	0	4
Anmerkungen			

Maßnahme	Bahnhofstraße M03 K 1678		
Bereich	zwischen Einmündung Maybachstraße und Carl-Benz-Straße		
Länge	ca. 780 m		
ÖPNV	Haltestelle im Maßnahmenbereich; realer Linienverlauf zu prüfen, Auswirkungen in Verbindung mit Maßnahme Bahnhofstraße M03 zu prüfen		
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute für Durchgangsverkehr		
kursorischer Maßnahmenvergleich	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+
	Status quo	2	29
	Belag	0	0
	T 40	2	15
	T 30	0	0
Anmerkungen	geringe Betroffenenheiten > 70 dB(A) tags		

Maßnahme	K 1635 Metterzimmern (Bietigheimer Straße / Flattichstraße)																	
Bereich	Ausweitung T30 zw. Hinter der Kirche und Im Bodenrain T30 Bestand zwischen Hinter der Kirche und Rathausstraße																	
Länge	Ausweitung ca. 140 m, Gesamtlänge ca. 300 m																	
ÖPNV	Haltestelle im Maßnahmenbereich; Straßenverlauf																	
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute																	
kursorischer Maßnahmenvergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anz. Wohngebäude</th> <th>Tag 70 dB(A)+</th> <th>Nacht 60 dB(A)+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Status quo</td> <td>10</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>Belag</td> <td>3</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>T 40</td> <td>7</td> <td>12</td> </tr> <tr> <td>T 30</td> <td>3</td> <td>9</td> </tr> </tbody> </table>	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+	Status quo	10	17	Belag	3	10	T 40	7	12	T 30	3	9		
Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+																
Status quo	10	17																
Belag	3	10																
T 40	7	12																
T 30	3	9																
Anmerkungen	zusätzlich: Ausweitung Tempo 30 Richtung Norden (Verkehrssicherheit: Kindergarten)																	

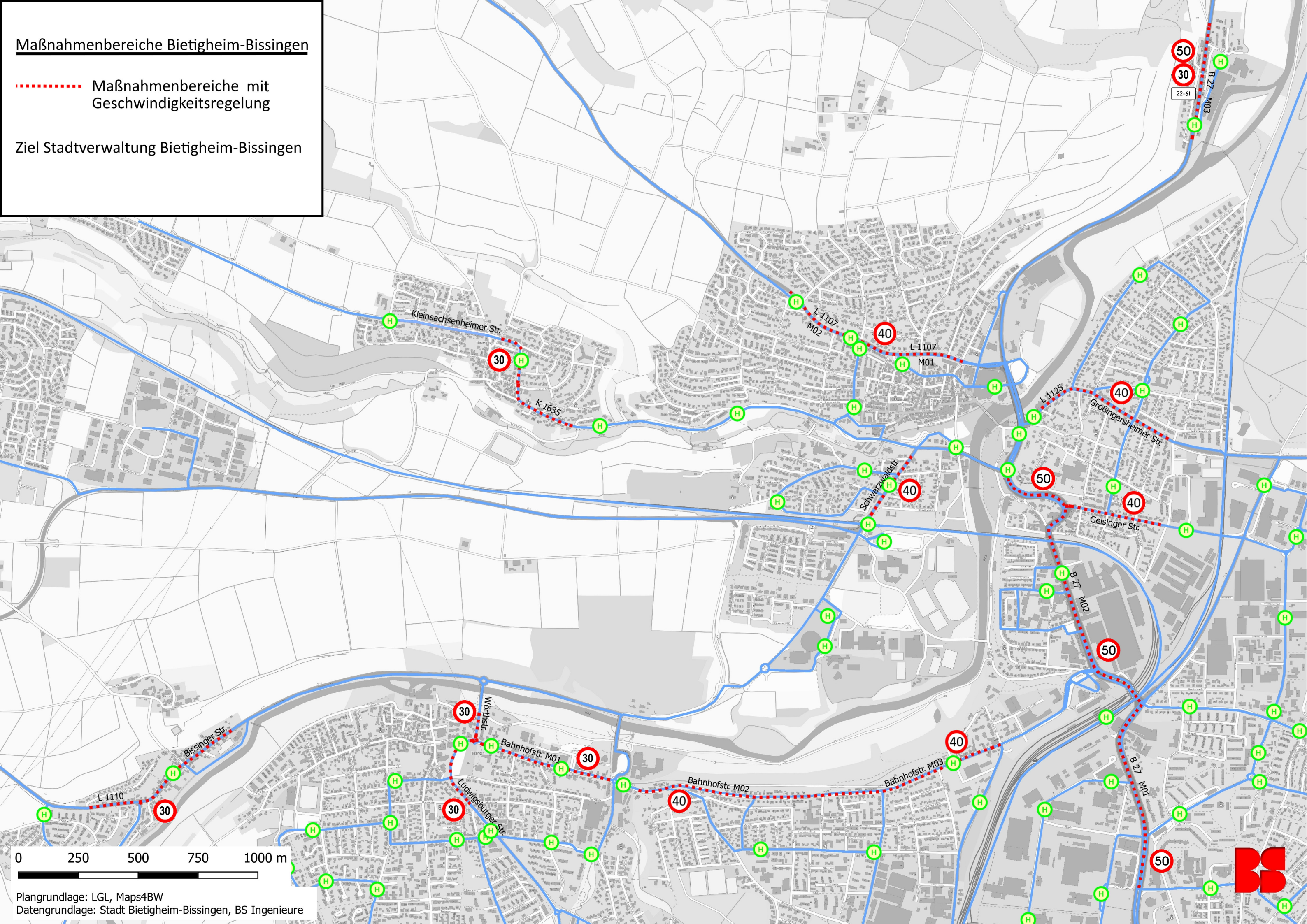
Maßnahme	L 1110 Untermberg (Bissinger Straße / Großsachsenheimer Straße)																	
Bereich	zwischen Ortstafel Bissinger Straße und Einmündung Jakob-Bitzer-Straße																	
Länge	ca. 750 m																	
ÖPNV	Haltestelle im Maßnahmenbereich; beengte Ortsdurchfahrt; Kreisverkehrsplatz																	
Verkehrsverlagerung	keine Alternativroute																	
kursorischer Maßnahmenvergleich	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Anz. Wohngebäude</th> <th>Tag 70 dB(A)+</th> <th>Nacht 60 dB(A)+</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Status quo</td> <td>26</td> <td>43</td> </tr> <tr> <td>Belag</td> <td>0</td> <td>28</td> </tr> <tr> <td>T 40</td> <td>3</td> <td>37</td> </tr> <tr> <td>T 30</td> <td>0</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table>	Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+	Status quo	26	43	Belag	0	28	T 40	3	37	T 30	0	23		
Anz. Wohngebäude	Tag 70 dB(A)+	Nacht 60 dB(A)+																
Status quo	26	43																
Belag	0	28																
T 40	3	37																
T 30	0	23																
Anmerkungen																		

VI. Übersichtsplan Maßnahmenbereiche

Maßnahmenbereiche Bietigheim-Bissingen

..... Maßnahmenbereiche mit Geschwindigkeitsregelung

Ziel Stadtverwaltung Bietigheim-Bissingen



VII. Synopsis der eingegangenen Stellungnahmen

Lärmaktionsplan

Stadt Bietigheim-Bissingen

Zusammenstellung der Anregungen

A Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d BImSchG

Behörde	Stellungnahme	Anmerkung	Maßnahme
1. Regierungspräsidium Stuttgart	Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen: I. Geschwindigkeitsbeschränkungen Die Stadt hat im Lärmaktionsplan folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen benannt: 1. Stuttgarter Straße in Bietigheim (B 27) - Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h 2. Heilbronner Straße in der Kammgarnspinnerei (B 27) - Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tagsüber - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nachts 3. Löchgauer Straße / Karl-Mai-Allee in Bietigheim (L 1107) - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h) 4. Schwarzwaldstraße / Großingersheimer Straße in Bietigheim (L 1125) - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h) 5. Großsachsenheimer Straße / Bissinger Straße in Untermberg (L 1110) - Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tagsüber - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nachts 6. Bietigheimer Straße in Metterzimmern (K 1635) -Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h (24h) 7. Geisinger Straße in Bietigheim - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h) 8. Ludwigsburger Straße, Wörth-		Kenntnisnahme

	<p>straße und Bahnhofstraße zwischen der Wörth- und der Gottlob-Grotz-Straße in Bissingen - Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h (24h) - Beibehaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Bahnhofstraße zwischen der Gottlob-Grotz-Straße und der Stuttgarter Straße (B 27)</p> <p>Die nachstehenden Ausführungen gelten sinngemäß für alle im Lärmaktionsplan aufgeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen. Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb des genannten Bereichs der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorliegend die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 heranzuziehen.</p> <p>Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ist in § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO begründet.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Dabei kommen unabhängig vom Gebietstyp entsprechende Maßnahmen insbesondere ab folgenden Werten in Betracht: 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts- in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A). Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung,</p>	<p>Die Kommunen sind vom Gesetzgeber hingegen gezwungen, die Lärmberechnungen für die Erstellung von Lärmaktionsplänen zugrunde zu legen. Hier besteht ein Dissens der verschiedenen Regelwerke.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

	<p>Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als "ortsüblich" hingenommen werden muss.</p> <p>Die von Seiten der Stadt Bietigheim-Bissingen vorgelegten Lärmberechnungen im Anhang des Lärmaktionsplans wurden jedoch nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) durchgeführt und anschließend in Beurteilungspegel nach RLS-90 umgerechnet. Um eine verkehrsrechtliche Bewertung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Verkehrsbeschränkungen vornehmen zu können, werden jedoch ausschließlich nach RLS-90 berechnete Lärmwerte benötigt. Diese sind gebäudescharf, ggf. stockwerksbezogen und ungerundet in tabellarischer Form erforderlich.</p> <p>Wie im Lärmaktionsplan beschrieben, erfolgte vorab eine frühzeitige Abstimmung potenzieller Lärminderungsmaßnahmen zwischen der höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart und der Stadt Bietigheim-Bissingen. Zu diesem Zweck fand am 08.11.2016 im Rathaus Bissingen eine Besprechung statt, bei der verschiedene potenzielle verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen betrachtet wurden. Im Protokoll zu dieser Besprechung vom 17.11.2016 wurde bereits festgehalten, welche Unterlagen mindestens noch erforderlich sind, um eine abschließende Bewertung der damals behandelten verkehrsrechtlichen Maßnahmen vornehmen zu können. U.a. wurde damals auch festgehalten, dass die kritischen Straßenabschnitte nochmals detaillierter in Bezug auf die Gebäudegeschosse und die Gebäudenutzung untersucht werden sollen. Eine solche Betrachtung wurde nicht vorgelegt und wird daher, wie oben bereits ausgeführt, für eine Bewertung weiter-</p>	<p>Das Berechnungsverfahren für die Erstellung von Lärmaktionsplänen „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ wurde vom Gesetzgeber vorgegeben.</p> <p>Nach RLS-90 berechnete Lärmwerte liegen vor.</p>	<p>Zurückweisung</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

	<p>hin benötigt. Darüber hinaus wurde im Protokoll zur o.g. Besprechung zu den folgenden Maßnahmen, die nun im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, festgehalten, dass keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen erforderlich werden: -L 1107 - Löchgauer Straße -Bahnhofstraße zwischen der Wörthstraße und der Gottlob-Grotz-Straße -Wörthstraße</p> <p>Im Lärmaktionsplan werden außerdem nun teilweise andere Maßnahmen genannt als am 08.11.2016 besprochen. Eine Erläuterung, wieso diese Maßnahmen bzw. Straßenzüge wieder aufgenommen bzw. Maßnahmen zum Teil in geänderter Form aufgenommen wurden, enthält der Lärmaktionsplan nicht. Sofern diese (wieder aufgenommenen bzw. geänderten) Maßnahmen durch die Stadt Bietigheim-Bissingen weiterverfolgt werden sollen, wird um entsprechende Begründung gebeten, die in der Folge dann auch zu einer anderen Beurteilung als die am 08.11 .2016 mit der Stadt Bietigheim-Bissingen besprochene kommen lässt.</p> <p>Für alle Maßnahmen, die die Stadt Bietigheim-Bissingen- insbesondere in geänderter Form - beabsichtigt weiterzuverfolgen, wird ferner in Anbetracht der jeweiligen Verkehrsbedeutung der betroffenen Straßen, die teilweise als Bundes-, Landes- und Kreisstraßen klassifiziert sind, vor einer abschließenden Bewertung jeweils noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt: Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Beeinträchtigung des ÖPNV, Aufwand zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Wurden eventuelle lärmindernde Belagserneuerungen berücksichtigt? Gibt es konkrete Planungen zu eventuellen Belagserneuerungen, die in absehbarer Zeit durchgeführt werden sollen?</p>	<p>Bei der Erstellung der Übersicht des Maßnahmenplans wurden nachträglich Änderungen vorgenommen, da insbesondere im Ortsteil Bissingen zahlreiche Betroffenheiten festgestellt wurden, die davor nicht berücksichtigt wurden. Des Weiteren wurde eine einheitliche und nachvollziehbare Geschwindigkeitskonzeption für das ganze Stadtgebiet angestrebt.</p> <p>Nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans werden die Unterlagen, die für die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen erforderlich sind, erstellt und ein Antrag über die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen eingereicht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

<p>II. Lärmmin- dernde Fahr- bahnbeläge</p>	<p>Liegen Erkenntnisse zur V 85 vor? Sofern sich in den betroffenen Straßenzügen Lichtsignalanlagen befinden, um welche Art von Lichtsignalanlagen handelt es sich jeweils (verkehrsregelnde Anlagen oder Fußgänger-Ampeln)? Wo in den betroffenen Straßenzügen findet Wohnnutzung statt bzw. wie werden die betroffenen Gebäude genutzt (Wohngebäude, Gewerbe-Verkaufsräume, ...), s.o.? Bitte teilen Sie hierzu auch die jeweilige Art der baulichen Nutzung mit (Allgemeines Wohngebiet, Mischgebiet, ...). Das Regierungspräsidium kann aus den oben genannten Gründen zum jetzigen Zeitpunkt den beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nicht zustimmen. Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärm- armer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p>Mit Ausnahme der B 27 befinden sich die im Entwurf zum Lärmaktionsplan untersuchten Straßenabschnitte in der Straßenbaulast der Stadt Bietigheim-Bissingen. Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist im Bereich der B 27 / Bietigheim-Bissingen grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
-----------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------

<p>III. Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen</p>	<p>Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann. Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Bundesstraßen 2015 sind im genannten Bereich keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen. Eine Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung steht demnach eher mittel- bzw. längerfristig an.</p> <p>Die Umsetzung von passiven Lärmsanierungsmaßnahmen obliegt grundsätzlich dem jeweils zuständigen Träger der Straßenbaulast. In diesem Zusammenhang wurde in den Jahren 1987 und 1988 ein Lärmsanierungsprogramm im Zuge der B 27 in Bietigheim-Bissingen sowie im Teilort Kammgarnspinnerei von Seiten des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart, durchgeführt. Von 50 Gebäuden, an welchen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten waren, konnten für 27 Gebäude Zuschüsse für passive Lärmsanierungsmaßnahmen gewährt werden. Zusätzlich haben im Zuge des Neubaus der B 27 aus Fahrtrichtung Ludwigsburg bis zur Einmündung der Industriestraße und ab Höhe St. Laurentius-Kirche bis Ortsende Richtung Besigheim betroffene Wohngebäude Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge erhalten. Insofern wäre die Durchführung eines erneuten passiven Lärmsanierungsprogramms im o.g. innerstädtischen Bereich (B 27 / Einmündung Industriestraße bis St. Laurentius Kirche) sowie im Teilort Kammgarnspinnerei grundsätzlich möglich. Aufgrund der Vielzahl laufender Sanierungsprogramme - insbesondere aus Lärmaktionsplänen - kann derzeit jedoch kein konkreter Umsetzungstermin benannt werden.</p> <p>Bei konkretem Interesse bitten wir sich mit dem Regierungspräsidium Stuttgart H. Auweiler (0711 904 14102, Rai-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

	<p>ner.Auweiler@rps.bwl.de) bzw. H. Köhle (0711 904 14106, Martin.Koehle@rps.bwl.de) in Verbindung zu setzen.</p> <p>Grundvoraussetzungen für eine Förderung sind die Errichtung der betroffenen Wohngebäude vor dem 01.04.1974, der Umstand, dass seitdem kein Fensteraustausch erfolgt ist bzw. bereits Unterstützungsleistungen gewährt wurden und dass an den Gebäuden die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Eventuelle Fördermaßnahmen im kommunalen Bereich richten sich nach den Bestimmungen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG). Ein entsprechendes Antragsverfahren ist vom Straßenbaulastträger nach Teil BI, Ziff. 2 der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur zur Durchführung des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (VwV-LGVFG) vom 09.03.2016 (Az.: 3-3894.0/1146) über Abteilung Straßenwesen und Verkehr/Referat 42 beim Regierungspräsidium Stuttgart einzuleiten.</p> <p>Für eventuell erforderliche Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p>		
<p>2. Landratsamt Ludwigsburg</p> <p>I. Immissionschutz</p>	<p>Die schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Stadt Bietigheim-Bissingen (Projekt-Nr. 5296) der Firma BS Ingenieure vom 07.04.2017 wurde in fachlicher Hinsicht geprüft. Die berücksichtigten Eingangsdaten, die Vorgehensweise sowie die Ergebnisse sind plausibel und nachvollziehbar.</p> <p>Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass die Auslösewerte von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum DEN bei 1102 Einwohner und im Beurteilungszeitraum Nacht mit einem Auslösewert von 60 dB(A) bei 1442 Bewohner überschritten sind. Weiterhin zeigt die Untersuchung, dass 198 Einwohner im Beurteilungszeitraum DEN und 361 Einwohner nachts von Lärmpegeln im gesundheitlich gefährdeten Bereich betroffen sind (70 dB(A) DEN, 60 dB(A) nachts).</p> <p>Aufgrund der ermittelten Belas-</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

	<p>tungen wurden folgende Maßnahmen zur Verringerung der Belastungen durch den Straßenverkehr im Gutachten an bestimmten Straßen und Straßenabschnitten vorgeschlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 50 auf Tempo 40 bzw. Tempo 30 -Fahrbahndeckenerneuerung <p>Bezüglich der vorgesehenen 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 mathematischen 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>II. Straßen</p>	<p>Die Stadt Bietigheim-Bissingen ist nach § 43 Abs. 3 Straßengesetz für Baden-Württemberg Straßenbaulastträger für Landes- und Kreisstraßen in den Ortsdurchfahrten. Sie kann die dort angeordneten Lärminderungsmaßnahmen bezüglich der Fahrbahndeckenerneuerungen, wie lärmarme und lärmoptimierte Fahrbahnbeläge, deshalb in eigener Zuständigkeit entscheiden und durchführen.</p> <p>Fahrbahndeckenerneuerungen auf der Bundesstraße 27 liegen in der Zuständigkeit des Landes. Ob diese mit lärmarmen oder lärmoptimierten Fahrbahnbelägen erfolgen können, ist mit dem Regierungspräsidium Stuttgart abzustimmen.</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
<p>III. Verkehr</p>	<p>Neben einer Reihe weiterer Maßnahmen sind im Lärmaktionsplan auch straßenverkehrsrechtliche</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

<p>IV. Gesundheitsschutz</p>	<p>Maßnahmen für das Stadtgebiet enthalten. Dabei handelt es sich vor allem um Geschwindigkeitsbeschränkungen auf T 40 ganztags sowie teilweise T 30 nachts im Bereich der B 27 sowie weiteren Vorfahrtsstraßen. Die in der Planung vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen führen aufgrund der vorliegenden Unterlagen zu keinen nennenswerten Ausweichverhalten. Seitens der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Ludwigsburg bestehen daher keine Einwände gegen die geplanten Beschränkungen.</p> <p>Im Sinne der Prävention von lärmbedingten Gesundheitsstörungen kommen aus unserer Sicht grundsätzlich alle genannten aktiven Lärminderungs- bzw. Schallschutzmaßnahmen in Frage, um zu einer plausiblen und sinnvollen Verbesserung, d.h. Reduzierung der (Verkehrs-) Lärmbelastung beizutragen. Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen ist jedoch von der zuständigen Fachbehörde zu prüfen. Zu passiven Schallschutzmaßnahmen ist anzumerken, dass aus gesundheitlicher Sicht prinzipiell jegliche aktive Maßnahmen stets Vorrang haben sollten, da vor allem 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. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass die derzeit geltenden Richt-/Grenzwerte, bei deren Überschreiten seitens des verantwortlichen Baulastträgers Lärmschutzmaßnahmen zwingend erforderlich werden bzw. die der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegten Auslösewerte und Werte mit vordringlichem Handlungsbedarf aus medizinischer Sicht prinzipiell als kritisch bzw. unzureichend bewertet werden</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

<p>3. Deutsche Bahn AG</p>	<p>müssen.</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren: Vielen Dank für Ihr Schreiben vom 30.06.2017 an die Deutsche Bahn AG und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gegen Ihre Lärmaktionsplanung erheben wir keine Einwände. Sie bezieht sich ausschließlich auf den Straßenverkehr.</p> <p>Durch die Stadt Bietigheim-Bissingen verlaufen die Bahnstrecken 4800 Stuttgart Hbf - Bretten, 4801 Stuttgart Hbf- Bietigheim-Bissingen und 4900 Bietigheim-Bissingen- Osterburken. Hierbei handelt es sich um planfestgestellte Hauptbahnstrecken des Bundes. Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Hauptbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Im Lärmsanierungsprogramm sind nur Gebäude begünstigt, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Art und Umfang der Lärmsanierung ergeben sich darin konkret aus Schallgutachten.</p> <p>Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden an den Bahnstrecken in Bietigheim-Bissingen</p>		<p>Kenntnisnahme</p>
-----------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------

	<p>bis 2008 insgesamt 2,008 km Schallschutzwände gebaut. Zusätzlich wurden bis 2012 an 152 Wohneinheiten passive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) gefördert. Hiermit ist die Lärmsanierung in Bietigheim-Bissingen nach den derzeitigen Kriterien des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes abgeschlossen.</p> <p>Durch den Einsatz neuer Bremsysteme an Güterzügen wird sich zudem der Schienenverkehrslärm im Gebiet der Stadt Bietigheim-Bissingen weiter reduzieren. Während Personenzüge seit längerem fast nur noch mit lärmarmen Scheibenbremsen verkehren, waren Güterwagen bis vor wenigen Jahren ausnahmslos mit sogenannten Grauguss-Klotzbremsen ausgerüstet. Dieses Bremssystem raut die Radlauflächen auf und verursacht über das laute Rollgeräusch einen Großteil des Schienenlärms aus dem Güterverkehr. Neue Verbundstoffbremssohlen, sogenannte "Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer Halbierung des Lärms entspricht. Dies kommt allen Anwohnern zugute.</p> <p>Bereits seit 2001 beschafft DB Cargo neue Güterwagen serienmäßig mit leisen Bremssohlen. Zusätzlich ist die flächendeckende Umrüstung der Bestandsgüterwagen in vollem Gange. Ende 2016 waren insgesamt bereits rund 32.000 Güterwagen bei DB Cargo mit leisen Verbundstoffsohlen ausgestattet. Damit sind 50 % der in Deutschland eingesetzten Wagen der DB Cargo leise. Bis Ende 2020 werden alle relevanten Wagen der DB Cargo mit "Flüsterbremsen" ausgestattet sein.</p> <p>Zum Fahrplanwechsel am 9. Dezember 2012 wurde das lärmabhängige Trassenpreissystem (LaTPS) eingeführt. Hiermit wurde ein Anreizsystem geschaffen, dass für alle Güterwageneigner die Umrüstung der Güterwagen bis 2020 flankiert. Derzeit liegt der Zuschlag für laute Güterwagen bei 3 % auf den Trassenpreis. Im Gegenzug erhalten Ei-</p>		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p>senbahnverkehrsunternehmen für den Einsatz umgerüsteter Wagen einen Bonus.</p> <p>Von dem Effekt der "Flüsterbremse" wird daher auch die Stadt Bietigheim-Bissingen in den nächsten Jahren profitieren.</p>		
4. Eisenbahn-Bundesamt	<p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass die Lärmkartierung für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes für Eisenbahnen des Bundes im Internet am 30.06.2017 abgehandelt wird. Sollten bezüglich der Lärmaktionsplanung der Runde 3 Fragen und Anregungen aufkommen, wenden Sie sich bitte an das Referat 53 der Zentrale in Bonn, Heinemannstraße 6, 53175 Bonn. Gemäß § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist das Eisenbahn-Bundesamt ab dem 01. Januar 2015 (für Runde 3 (2017, 2018)) für die Aufgabe verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für alle Orte in der Nähe von Haupt-eisenbahnstrecken des Bundes unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen.</p> <p>Wenn es sich bei Ihrer Anfrage um den Lärmaktionsplan der Stufe 2 handelt, ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG, da das EBA im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange ist und selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durchführt.</p> <p>Aus dem ersten Pilotprojekt für den Lärmaktionsplan der Stufe 2 mit Daten von 2012 können jedoch Infos herangezogen werden. Diese Infos sind jedoch nicht rechtsverbindlich, da es sich um ein Pilotprojekt handelt. Herunterladen können Sie diese Datei unter http://www.eba.bund.de/download/LAPmitAnhang.pdf</p>		Kenntnisnahme
5. Verkehrsverbund Stuttgart (VVS)	<p>Aus unserer Sicht sehen wir, durch die im Kapitel 4.2.3 vorgesehenen Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung), nur geringe Auswirkungen auf den Bus-Linienverkehr.</p> <p>Punkt 6 Bietigheimer Straße in Metterzimmern: hier schlagen wir eine Reduzierung der zulässigen</p>	<p>Auf diesem Streckenabschnitt wurden hohe Lärmpegel ermittelt, denen zahlreiche Betroffene</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

	Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h (24h) wie unter Punkt 3 und 4 in Bissingen vor.	ausgesetzt sind. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h ist zur Lärminderung nicht ausreichend. Wir schlagen vor, die längere Reisezeit im Fahrplan zu berücksichtigen.	
6. Omnibusverkehr Spillmann GmbH	<p>Aus Sicht des Busverkehrs ist die geplante Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf vielen von den Linienbussen benutzten Ortsdurchfahrten – egal ob tagsüber oder nachts - problematisch, da sie unweigerlich zu einer Verlängerung der Fahrtzeiten führt. Bereits heute ist es für uns eine große Herausforderung, den Fahrplan einzuhalten, da in den letzten Jahren tendenziell</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Zahl der Fahrgäste gestiegen ist (was grundsätzlich erfreulich ist) und somit sich die Fahrgastwechselzeiten an den Haltestellen erhöht haben • der Anteil der mobilitätseingeschränkten Fahrgäste mit Blick auf die demographische Entwicklung gestiegen ist (insbesondere das Ausklappen der Überfahrrampe ist zeitintensiv) • das allgemeine Verkehrsaufkommen des MIV im Stadtgebiet gestiegen ist, mit dem sich der Bus den Fahrweg teilt • in Umlandgemeinden wie Löchgau und Erligheim bereits Lärmaktionspläne mit Geschwindigkeitsreduzierungen umgesetzt wurden. <p>Insbesondere für Fahrgäste, die auf das Erreichen eines Anschlussverkehrsmittels angewiesen sind, ist die Fahrplanstabilität ein wichtiges Kriterium bei der Beurteilung des ÖPNV-Systems. Bei wahlfreien Nutzern besteht dann die Gefahr, dass statt dem ÖPNV auf den PKW zurückgegriffen wird, was nicht der verkehrspolitisch gewünschte Effekt ist - und nicht zuletzt auch zusätzlichen Lärm verursacht.</p> <p>Falls trotz dieser Aspekte die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit realisiert werden soll, empfehlen wir als Umsetzungszeitpunkt Anfang 2020, da wir bis Ende 2019 an die bestehende Fahr- und Um-</p>	<p>Die Anregung wird bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>

	<p>laufstruktur gebunden sind. Wir werden dem VVS empfohlen, bei der Ausgestaltung der ab 2020 zur Anwendung kommenden Rahmenfahrpläne bereits die aus den oben genannten Gründen verlängerten Fahrtzeiten mit einfließen zu lassen.</p>		
<p>7. Stadt Ludwigsburg</p>	<p>Die Stadt Ludwigsburg ist von den vorgeschlagenen Maßnahmen nicht direkt betroffen und hat deshalb keine grundsätzlichen Bedenken. Wir teilen insbesondere Ihre Einschätzung, dass von den angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkungen keine merklichen Ausweichverkehre zu erwarten sind, die Ludwigsburg betreffen könnten.</p> <p>Folgende Anregungen möchten wir Ihnen geben:</p> <p>-Die höchsten Lärmpegel treten im Zuge der B 27 auf. Auffällig ist, dass im Rahmen der Maßnahmenabwägung genau diese Bereiche mit Verweis auf die Verkehrsbedeutung und die notwendige Koordination der Signalanlagen von Geschwindigkeitsbeschränkungen ausgeschlossen bleiben, obwohl der Gutachter zuvor auf die erhebliche Gesundheitsgefährdung schon weit unterhalb dieser Lärmwerte hingewiesen hat. Der Gutachter stellt ferner fest, dass die Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h allein nicht ausreicht, Sanierungslärmwerte zu unterschreiten. Wir empfehlen der Stadt Bietigheim-Bissingen daher, sich Prüfungen dieser Maßnahme vorzubehalten, da gerade bei extremer Lärmexposition auch Minderungen um wenige dB(A) das Gefährdungsrisiko überproportional senken können. Zumindest eine nächtliche Beschränkung dürfte zudem aufgrund der geringeren Gesamtverkehrsmenge signaltechnisch problemloser umzusetzen sein. Eine solche Maßnahme könnte auch als Zwischenlösung gelten bis ggf. ein lärmarmes Fahrbahnbelag eingebaut ist.</p> <p>-Stärkere Begrenzungen der zulässigen Geschwindigkeit im Bereich Bissingen (30 km/h statt 40 km/h) könnten ggf. die Verlagerung auf die Südumgehung unterstützen. Die Potentiale einer</p>	<p>Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass sich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 27 nachteilig auswirkt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>

	<p>solchen Maßnahme könnten mittels Verkehrsmodellrechnungen unter Betrachtung der Leistungsfähigkeit der Umfahrung bewertet werden.</p> <p>-Berührungspunkte für die Stadt Ludwigsburg ergeben sich vor allem bei den Konzepten der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl Die Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs und der Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten werden von der Stadt Ludwigsburg ausdrücklich begrüßt, da sie vor allem beim Pendlerverkehr auch regionale Fernwirkungen entfalten.</p> <p>a. Einer der konkreten Ansatzpunkte ist die Planung von Rad-schnellwegen im Landkreis (Achse Bietigheim-Bissingen - Ludwigsburg- Kornwestheim - Stuttgart und Remseck). Die vermehrte Nutzung von Pedelecs kann beispielsweise trotz der topografisch schwierigen Lage auch in Bietigheim-Bissingen und Umgebung zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl weg vom Kfz führen. Da auch längere Fahrten über fünf Kilometer für Pedelecs problemlos zu bewältigen sind, können weitere Verlagerungspotentiale erschlossen werden.</p> <p>b. Wichtig sind ferner regionale Projekte, die den öffentlichen Nahverkehr und das S-Bahn-System stärken. Hier beteiligt sich die Stadt Ludwigsburg wie bisher gern an der interkommunalen und regionalen Zusammenarbeit oder stößt diese an wie die zeitnahe Reaktivierung der Markgröninger Bahn. Deren Weiterführung könnte auch regionale Verbesserungen auf der Schienenachse Bietigheim-Bissingen - Ludwigsburg- Stuttgart und darüber hinaus bis Esslingen oder Leonberg bringen. Über eine Prüfung unserer Anregungen im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung und eine gelegentliche Rückmeldung würden wir uns freuen, da wir in Ludwigsburg eine vergleichbare Problemlage haben.</p>	<p>geprüft.</p> <p>Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans 2030 werden Maßnahmen zur Stärkung des Umweltverbunds geprüft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>8. IHK Region Stuttgart Bezirkskammer Ludwigsburg</p>	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Bietigheim-Bissingen äußern wir uns wie folgt: Viele der vorgeschlagenen Maß-</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

	<p>nahmen zur Reduktion des Verkehrslärms sind sinnvoll und werden von uns mitgetragen. Diese Maßnahmen sind auch bereits umfänglich im Positionspapier "Wirtschaftsfreundliche Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie" der IHK Region Stuttgart aus dem Jahr 2006 enthalten. Die Unternehmen haben in den letzten Jahren umfangreich in modernste und damit umweltfreundlichste und lärmarme Fahrzeugtechnik investiert. Die Fahrten im Wirtschaftsverkehr dienen einem ökonomischen Zweck, vermeidbarer Verkehr findet allenfalls in Ausnahmefällen statt.</p> <p>Maßnahmen die wir mittragen: - Lärmsanierung / Fahrbahndeckenerneuerung (Seite 11 , 4.2.2): dem flächendeckenden Einbau von lärmarmen Straßenbelägen, der auch Innerorts deutliche Pegelminderungen ermöglicht, kommt unseres Erachtens eine zentrale Bedeutung zu. In Erfahrungsberichten wird das Minderungspotenzial je nach Fahrbahnoberfläche meist in einem Bereich von -2 dB(A) bis -5 dB(A), teilweise sogar bis -7 dB(A) angegeben. Wir begrüßen es, dass im Lärmaktionsplan deutlich auf dieses große Lärminderungspotenzial hingewiesen wird. Bei anstehenden Fahrbahnsanierungen stark belasteter Straßen sollte daher der zu diesem Zeitpunkt zugelassene Belag mit der höchsten Lärminderungswirkung eingebaut werden. Darüber hinaus sollte Möglichkeiten genutzt werden, Straßenabschnitte für in Erprobung befindliche noch lärmoptimiertere Fahrbahnbeläge anzubieten.</p> <p>-Schallschutzfenster. Lärmschutzwände (Seite 9. 4.1): diese Lärmschutzmaßnahmen lassen regelmäßig deutliche Pegelminderungen erwarten und greifen nicht in wirtschaftliche Prozesse ein. Warum diese Maßnahmen nur unter "Realisierte Lärminderungsmaßnahmen" geführt werden und nicht auch unter "Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen" leuchtet uns allerdings nicht ein.</p>	<p>Bei Sanierungsbedarf einer der betroffenen Straßen wird in jedem Einzelfall geprüft, welches Belagsmaterial zur Lärminderung sinnvoll ist.</p> <p>Die Maßnahme erscheint unter "Realisierte Lärminderungsmaßnahmen", da im Rahmen eines kommunalen Programms, welches im Zeitraum zwischen 1987 und 1990 aktiv war, eine Bezuschussung beim Einbau von Schallschutzfenstern erfolgte. Für passive Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesstraße 27 gibt es ein freiwilliges und begrenztes Förderprogramm. Für die anderen innerstädtischen Straßen gibt</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Kennntnisnahme</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------

	<p>ge Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nachts reduziert werden soll, leuchtet uns mit Blick auf das dadurch gegebenenfalls notwendige Fahren im niedrigeren Gang mit höherer Drehzahl nicht ein.</p> <p>Fazit: Der Entwurf des Lärmaktionsplans präsentiert eine umfangreiche Darstellung der Lärmsituation, von Minderungspotenzialen sowie möglichen Maßnahmen zur Lärminderung in einzelnen Lärmschwerpunkten. Dabei wird deutlich auf das hohe Minderungspotenzial durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt hingewiesen.</p> <p>Die nach der Maßnahmenübersicht umfangreich geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind in jedem Einzelfall sorgfältig auf gegebenenfalls daraus resultierende Störungen im Verkehrsfluss und damit Zielkonflikte mit Lärmschutz und Luftreinhaltung zu prüfen, dies gilt insbesondere für geplante Tempo 30 Anordnungen.</p>	<p>gesetzt sind. Dadurch herrscht hier vordringlicher Handlungsbedarf.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>9. Stiftung für Umwelt Bietigheim-Bissingen</p>	<p>Die Umweltstiftung Bietigheim-Bissingen hat in ihrem an Herrn Oberbürgermeister Kessing gerichteten Schreiben vom 14. Dezember 2013 bereits verschiedene Vorschläge zur Verminderung von Umweltbelastungen durch den Autoverkehr vorgelegt, wovon inzwischen einige erfreulicherweise von der Stadt aufgegriffen wurden. Weiteres ergibt sich aus der beigefügten Pressemitteilung vom 7. Januar 2014, die die Bietigheimer Zeitung am 9. Januar 2014 einem ausführlichen Artikel zugrunde gelegt hat. Unsere damals übermittelten Vorschläge beziehen Auswirkungen auf die vom Lärmaktionsplan vorgegebenen Ziele einer Vermeidung, Verhinderung und Minderung von Umgebungslärm durch den Straßenverkehr ein. Auf die Anlagen hierzu möchten wir hier gern verweisen, ohne die Punkte im Einzelnen zu wiederholen.</p> <p>Die Umweltstiftung äußert sich zu folgenden Punkten der vorliegenden Lärmaktionsplanung: Zu Punkt 4.3.1 Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl Die Umweltstiftung hat in ihrem</p>		<p>Kenntnisnahme</p>

	<p>o.g. Schreiben vorgeschlagen, die größeren Firmen in der Stadt und Vertreter des VVS und anderer öffentlicher Verkehrsunternehmen zu einer Mobilitätskonferenz einzuladen. Eines der Ziele einer gemeinsamen Beratung wäre, bei diesen Firmen - soweit dies nicht bereits geschehen ist - zu werben, Job-Tickets für ihre Mitarbeiter zu subventionieren, wie es auch die Stadtverwaltung inzwischen erfreulicherweise tut. Darüber hinaus gäbe es weitere Möglichkeiten, die Mitarbeiter beispielsweise durch die Bereitstellung von Shuttle-Bussen zwischen Bahnhof und Arbeitsstelle für den Umstieg vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel zu gewinnen.</p> <p>Die Stadtverwaltung ist bisher auf diesen Vorschlag nicht eingegangen. Der Lärmaktionsplan erwähnt ausdrücklich die Möglichkeit, durch betriebliches Mobilitätsmanagement auf die individuelle Verkehrsmittelwahl ihrer Mitarbeiter und somit auch auf die Lärmentwicklung einzuwirken, was wir ausdrücklich begrüßen. Auch das betriebliche Parkraummanagement ergäbe Möglichkeiten, die Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen.</p> <p>Die Umweltstiftung hat in einem konstruktiven Gespräch mit Herrn Bürgermeister Kölz am 20. Oktober 2016 an die Vorschläge aus dem Jahr 2013 erinnert und darüber hinaus weitere Anregungen eingebracht, die die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel erleichtern oder dafür werben könnten. Ein neuer Vorschlag war, innerhalb der Schalterhalle des Bahnhofs eine Anzeigetafel mit den Abfahrtszeiten der Busse anzubringen. Die bereits bestehende Anzeigetafel am Bussteig ist zwar nützlich, aber für ankommende Zugreisende erst aus der unmittelbaren Nähe ablesbar. Vorgeschlagen wurde auch, bei Neubürgern für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu werben. Die Städte Ludwigsburg, Kornwestheim, Schorndorf, Esslingen und einige andere Städte haben dafür einen Zuschuss des Verkehrsministeriums von insgesamt 110.000 Euro erhalten. Die</p>	<p>Die Möglichkeiten des Mobilitätsmanagements werden im Zuge des Verkehrsentwicklungsplans untersucht.</p> <p>Für Neubürger gibt es eine stadteigene Broschüre „Mobilität und Verkehr“, in der das vorhandene Mobilitätsangebot (ÖPNV, E-Bike-Station, Carsharing, Fahrgemeinschaften) dargestellt und erläutert wird. Auf dem städtischen Internetauftritt unter https://www.bietigheim-bissingen.de/deutsch/wirtschaft-einkaufen-und-wohnen/verkehr-mobilitaet/ sind diese Informationen ebenfalls enthalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------

	<p>Stadt Bietigheim-Bissingen war nach der Meldung der Bietigheimer Zeitung vom 23.9.2016 nicht darunter.</p> <p>Zu Punkt 4.2.3 Maßnahmenziele der Stadt Bietigheim-Bissingen Nach der vorliegenden Gesamtkonzeption soll im Ortsteil Bietigheim auf der B 27 die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beibehalten werden. Diese Beschreibung ist unzutreffend. Stadtauswärts in Richtung Ludwigsburg gilt derzeit nach der Beschilderung bereits ab der Höhe des Autohauses Scharfenberger, also noch innerhalb des Stadtgebiets, die Geschwindigkeitsregelung bis auf 60 km/h. Dies ist umso bemerkenswerter, als zwischen diesem Verkehrsschild und der Ortstafel noch eine Ampelregelung mit der Abzweigung in die Berliner Straße, ein Fußgängerüberweg und ein erst vor Kurzem markierter Fahrradüberweg folgen.</p> <p>Eine Aufhebung der bestehenden 60 km/h-Regelung in diesem Abschnitt würde nicht nur der genannten Beibehaltung auf 50 km/h entsprechen. Sie käme auch dem Wunsch nach einer Lärminderung entgegen. Östlich der B 27 besteht in diesem Bereich eine erhebliche Wohnbebauung, deren Bewohner von einer Herabsetzung der Geschwindigkeit und einer damit verbundenen Lärminderung profitieren würden. Stadteinwärts gilt zwischen dem Ortsschild und der Abzweigung Berliner Straße die innerörtliche Geschwindigkeitsregelung von 50 km/h.</p> <p>Auf die übrigen in Punkt 4.2.3 des Lärmentwicklungsplans genannten Einzelmaßnahmen bezogen bemerkt die Umweltstiftung, dass nach gängiger Meinung Tempobeschränkungen auf 40 km/h bzw. 30 km/h in erster Linie der Verkehrssicherheit dienen sollen. Positive Auswirkungen auf die Lärmentwicklung sind umstritten. Auf die ADAC-Broschüre "Tempo 30, Pro und Contra" wird hingewiesen.</p> <p>Der weitere Verlauf der Bundesstraße 27 jenseits der Stadtgrenze bis zur Abzweigung Breuningerland und Tamm ist zwar nicht</p>	<p>Die Geschwindigkeitsregelung 60 km/h wurde bei der Berechnung im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Knotenpunkt B 27 / Gröninger Weg und B 27 / Berliner Straße wird beantragt, die zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit auf 50 km/h zu reduzieren.</p> <p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens. Für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit fehlt die</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

	<p>Gegenstand der vorliegenden Lärmaktionsplanung. Gleichwohl wäre angezeigt, im Interesse einer Lärminderung für die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 80 km/h in beiden Richtungen auf diesem Abschnitt einzutreten. Der südliche Stadtteil von Bietigheim ist zunehmend durch die Lärmentwicklung dieses Teils der B 27 belastet. In unserer Diskussion der vorliegenden Lärmaktionsplanung wurde die Frage gestellt, ob in die bereits bestehende Lärmbelastungen innerhalb des Stadtgebiets, die durch den Ausbau des Gewerbegebiets Eichwald verursacht werden, auch die künftigen von dort ausgehenden und derzeit bereits absehbaren Lärmbelastungen in den Lärmaktionsplan einbezogen wurden.</p>	<p>rechtliche Grundlage.</p> <p>Wie vom Gesetzgeber vorgeschrieben, liegen dem Lärmaktionsplan Verkehrserhebungen zugrunde. Künftige Bebauungen werden bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>10. Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Bietigheim-Bissingen</p>	<p>Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Bietigheim-Bissingen schlägt folgende Änderung des Lärmaktionsplanes vor: Im Bereich der Ortsdurchfahrt L1110 Untermberg (Bissinger Straße/Großsachsenheimer Straße) schlägt der vorliegende Entwurf die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 in den Nachtstunden vor. Tagsüber hingegen ist keine Maßnahme vorgesehen, d.h. es würde bei Tempo 50 bleiben. Das ist unverständlich, da auch tagsüber bei immerhin 31 Gebäuden der Auslösewert von 65 dB überschritten wird und bei 26 Gebäuden gar ein vordringlicher Handlungsbedarf besteht. Tempo 30 würde für diese betroffenen Gebäude die Lärmbelastung stark reduzieren. Aus unserer Sicht spricht nichts gegen die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30, sowohl nachts als auch tagsüber. Im Gegenteil, durch diese Maßnahme würde zusätzlich zu der Lärminderung der Ausstoß von Luftschadstoffen reduziert und die Verkehrssicherheit würde sich erhöhen. Die Bissinger Straße wird unabhängig von dem Radweg entlang der Enz auch von Radfahrern befahren, die Anwohner der Bissinger Straße müssen</p>	<p>Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags ist zur Lärminderung sinnvoll und wird beantragt.</p>	<p>Berücksichtigung</p>

	<p>ja schließlich zunächst diese Straße nutzen, um auf den Enztalradweg zu kommen. Außerdem haben die Erhebungen zum Radschulwegplan gezeigt, dass die Hälfte der Schüler/innen auf dem Weg zur Schule nicht den Enztalradweg nutzt, sondern – da dies wesentlich zügiger geht – die Bissinger Straße. Zudem quert auf Höhe der Vorderen Schlossstraße eine Radwegverbindung nach Sachsenheim an einer unübersichtlichen Stelle die Straße, die sicherlich im Zuge der Verbreitung von Pedelecs zukünftig eine wichtigere Rolle spielen wird, da für diese der Anstieg zum Egartenhof keine Rolle mehr spielen dürfte.</p> <p>Sollte eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vom Tempo 50 auf Tempo 30 während des gesamten Tages auf diesem Streckenabschnitt nicht möglich sein, wäre aus unserer Sicht die Verringerung auf Tempo 40 während des gesamten Tages besser als die jetzt vorgeschlagene Maßnahme.</p> <p>Sehr begrüßt werden aus unserer Sicht die im Punkt 4.3.1 aufgeführten Maßnahmen zur Veränderung des Modal-Split, die eine Verringerung der Lärmbeeinträchtigung zum Ziel haben. Zusätzlich zu den beschriebenen Maßnahmen sind aus unserer Sicht jedoch auch ein weiterer Ausbau des Radwegenetzes sowie die Beseitigung von Gefahren- und Problemstellen notwendig.</p>		
11. Hoch- und Tiefbauamt	<p>Es wird darauf hingewiesen, dass in der Großingersheimer Straße zwischen den Einmündungen B 27 und Poststraße im Sommer 2017 im Rahmen der Belagssanierung ein lärmindernder Asphaltbelag eingebaut wurde.</p>	<p>Die Anregung wird bei der Umsetzung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

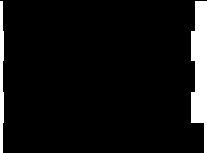













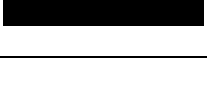
B Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d BImSchG

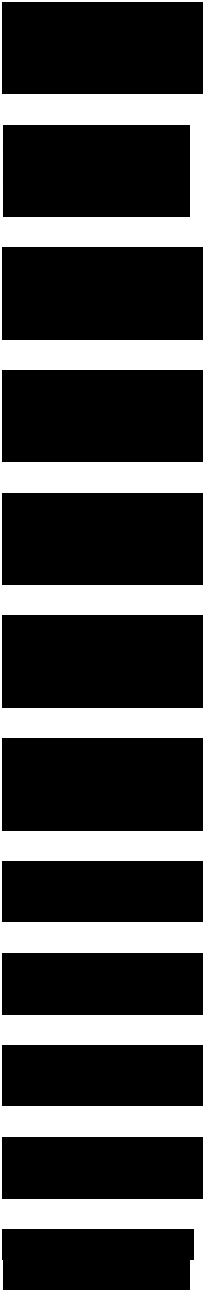
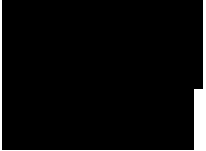
- Offenlage in der Zeit vom 31.05.2017 bis 29.09.2017

Öffentlichkeit	Stellungnahme	Anmerkung	Maßnahme
	<p>Nach Ihrer Veranstaltung Bürgerbeteiligung Lärmschutz am</p>	<p>Einzel-Lärm-Ereignisse sind nicht Gegenstand des Lärmaktions-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

<p>[REDACTED]</p>	<p>12.09.2017 ist mir klargeworden, dass, die aus den synthetischen Messwerten eventuell abgeleiteten Maßnahmen, die Erwartungen sowohl kurzfristig als auch langfristig nicht erfüllen. Den Diskutanten ging es um die Beseitigung von Einzel-Lärm-Ereignissen, besonders nachts. Aber es gibt eventuell Maßnahmen, die die Stadt Bietigheim-Bissingen auch ohne Genehmigung übergeordneter Behörden selber einführen kann.</p> <p>Mir fallen da mehr pädagogisch wirkende Maßnahmen ein: Geschwindigkeit messende anzeigende Schilder in den geschwindigkeit-zu-beruhigenden Zonen, die einen „hallo-wach“Effekt haben! Pfortnerampeln, die vor den Ortschildern, die die Raser in den Ortbeginn bremsen (Metterzimmern und Untermberg) Hinweis auf grüne Welle</p>	<p>planverfahrens, die rechnerischen Vorgaben zur Erstellung der Lärmaktionspläne sind vom Gesetzgeber vorgegeben.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
<p>[REDACTED]</p>	<p>Wir sind die Anlieger des Bereiches Albert-Schweitzer-Str. [REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Vor unseren Wohnungen ist der Verkehrslärm durch die außerordentliche Verkehrsbelastung eklatant und unerträglich geworden. Bereits am 30. Januar 2013 wurde durch ein von Ihnen geforderetes Schallschutzgutachten des Büros Gerlinger & Merkle die enorme Lärmbelastung durch den Verkehr zum damaligen Zeitpunkt nachgewiesen. Sollte das Gutachten Ihnen nicht mehr vorliegen, reichen wir es gerne nach.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen und der damit verbundene Lärm hat sich seither wesentlich erhöht. Trotz dieser Tatsache findet der uns betreffende Straßenabschnitt im Lärmaktionsplan durch das Gut-</p>	<p>Der rechnerische Auslösewert für Lärmschutzmaßnahmen bei den Gebäuden Albert-Schweitzer-Str. [REDACTED] ist nicht überschritten.</p> <p>Dem Lärmaktionsplan liegen Verkehrserhebungen zugrunde.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p>

	<p>achten von BB Ingenieure keine Berücksichtigung. Wir verlangen daher, dass auch auf unserem Strassenbereich zur Verminderung des Verkehrslärmes eine durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 km/h eingeführt wird. Sollte dies nicht möglich sein bitten wir um Mitteilung, was unserer Forderung entgegensteht.</p>	<p>Bei den Nachbargebäuden ist der rechnerische Auslösewert für Lärmschutzmaßnahmen überschritten. Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes wird für den Streckenabschnitt zwischen der Bietigheimer Straße und der Sprangerstraße ein Antrag gestellt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird. Im Zusammenhang mit der geplanten Fußgängersignalanlage ist die Sprangerstraße eine sinnvolle Abgrenzung von verschiedenen Geschwindigkeitsregelungen.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
	<p>Freudig und hoffnungsvoll hatten wir die Einladung zur Informationsveranstaltung in Sachen Lärmaktionsplan am 12. September 2017 zur Kenntnis genommen und waren auch dort. Mit Befremden mussten wir dann erfahren, dass in Metteerzimmern nur ein Teil der K 1635, also nur die Bietigheimer-Straße für eine evtl. Temporeduzierung von 50 kmh auf 30kmh zur Debatte steht. Das stößt nicht nur bei uns als Anwohner in der Albert-Schweitzer-Straße, sondern auch bei anderen Anliegern an der Ortsdurchfahrt auf ein totales Unverständnis. Wir erwarten, dass sich die Stadtverwaltung mit allen Mitteln dafür einsetzt, dass die Höchstgeschwindigkeit auf der K 1635 durch Metteerzimmern auf 30 kmh reduziert wird! Damit sollte nicht nur die extrem starke Lärmbelastigung reduziert sondern auch die Sicherheit der Fußgänger, vor allen der Kinder und der älteren und gehbehinderten Personen die die Straße überqueren wollen, deutlich verbessert werden. Ein mündl. Einspruch zu diesem Thema wurde an diesem Abend zu Protokoll genommen. Wir hoffen auf Ihr Verständnis und erwarten gerne zu gegebener Zeit einen zustimmenden Rückbescheid.</p>	<p>Aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Lärmschutzes wird für den Streckenabschnitt zwischen der Bietigheimer Straße und der Sprangerstraße ein Antrag gestellt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
	<p>Als Anwohner der Großingers-</p>	<p>Die Abwägung der Vor- und</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

              	<p>heimer Straße wollen wir hierzu unser Anliegen vorbringen: Vorgeschlagen ist ihrerseits Tempo 40 km für die gesamte Straße.</p> <p>Dadurch ergibt sich die paradoxe Situation, dass die Maßnahme des von Ihnen vorgeschlagenen Tempo 40 km sich in Bezug auf den LKW-Verkehr ins Gegenteil verkehrt. In der Großingersheimer Straße gilt für den LKW-Verkehr bereits Tempo 30 km! So würde sich beim LKW-Verkehr, der eine deutliche Lärmbelastung darstellt, eine Verschlechterung für die Situation der Anwohner ergeben.</p> <p>Bei einer durchschnittlichen Lärmentwicklung von bis zu 70 dB sehen wir nur durch ein durchgängiges Tempolimit von 30 km eine deutliche Entlastung. Tempo 30 ist im Bewusstsein der Menschen weitaus mehr verankert als Tempo 40. So wird sich bei nur einer geringen Absenkung des Tempolimits auf der abschüssigen Strecke der Großingersheimer Straße kein Mensch an dieses Tempolimit halten.</p> <p>Da die Stadtverwaltung auf der Veranstaltung vom 12.09.2017 deutlich bekundet hat, dass sie kein Interesse an einer strikten Überwachung des Tempolimits hat, wird die ganze Maßnahme zur Farce.</p> <p>Im Interesse unserer aller Gesundheit ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km erforderlich.</p>	<p>Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass eine einheitliche Geschwindigkeitsreduzierung für alle Verkehrsarten auf 40 km/h ausreichend ist. Durch die einheitliche Geschwindigkeit kann diese auch Verkehrsüberwacht und sanktioniert werden, was heute nicht der Fall ist.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Berücksichtigung</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------

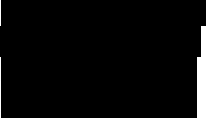
			
	<p>Ergänzende Maßnahmen zum Lärmaktionsplan in der Ingersheimer Strasse:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Umleitung des LKW-Verkehrs über die Poststraße zur B27, also LKW-Fahr-Verbot! -Ingersheimer Straße auf 30 km/h setzen, allerdings mit Blitzer-Kontrolle am Eingang, sowie am Ausgang der Zone! -Messung mit Smiley-Gesichtern 	<p>Aufgrund der Verkehrsbedeutung der Großingersheimer Straße als Landesstraße und möglichen Verdrängungseffekten auf umliegende Straßen ist ein Lkw-Durchfahrtsverbot nicht sinnvoll.</p> <p>Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ausreichend ist. Durch die einheitliche Geschwindigkeit kann diese auch verkehrsüberwacht und sanktioniert werden, was heute nicht der Fall ist.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Um-</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kennntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>


	<p>durchführen, damit die Autofahrer darauf aufmerksam gemacht werden, wie schnell sie fahren!</p> <p>-Aus der Friedrich-Neumann-Straße eine Anliegerstraße machen, da viele Fahrer hier die Ampeln umfahren wollen!</p> <p>-Einsatz von Elektrobussen</p>	<p>setzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p> <p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens</p> <p>Wird derzeit geprüft.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>
	<p>Außerdem bin ich der gleichen Meinung (wie im Artikel „Wo Bietigheim-Bissingen die Autofahrer bremsen will“ von Uwe Deecke beschrieben wird), dass eine enge, dichte Bebauung den Schall reflektiert. Deshalb halte ich es auch für notwendig dies bei einer eventuell geplanten „Neubebauung“ (Innenstadtverdichtung) auf dem Gelände Großingersheimer Str. 20, 18 und 16 zu beachten, dass dadurch nochmals mehr Lärm (drei Dezibel mehr) und noch mehr Autos auf dieser Straße sind. Ich halte es für erforderlich, dass diese stadtnahe grüne Oase erhalten werden sollte.</p>	<p>Bei einer möglichen Neubebauung wird ein ausreichender Abstand der Gebäude zur Straße vorgesehen.</p> <p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
	<p>Als lärmgeplagte Bewohner der Hornmoldstraße Ecke Großingersheimer Straße freuen wir uns, dass nun auch in Bietigheim-Bissingen der Lärmaktionsplan in Angriff genommen wurde. Als erster Schritt wurde bereits in der Großingersheimer Straße Flüsterasphalt eingebaut, leider ohne den erwünschten Erfolg: Auf Grund der insbesondere im Fahrzeug geringeren Geräuschentwicklung haben wir den Eindruck, dass viele Fahrzeuge noch schneller als bisher fahren. Würde wir uns als Anwohner aber sehr freuen ist die spürbare Geräuschreduzierung durch die perfekt eingewalzten Schachtdecken!</p> <p>Im vorliegenden Lärmaktionsplan ist uns unverständlich, weshalb die geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen nur „halbherzig“ geplant werden. Von der Autobahn kommend ist Ingersheim und Pleidelsheim Tempo 30 vorgeschrieben. Weshalb plant Bietigheim nur eine Reduzierung auf Tempo 40?</p> <p>Die zu erwartende rechnerische Lärmreduzierung um 1,5dB wäre für das menschliche Ohr nicht</p>	<p>Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung der Großingersheimer Straße als Landesstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h sinnvoll ist. Durch die einheitliche Geschwindigkeit kann diese auch Verkehrsüberwacht und sanktioniert werden, was heute nicht der Fall ist.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

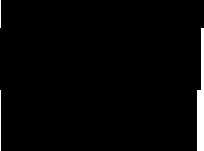

	<p>hörbar, ganz im Gegensatz zu einer Reduzierung um 3dB und damit Halbierung bei Tempo 30. Eine Reduzierung auf Tempo 40 wäre m.E. nur auf den besonders betroffenen Abschnitten der B27 sinnvoll, vergleichbar mit der B14 in Stuttgart, Hauptstätter Straße: Seit Einführung vom Tempolimit kombiniert mit ständigen Kontrollen läuft der Verkehr wieder etwas besser und damit auch „ruhiger“.</p> <p>Im Landkreis LB und darüber hinaus wurde bereits in vielen Bereichen erfolgreich Geschwindigkeitsbegrenzungen mit 30 eingeführt - allesamt verbunden mit stationären Geschwindigkeitskontrollen.</p> <p>Bei diesem Thema nehme ich mich persönlich nicht aus: Es muss wehtun und nur bei gut sichtbaren Kontrollsäulen passt so gut wie jeder Fahrer seine Geschwindigkeit den Vorgaben an. Um hier nicht den Eindruck der „Wegelagerei“ oder „Abzocke“ zu erwecken wäre es sinnvoll, die Säulen nicht ständig sondern nur in unregelmäßigen Abständen mit einer Kamera zu bestücken.</p> <p>Diese Maßnahme würde bei uns in der Großingersheimer Straße zu einer deutlich spürbaren Verkehrsberuhigung führen, insbesondere nachts und in den frühen Morgenstunden wenn sehr viele Autofahrer stadtauswärts alles aus ihren Kisten holen.</p> <p>Als weiter Punkt möchten wir Sie bitten, die Optimierung der Ampelanlagen weiter fortzuführen und auch in der Großingersheimer Straße eine "Grüne Welle" verbunden mit einer Blockabfertigung an der Kreuzung Poststraße vorzusehen. Wenn insbesondere der Schwerverkehr an den vier Ampelkreuzungen in der Großingersheimer Straße mit Tempo 30 durchfahren könnte wäre das für alle Anwohner eine riesengroße Entlastung.</p> <p>Unsere Anregungen kurz zusammengefasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Einheitlich Tempo 30 anstatt 40 bzw. 50/30 auf allen betroffenen Strecken, für uns insbesondere in der Großingersheimer Straße - stationäre Tempüberwachung 	<p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p> <p>Die Zuflussdosierung aus Richtung Großingersheim sowie die Koordinierung der Großingersheimer Straße soll unabhängig vom Lärmaktionsplan untersucht werden.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------

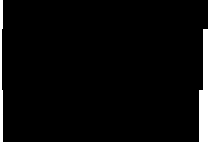
	<p>mit temporär bestückten, gut sichtbaren Überwachungssäulen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Grüne Welle in der Großingersheimer Straße mit Blockabfertigung am Poststräßle - Tempo 40 auf den stark betroffenen Bereichen der B27 in Bietigheim 		
	<p>Ich habe das Haus Großingersheimer Str. ■ im Jahr 2006 von meiner Mutter geerbt. Seit dieser Zeit und auch schon vorher stellten wir fest, dass der Straßenverkehr auf der Großingersheimer Straße jährlich zunimmt. Auf dem für diese Straße gemachten Plan des Ingenieurbüros ist mein Haus auch als stark lärmgeschädigt eingestuft. Meine Bitte und Vorschlag: Die Fahrgeschwindigkeit für PKW/LKW auf 30 km/h ganztägig festzulegen, da in der Regel so wie mehr gefahren wird. Wenn möglich sollte dies mit "Blitzern" kontrolliert werden. Wir waren dieses Jahr am Bodensee im Urlaub und stellten fest, dass an vielen Einfall- bzw. Durchgangsstraßen die Geschwindigkeitsbegrenzung bei 30 km/h gefordert wird: z.B. Friedrichshafen (Richtung Messe) ab 22.00 Uhr nur 30km, Hagnau (Ortsdurchfahrt) ganztägig 30 km/h , diese Straße ist eine Bundesstraße Sipplingen (Ortsdurchfahrt) ganztägig 30 km/h. Dort wurde die Geschwindigkeit im Interesse der Touristen begrenzt, aber ich denke, Menschen die an einer stark frequentierten Straße wohnen haben den gleichen Anspruch auf einen einigermaßen ruhigen Tag bzw. Nacht. Ich möchte mich auf noch für Ihre ruhige und besonnene Diskussionsführung bedanken.</p>	<p>Die Abwägung der verschiedenen Kriterien hat ergeben, dass aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung der Großingersheimer Straße als Landesstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ausreichend ist. Durch die einheitliche Geschwindigkeit kann diese auch verkehrsüberwacht und sanktioniert werden, was heute nicht der Fall ist.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>
	<p>Ich bin Eigentümer einer Wohnung in der Rommelmühle und wir fühlen uns sehr wohl in Bissingen. Bedauerlicherweise wird die Bissingener Straße auf der gegenüberliegenden Seite der Enz häufig für schnelle Beschleunigungen benutzt. Diese gehen einher mit hoher Lärmbelastung. Diese sind m.</p>	<p>Aus Sicherheitsgründen wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Landesstraße 1110 außerorts bereits auf 80 km/h reduziert. Bei den Wohngebäuden in Bissingen wird der rechnerische Auslösewert für Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht.</p>	<p>Zurückweisung</p>

	<p>E. vor allem hervorgerufen durch Motorradfahrer.</p> <p>Soweit ich das verstanden habe ist die Landesstrasse nach Unterberg (Bissinger Straße) zwar als laut definiert, aber es sind keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p>In vielen anderen Teilen und Straßen so auch der Bahnhofstrasse ist vorgesehen dort Tempo 50/30 einzuführen, also 30 ab 22:00 Uhr.</p> <p>Ich bitte Sie auch eine Maßnahme für die Bissinger Straße in Erwägung zu ziehen, oder eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung einzurichten.</p>		
	<p>Vorschlag zum Lärmaktionsplan: Geschwindigkeitsbegrenzung von bisher 100 auf 50 km/h auf der Heilbronner Straße zwischen Ortsausgang Bietigheim und Kammgarnspinnerei (siehe Bild) zum Lärmschutz der Anwohner rechts der Enz.</p> <p>Insbesondere im laubfreien Winterhalbjahr sowie in der Motorradfahrersaison führt das Beschleunigen auf der nicht beschränkten Strecke zu Lärmbelastigungen auf der anderen Enzseite.</p>	<p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens.</p> <p>Dennoch wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf unter 100 km/h aus Sicherheitsgründen geprüft.</p>	Berücksichtigung
	<p>Zu den im Entwurf des Lärmaktionsplans für Bietigheim-Bissingen vorgeschlagenen Straßen möchte ich die Stuttgarter Straße im Bereich Buch Süd/West zwischen der Kreuzung Gröninger Weg und Ortsausgang in Richtung Ludwigsburg vorschlagen. Das Verkehrsaufkommen von bis zu ca. 50Tsd Fahrzeugen pro Tag ab der „Porsche-Kreuzung“ liefert subjektiv einen autobahnähnlichen Geräuschpegel. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird zumeist nicht beachtet. Ich fahre in diesem Abschnitt regelmäßig. Bei Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung fühlt man sich als Verkehrshindernis.</p> <p>Des Weiteren, insbesondere abends/nachts an Wochenenden sind einige Verkehrsteilnehmer mit nicht regelkonformen Abgasanlagen und deutlich überhöhter Geschwindigkeit unterwegs. Unterstellt man das etwa 3 Prozent der ca. 50Tsd Verkehrsteilnehmer, so kommt dies einer Dauerbeschallung mit extremen Lärm-</p>	<p>Auf dem Streckenabschnitt zwischen dem Gröninger Weg und der Berliner Straße wird aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h beantragt.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p>

	<p>pegeln durch diese Minderheit gleich. Beschleunigungen/anfahrende LKW, die in Richtung Gewerbegebiet Eichwald fahren verursachen einen signifikanten Anteil der Lärmimmissionen.</p> <p>Ich denke, dass diese Kriterien bei der Lärmimmissionsberechnung nicht berücksichtigt wurden, sondern nur die in den Lärmkarten ausgewiesenen Pegel. Somit entsprechen die berechneten Lärmpegel nicht der Realität. Um eine reelle Berechnungsgrundlage zu erhalten sollten Langzeit-Schallpegelmessungen durchgeführt werden. Und zwar vor und nach den durch die Fa. BS Ingenieure vorgeschlagenen Maßnahmen. Nur so kann beurteilt werden, wie groß die erzielten Effekte sind.</p> <p>Letztendlich bezahlt die Stadt (die Bürger) dafür eine Menge Geld. Und das soll ja nicht nur für Aktionismus ausgegeben werden, sondern die Lebensqualität in der Stadt Bietigheim-Bissingen soll verbessert werden. Und das muss nachweislich messbar sein. Geschwindigkeitsbegrenzungen nutzen wenig. Die gibt es ja schon.</p> <p>Sinnvoll sind festinstallierte Kontrollmechanismen, und/oder Lärmschutzwände, bzw. Straßentrassenführung so, dass z.B. direkte Schallimmission in Wohngebieten vermindert/ausgeschlossen ist.</p>	<p>Das vom Gesetzgeber vorgegebene Regelwerk für Lärmaktionspläne schreibt grundsätzlich Berechnungen vor.</p> <p>Einzelne Pegelspitzen fallen auch bei der Messung des Mittelungspegels nicht ins Gewicht.</p> <p>Bei neuen Bauvorhaben werden die Lärmimmissionen berücksichtigt.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kennntnisnahme</p>
	<p>Zu der gestrigen Informationsveranstaltung meinerseits, folgende Anregung zu der Geschwindigkeitsbegrenzung zw. Kreisverkehr Wörthstraße und Kreisverkehr Grotzstraße müsste doch Zone 30/30 möglich sein, da sich in diesem Bereich der Schulweg Schillerschule - Hallenbad Bissingen sowie das Pflegeheim und die betreuten Wohnungen liegen.</p> <p>Als weiteres könnte ich mir in diesem Bereich zusätzlich ein Flüsterasphaltbelag vorstellen, denn nach der im Sommer durchgeführten Rohrsanierung der Belag sehr uneben geworden ist und eine zusätzliche Lärmquelle darstellt.</p> <p>Ob in dem Lärmgutachten auch</p>	<p>Es wird geprüft, ob aus Sicherheitsgründen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h möglich ist.</p> <p>Bei Sanierungsbedarf der Bahnhofstraße wird geprüft, ob auch dort lärmreduzierende Fahrbahnbeläge und lärmarme Schachtdeckel eingebaut werden können.</p> <p>Das vom Gesetzgeber vorgege-</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p> <p>Zurückweisung</p>

	<p>der starke LKW-Zulieferbetrieb der Fa. Raab Karcher berücksichtigt ist bezweifele ich.</p> <p>Ein Hinweis an das Ordnungsamt, der LKW-Zulieferbetrieb der Fa. Raab Karcher sollte überwacht werden, da nicht selten mehrere LKW's entlang der Bahnhofstr. mit laufenden Motor und auf dem Rad- und Fußweg warten.</p> <p>Es kam auch schon vor das es einem Fahrer zu lang dauerte und er mittels seinem Gabelstapler auf der Str. bzw. Gehweges entladen hat.</p>	<p>bene Regelwerk für Lärmaktionspläne schreibt grundsätzlich Berechnungen vor.</p> <p>Einzelne Pegelspitzen fallen auch bei der Messung des Mittelungspegels nicht ins Gewicht.</p> <p>Der Hinweis wurde ans Ordnungsamt weitergeleitet.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
	<p>1. In den gezeigten Plänen ist das Gebäude Forsthausstr. ■ noch existent. Es wäre wünschenswert diese jetzt zu aktualisieren und nicht erst in 5 Jahren wie angesprochen, damit es hier nicht zu Irritationen kommen kann!</p> <p>2. Erneut vertreten wir die Meinung, dass die Planungen der Westumgehung nun ab der Kayhstraße über das Gelände der Fa. Fink, bis zum Waldhof weiter verfolgt werden sollten um die Innenstadt maßgeblich zu entlasten.</p> <p>Es kann nicht sein, dass heute noch der Durchgangsverkehr durch die Stadt geführt wird. Egal aus welcher Richtung! Das würde sehr viel Erleichterungen für die Anwohner bringen, wir benötigen diese jetzt und nicht in Jahrzehnten!</p> <p>3. Masse, welche bereits in Bewegung gebracht wurde, kann zwar in der Geschwindigkeit eingeschränkt werden, aber sobald diese wieder zum Stehen kommt, muss ein vielfältiger Aufwand an Energie betrieben werden um erneut in Bewegung zu bringen! Wir sehen, hören, riechen es, wenn z.B. ein-40tonner Lkw in der Schwarzwaldstraße an der Steigung bei "grün" anfahren muss! Hier wäre nach unserer Überzeugung im Kreuzungsbereich ein Kreisverkehr, nur mit Abrufampeln außerhalb (wie jetzt) für Fußgänger, die bessere Lösung. Ein Kreisverkehr wie z.B. in Untermberg, Großsachsenheimer</p>	<p>Dieser Einzelfall wird separat überprüft.</p> <p>Die Westumgehung wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans untersucht.</p> <p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens. Der Hinweis wird Rahmen eines verkehrstechnischen Entwurfs für die angesprochene Kreuzung geprüft.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

	<p>Seniorenheime auf 30 km/h</p> <p>-Senkung der Geschwindigkeitsbegrenzung von der Grotz-Tunnelöffnung Nord bis zur Kreuzung am Steinbruch von 60 auf 50 km/h. Aufbringung eines lärmindernden Straßenbelages von der Tunnelöffnung Nord bis zur Kreuzung am Steinbruch.</p> <p>-Errichtung von Lärmschutzwänden im Bereich der Tunnelöffnung Nord und zum Kinderspielplatz hin.</p> <p>Weiterhin sollten auch Schritte unternommen werden, die der Sicherheit im Straßenverkehr dienen:</p> <p>-Einrichtung von Fußgänger-Überwegen im o.g. Bahnhofstraßen-Abschnitt</p> <p>-dauerhafte Aktivierung der Verkehrsampel-Steuerung für die Einfahrt in die Straße, die von der Tunnelöffnung Nord zur Kreuzung am Steinbruch sowie zum Tunnel führt.</p> <p>Schließlich begrüßen wir ausdrücklich die Absicht der Stadtverwaltung, die Bahnhofstraße im besprochen Abschnitt aufzuwerten (u.a. Radweg-Optimierung).</p>	<p>der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h möglich ist. Der rechnerische Auslösewert für Lärmschutzmaßnahmen wird nicht erreicht. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist nicht erforderlich.</p> <p>Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Kenntnisnahme</p>
	<p>1. Wie die direkten Anwohner der Löchgauer Str. leiden auch die Bewohner der ersten Häuser in der Antonia-Visconti-Straße massiv unter dem Verkehrslärm auf der Löchgauer Straße. Dies betrifft die Haus-Nr. .</p> <p>Die Lärmbelastung besteht sowohl bei geschlossenen Fenstern, als auch bei bereits 1 gekippten Fenster in der Wohnung (Westseite). Mein Balkon ist nicht mehr nutzbar. Schlafen bei gekipptem Fenster ist seit Jahren zum Problem geworden. Der Lärm besteht morgens ab ca. 04:00 Uhr, nachts bis mindestens 02:00 Uhr.</p> <p>2. Unsere Häuser sind im aktuellen Lärmaktionsplan vom Ingenieurbüro überhaupt nicht berücksichtigt worden.</p> <p>In der Lärmkartierung Baden-Württemberg von 2012 zählen unsere Häuser sehr wohl zu den lärmbelasteten Gebäuden, im Pegel >60- 65 dB(A), Farbe Orange (siehe Lärmkarte). Dieser Wert ist allerdings gegenüber der Realität noch untertrieben.</p>	<p>Alle Gebäude im Stadtgebiet wurden im Lärmaktionsplan berücksichtigt. Die Untersuchung, die dem Lärmaktionsplan zugrunde liegt, ist detaillierter als die Lärmkartierung von Baden-Württemberg. Bei Gebäude Antonia-Visconti-Straße 2 wird der rechnerische Auslösewert für Lärmschutzmaßnahmen nicht erreicht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Zurückweisung</p>

	<p>3. Auf der Löchgauer Straße fahren an der Einmündung Antonia-Visconti-Straße vorbei: -tagsüber bis ca. 21 :00 Uhr 500-1700 Fahrzeuge pro Stunde -nachts ab 21:00 Uhr bis nach Mitternacht 500-160 Fahrzeuge pro Stunde</p> <p>4. Die geplante Tempobegrenzung auf 40 km/h (24 Stunden) auf der Löchgauer Straße ist ein untaugliches Mittel, den Verkehrslärm zu reduzieren. Es wird sich niemand an diese Geschwindigkeitsbegrenzung halten. Oder diese Beschränkung wird nicht genehmigt, da es sich um eine Landesstrasse handelt.</p> <p>5. Einzige Abhilfe: Aufstellen von Lärmschutzwänden, siehe dazu beiliegende Skizze. Interessant eine neue Art von Lärmschutzwand, derzeit in der Forschung. Vorgestellt in der zdf-drehscheibe vom 18.09.2017 (Handskizze anbei). Diese Wand bringt eine Reduzierung des Lärmpegels um 5,5 dB(A)!! Bereits 3 dB(A) stellen eine Halbierung des Lärms dar.</p> <p>6. Gemessene Lärmwerte in meiner Wohnung, Antonia-Visconti-Str.2, 1. Stock, Westseite bzw. auf meinem Balkon, Südwestseite. Entfernung zur Löchgauer Str. 40 m Luftlinie. Verschiedene Tageszeiten: -innerhalb der Wohnung (Küche / Wohnzimmer / Essecke), bereits bei 1 gekippten Fenster: Tag und Nacht bis zu 78 dB(A) -innerhalb der Wohnung bei geschlossenen Fenstern: 54 dB(A) (Pkw) bis 60 dB(A) (Lkw/Bus) -auf dem Balkon 64 dB(A) bis 80 dB(A)!!! Permanentes Verkehrsgeräusch zu hören, Tag und Nacht!</p> <p>7. Lärmpegelmessung im Abstand von 8 m zur Fahrbahn Löchgauer Straße. Pkw 70-76 dB(A), mit lärmenden Sportauspuff 86 dB(A)!! Lastzüge bis 82 db(A)</p> <p>8. Die Lärmpegelangaben im Aktionsplan mit 70 dB(A) tags und 60 dB(A) sind nicht real!</p>	<p>Die Strecke, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werden soll, soll über den Knotenpunkt Löchgauer Straße / Antonia-Visconti-Straße bis zum Krähenhahnenweg ausgeweitet werden.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p> <p>Eine Lärmschutzwand ist an dieser Stelle nicht die geeignete Maßnahme. Stattdessen sollen verkehrsbeschränkende Maßnahmen durchgeführt werden.</p> <p>Das vom Gesetzgeber vorgegebene Regelwerk für Lärmaktionspläne schreibt Berechnungen vor. Einzelne Pegelspitzen fallen auch bei der Messung des Mittelungspegels nicht ins Gewicht.</p>	<p>Berücksichtigung</p> <p>Berücksichtigung</p> <p>Zurückweisung</p> <p>Zurückweisung</p>
	<p>Der Lärmaktionsplan sieht u.a. vor, ganztägig die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Löchgauer Straße sowie in der Karl-May-Allee auf 40 km/h zu</p>		<p>Kenntnisnahme</p>


[REDACTED]	<p>liegenden Wohngebiete Lug und Ahlesbrunnen insbesondere zur Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxidemissionen (NOx, PMx) sowie zur Lärmreduktion absolut notwendig. Der Verkehrsfluss würde dadurch nicht behindert und es entstünden keine Mehrkosten für die Stadt (siehe Skizze in Anlage 3). Hinweis: Die Feinstaub- sowie die Stickoxidbelastung wird durch den teilweise vorhandenen Lärmschutzwall nicht reduziert, d.h. es muss hier trotz Lärmschutzwall gehandelt und eine überwachte Geschwindigkeitsreduzierung eingeführt werden. Eigene Feinstaubmessungen (siehe Messwerte in Anlage 2, Sensor SDS011) belegen dies durch PM10 Messwerte teilweise über 50µg/m³ sowie PM2.5 Messwerte über 35µg/m³ Luft, d.h. über den europaweit gültigen Grenzwerten.</p> <p>b. Erhöhung der Verkehrssicherheit: Aus Bietigheim-Bissingen ausfahrende Fahrzeuge (Richtung Löchgau) beschleunigen bereits ab der Bushaltestelle Antonia-Visconti-Straße und insbesondere vor der Ampelanlage Karl-Gärtner Straße sehr deutlich auf hohe Geschwindigkeiten >>50km/h (vgl. eigene Messungen Anlage 1). Dies bedeutet neben einer signifikant erhöhten Lärmbelastung und Schadstoffbelastung insbesondere ein drastisch erhöhtes Sicherheitsrisiko für kreuzende Fußgänger an der Ampelanlage Karl-Gärtner-Straße (Schulweg!, Gefahrenstelle gemäß Radschulwegplan) sowie für VVS Fahrgäste an der Bushaltestelle. Das gleiche gilt für nach Bietigheim einfahrende Fahrzeuge (von Löchgau kommend). Hier weisen Fahrzeuge selbst nach der Ampelanlage Karl-Gärtner Straße und teilweise bis zu Bushaltestelle Antonia-Visconti-Straße hohe Geschwindigkeiten (>>50km/h) auf. Dies stellt ein hohes Sicherheitsrisiko für die Fahrgäste des VVS sowie für an der Ampelanlage (Karl-Gärtner-Straße) kreuzende Fußgänger dar (Schulweg! Vgl. Radschulwegeplan).</p> <p>Begründung zu Forderung 2) Geschwindigkeitsüberwachung:</p>		
------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p>a. Die Geschwindigkeiten sowohl für nach Bietigheim-Bissingen einfahrende jedoch insbesondere für ausfahrende Fahrzeuge sind durchgängig deutlich zu hoch und liegen signifikant über der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 50 km/h. Eigene exemplarische Geschwindigkeitsmessungen (siehe Anlage 1) belegen drastisch, dass von in diesem Fall 146 aus Bietigheim-Bissingen ausfahrenden Fahrzeugen (03.08.2017, 18:15-18:30, d.h. ca. 10 Fzg. pro Minute), 143 Fahrzeuge die max. zulässige Höchstgeschwindigkeit überschreiten! Dabei fuhren 35 Fahrzeuge bis zu 70 km/h. Das schnellste Fahrzeug wurde mit 71 km/h ermittelt. Bußgeldbescheide in Höhe von 2620 EUR hätten bei einer installierten Geschwindigkeitsüberwachungsanlage infolgedessen ausgestellt werden können. Die Folgen der hohen Geschwindigkeiten sind nicht akzeptabel hohen Lärm- sowie Feinstaub- und Stickoxidemissionen bei der Ausfahrt aus Bietigheim, da die Fahrzeuge bereits vor der Ampelanlage Karl-Gärtner-Straße zum Ortsende hin beschleunigen. Aus Löchgau kommend sind die Geschwindigkeiten ebenfalls deutlich zu hoch. Eine erste sofortige Verbesserung für den einfahrenden Verkehr könnte ein Verkehrszeichen mit dem Hinweis auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h (aktuelles Schild: 70 km/h) bereits vor dem Ortsschild Bietigheim (siehe Vorschlag in Anlage 5) ggf. erwirken und/oder eine Versetzung des Ortsschildes in Richtung Löchgau. Eine nachhaltig positive Beeinflussung der Fahrzeuggeschwindigkeit kann jedoch nur durch eine stationäre Überwachungsanlage (Schwerpunkt ausfahrende Fahrzeuge) erfolgen.</p> <p>b. Ab 22:00 Uhr (ausgeschaltete Ampelanlage) erhöht sich die Geschwindigkeit auf dem Abschnitt Löchgauer Straße insbesondere der ausfahrenden Fahrzeuge noch weiter drastisch. Hohe Geschwindigkeiten (>80 km/h) führen zu unzumutbaren Lärmpegeln >>60 dB(A) (eigene</p>	<p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde bereits aus Gründen der Verkehrssicherheit von 100 km/h auf 70 km/h reduziert.</p> <p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Zurückweisung</p> <p>Berücksichtigung</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------

	<p>Messungen, Mergenthaler Straße █, Messgerät Volterraft SL-100, Messwerte bis 68 dB(A)(!), 23:00 Uhr) sowie Feinstaub-und Stickoxidbelastungen und gefährden die Sicherheit kreuzender Fußgänger in unverantwortlicher Weise. Dies muss so schnell wie möglich geändert werden, indem insbesondere der ausfahrende Verkehr mittels einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage beeinflusst wird.</p> <p>Wir bitten Sie, um eine gründliche Prüfung und Umsetzung unserer Forderungen zum Wohle unserer Sicherheit und Gesundheit.</p> <p>Ich bitte Sie, um schriftliche Auskunft zum Stand unserer Forderungen bis 11/2017.</p>		
█	<p>Nachdem aktuell die Diskussion um Lärminderung und Verkehrsberuhigung wieder im Gange ist, möchte ich meine bereits 2015 verbreiteten Anregungen wieder in Erinnerung rufen bzw. neu verteilen (vielleicht in den einzelnen Fraktion zur Diskussion vorbringen). Möglicher Weise kann das Eine oder Andere in die Beschlüsse einfließen. In der BZ vom 19.05.2017 >Tempo 30 auf den Durchfahrtsstraßen< werden die Bürger aufgefordert ihre Meinung dazu abzugeben, was ich hiermit tun möchte.</p> <p>Unsere tägliche Erfahrung an unserer Ecke ist, dass sich viele Verkehrsteilnehmer nicht an die Regeln der StVO halten. Dazu zählen auch die Rotphasen an den Ampeln. Egal ob irgendwann Tempo 30, 40 oder 50 km/h ausgeschildert wird, das juckt m.E. manche Verkehrsteilnehmer auch in Zukunft nicht im Geringsten. Die Realität ist, meistens an (schönen) Wochenenden und des Nachts werden 70, 80 km/h und noch schneller gefahren. Besonders zu beobachten ist dies bei Motorradfahrer und von vermeintlich sportlichen Fahrern mit sog. "Brüllkarren", die beim "sportlichen Beschleunigen" (nicht nur auf Tempo 50 km/h) exorbitant laut werden. Das ist weit zu hören! Vielleicht würde auch eine oder zwei stationäre Radarkontrolle in beiden Richtungen Abhilfe schaffen. Eines der Hauptprobleme, wie bei anderen Dingen</p>	<p>Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>

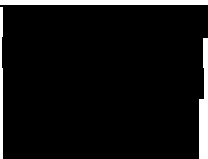
	<p>auch in unserem Staat ist, wer überwacht solche Dinge? Es ist kein Personal dafür da und die sporadischen Kontrollen schrecken nicht wirklich und wirksam ab, weil die Wahrscheinlichkeit erwischt zu werden ziemlich gering ist.</p> <p>Wir möchten ausdrücklich dafür plädieren, dass Tempo 30 in den für Tempo 40 geplanten Bereichen eingeführt wird, um keinen "Geschwindigkeitswirrwarr" entstehen zu lassen.</p>	<p>Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ausreichend ist.</p>	<p>Zurückweisung</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------

- Stellungnahmen nach dem 29.09.2017

Öffentlichkeit	Stellungnahme	Anmerkung	Maßnahme
	<p>Laut Gutachten werden die Lärmwerte in einigen Straßen Bietigheim-Bissingens stark überschritten und deshalb Maßnahmen geprüft, um die dortigen Anwohner zu schützen. Dass die Stuttgarter Straße als Bundesstraße ausgenommen wird, ist noch nachvollziehbar. Die Ausweitung des täglichen Staus auf der B 27 und das damit verbundene Chaos soll vermutlich sinnvollerweise vermieden und nicht vergrößert werden. Erstaunlich ist jedoch, dass die Bahnhofstraße mit der einfachen Begründung ‚befürchtete Verspätungen im Busverkehr‘ ebenfalls ausgenommen werden soll. Diese Verspätungen sind vor allem der allgemeinen Bebauungssituation rund um den Bahnhof geschuldet. Jedes verfügbare Gebiet in Bahnhofsnähe mit Wohnraum und Gewerbe zu überbauen und dort immer mehr Firmen mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen anzusiedeln - ohne vorheriges langfristiges Verkehrskonzept - funktioniert einfach nicht. Den Verantwortlichen muss längst bekannt sein, dass die Bahnhofstraße im bahnhoftfernen Bereich Richtung Ortskern Bissingen nicht erst seit gestern Schnellstraßencharakter hat mit permanent rasenden Pkws und Motorrädern, viel zu schnellen Baustellen- und Zulieferer-Lkws. Ebenfalls sind sehr häufig Busse und Taxis mit überhöhter Geschwindigkeit un-</p>	<p>Im Streckenabschnitt der Bahnhofstraße zwischen der Gottlob-Grotz-Straße / Arnold-Jäger-Straße und der Carl-Benz-Straße gibt es aufgrund zahlreicher Betroffenenheiten vordringlichen Handlungsbedarf. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h ganztags ist zur Lärminderung sinnvoll und wird daher beantragt.</p>	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Berücksichtigung</p>

	<p>terwegs, für welche es irgendwie eine separate Verkehrsordnung zu geben scheint. In der Bahnhofstraße besteht entgegen dem Gutachten sehr wohl dringender Bedarf die andauernde Raserei und den damit entstehenden Schallpegel zu unterbinden. Derzeit ist in der ganzen Bahnhofstraße z. B. nicht ein einziger Hinweis mit Tempo 50 zu finden und die mehr als sporadischen Blitzaktionen verpuffen im Nichts. Es ist ja auch allgemein bekannt, wann Dienstschluss ist, d. h. freie Fahrt in den Abend- und Nachtstunden und am Wochenende erst recht. Vorschlag zum Nachdenken bzw. Umsetzen: Tagsüber für die Einhaltung von Tempo 50 sorgen und zwar ernsthaft, nachts von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr reduziert auf Tempo 30 mit Kontrollen. Andere Gemeinden machen es schon lange vor und haben keine Probleme, Beispiele gibt es genug. Mit entsprechender Planung kann es nach gesundem Menschenverstand in den Nachtstunden keinesfalls zu Busverspätungen kommen und die Anwohner der Bahnhofstraße würden beim Lärmaktionsplan nicht als Bürger 2. Klasse behandelt werden. Wenn man nur will, gibt es vielfältige Möglichkeiten hier die extreme Lärmbelästigung abzusenken. Die Alternative kann jedoch auf keinen Fall sein, den Kopf in den Sand zu stecken, nichts zu unternehmen und die Anwohner der Bahnhofstraße auch weiterhin rund um die Uhr dem weit überhöhten Lärmpegel auszusetzen!</p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

- Bürgerinformationsveranstaltung vom 13.09.2017

Öffentlichkeit	Stellungnahme	Anmerkung	Maßnahme
12. Bietigheim			
	<p>Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Löchgauer Straße soll bis an das Ortsende Richtung Löchgau ausgeweitet werden.</p>	<p>Die Strecke, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werden soll, soll über den Knotenpunkt Löchgauer Straße / Antonia-Visconti-Straße bis zum Krähenhahnenweg ausgeweitet werden. Weitere Lärm-schutzmaßnahmen sind nicht</p>	<p>Berücksichtigung</p>

	Es wird darauf hingewiesen, dass auf der Löchgauer Straße oft mit erhöhter Geschwindigkeit gefahren wird.	erforderlich. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.	Berücksichtigung
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Löchgauer Straße soll bis an das Ortsende Richtung Löchgau ausgeweitet werden.	Die Strecke, auf der die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h begrenzt werden soll, soll über den Knotenpunkt Löchgauer Straße / Antonia-Visconti-Straße bis zum Krähenhahnenweg ausgeweitet werden. Weitere Lärmschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich.	Berücksichtigung
	Geschwindigkeitsreduzierungen alleine reichen nicht aus. Welche langfristigen Maßnahmen sind geplant?	Langfristige Maßnahmen werden im Verkehrsentwicklungsplan untersucht.	Kenntnisnahme
	Wie wird das Berechnungsmodell validiert?	Das Berechnungsmodell wurde auf der Grundlage des vom Gesetzgeber vorgegebenen Regelwerks und mithilfe aktueller Verkehrserhebungen erstellt.	Kenntnisnahme
	Wieso darf auf der Heilbronner Straße (Abschnitt zwischen Bietigheim und Kammgarnspinnerei) 70km/h gefahren werden? Innerhalb der Stadtgrenze sollten 50km/h gelten.	Der Abschnitt befindet sich außerhalb der geschlossenen Ortschaft.	Zurückweisung
	Gibt zu bedenken, dass Tafeln mit Geschwindigkeitsanzeige ein wirkungsvolles Instrument zur Temporeduzierung sind.	Im Zusammenhang mit der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird ein Konzept zur Geschwindigkeitsüberwachung erstellt.	Berücksichtigung
	Abends wird auf der Karl-Mai-Allee mit stark erhöhten Geschwindigkeiten gefahren. Es sollte von der Polizei auch der Lärm gemessen werden.	Nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanverfahrens. Der Hinweis wird an die Polizei weitergegeben.	Zurückweisung
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Großingersheimer Straße soll auf 30/30 geändert werden.	Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ausreichend ist.	Zurückweisung
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Großingersheimer Straße soll auf 30/30 geändert werden.	Die Abwägung der Vor- und Nachteile einer Geschwindigkeitsreduzierung hat ergeben, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h ausreichend ist.	Zurückweisung
	Die Friedrich-Ebert-Straße soll	Nicht Gegenstand des Lärmakti-	Kenntnisnahme

	nur noch für Anlieger frei sein. Der Schwerverkehr soll über das Poststräßle geleitet werden.	onsplanverfahrens Aufgrund der Verkehrsbedeut- samkeit der Großingersheimer Straße als Landesstraße und möglichen Verdrängungseffekten auf umliegende Straßen ist eine Umleitung des Schwerverkehrs nicht zielführend.	Zurückweisung
	Es wird bemängelt, dass Einsatz- kräfte das Martinshorn auch bei unbedenklichen Straßenabschnit- ten nachts dauerhaft angeschal- tet haben.	Nicht Gegenstand des Lärmakti- onsplanverfahrens. Der Hinweis wird an die Einsatz- kräfte weitergegeben.	Kenntnisnahme
Bissingen			
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Ludwigsburger Straße soll bis an den Kreisverkehr (Südstraße, Neuwengert) ausge- weitert werden. Das Verkehrs-Zusatzschild „Lärmschutz“ sollte eingesetzt werden, um den Fahrern den Hintergrund der Geschwindig- keitsreduzierung zu erläutern.	Aus Lärmschutzgründen sind auf der Ludwigsburger Straße südlich der Leintalstraße keine verkehrs- rechtlichen Maßnahmen erforder- lich.	Zurückweisung Berücksichtigung
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 40/40 in der Bahnhofstraße soll auf die gesamte Bahnhofstraße ausge- weitert werden.	Im Streckenabschnitt der Bahn- hofstraße zwischen der Gottlob- Grotz-Straße / Arnold-Jäger- Straße und der Carl-Benz-Straße gibt es aufgrund zahlreicher Be- troffenheiten vordringlichen Handlungsbedarf. Eine Reduzie- rung der zulässigen Höchstge- schwindigkeit auf 40 km/h ganz- tags ist zur Lärminderung sinn- voll und wird daher beantragt.	Berücksichtigung
Metterzimmern			
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 30/30 in Metterzimmern soll auf die gesamte Flattichstraße ausgewei- tet werden. XXXXXXXXXXXX XXXXXXXXXXXX	Aus Gründen der Verkehrssi- cherheit und des Lärmschutzes wird für den Streckenabschnitt zwischen der Bietigheimer Straße und der Sprangerstraße ein An- trag gestellt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert wird.	Berücksichtigung
Untermberg			
	Die vorgeschlagene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit 50/30 in Untermberg soll auf 30/30 ge- ändert werden.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags ist zur Lärm- minderung sinnvoll und wird da- her beantragt.	Berücksichtigung

Kammgarnspinnerei			
	Gibt es Förderprogramme für passive Lärmschutzmaßnahmen an der B27?	<p>Der Bund stellt für Besitzer von Gebäuden, die an einer stark belasteten Bundesstraße liegen, Fördermittel für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Lüfter ...) zur Verfügung. Dabei handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Bundes. Die Fördermittel sind begrenzt und es besteht kein Rechtsanspruch. Wenn das Gebäude vor dem Jahr 1974 erstellt worden ist, noch keine passive Lärmschutzmaßnahmen erfolgt sind und rechnerisch hohe Lärmpegel (70 dB tags / 60 dB nachts) erreicht werden, liegen grundsätzlich die Voraussetzungen für die Förderung einer Lärmsanierung vor. Bis zu 75 % der Kosten können so eventuell erstattet werden. Interessenten können sich ans Regierungspräsidium Stuttgart, Telefonnummer: 0711 904-14102 oder 0711 / 904-14106 wenden. Für nähere Infos, z.B. zur Ermittlung der genauen Lärmwerte an den einzelnen Gebäuden, steht das Stadtentwicklungsamt, Rathaus Bissingen, 3. OG, Zimmer 316 (Sekretariat) zur Verfügung.</p> <p>Für alle anderen innerstädtischen Straßen liegt die Zuständigkeit bei der Stadt Bietigheim-Bissingen. Von der Stadt gibt es derzeit kein Förderprogramm.</p>	Kenntnisnahme

Aufgestellt:
 Bietigheim-Bissingen, den 22.11.2017
 – Stadtentwicklungsamt –
 II-61.42.02.6.7 sc

- S C H W A R Z -