

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Gemeinde Maierhöfen	28.09.2015	Keine Stellungnahme erforderlich.	Kenntnisnahme.
II.	Gemeinde Argenbühl	28.09.2015	Die Belange der Gemeinde Argenbühl sind durch die geplanten Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht berührt. Die Gemeinde Argenbühl bringt deshalb keine Anregungen und Bedenken vor. Planungen und sonstige Maßnahmen, die für diese Planungen von Bedeutung sein könnten, sind von Seiten der Gemeinde Argenbühl weder beabsichtigt noch bereits eingeleitet.	Kenntnisnahme.
III.	Stadt Leutkirch	29.09.2015	Die Belange der Stadt Leutkirch im Allgäu sind von der Planung nicht unmittelbar betroffen. Wir gehen davon aus, dass mögliche gegenseitige Auswirkungen im Rahmen der interkommunalen Abstimmung berücksichtigt werden.	Mögliche Verlagerungseffekte aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen werden in einer gemeinsamen Untersuchung im Rahmen der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Lärmaktionsplanung Landkreis Ravensburg ermittelt.
IV.	Markt Weitnau	08.10.2015	Die Belange des Markt Weitnau werden nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
V.1	Polizeipräsidium Konstanz, SB Verkehr, Ravensburg	09.10.2015	Das Polizeipräsidium Konstanz hat das uns übersandte Grobkonzept des Lärmaktionsplanes der Stadt Isny zur Kenntnis genommen. Die im Grobkonzept des Lärmaktionsplanes vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastigung betreffen ausschließlich klassifizierte Straßen (B 12 und L 318). Allgemein dienen diese Straßen dem überörtlichen Verkehr, so dass deren bestimmungsgemäßer Verkehrsfunktion Geschwindigkeitsbeschränkungen allgemein entgegenstehen. Entsprechende Ausnahmen kann deshalb nur	Die Verkehrsfunktion der Straße ist kein unüberwindliches Hindernis für eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Die Verkehrsfunktion einer Straße schließt die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht von vornherein aus (OVG NW, Urt. v. 25.07.2007 – 8 A 3518/06 – juris, Rn. 8). Verkehrsbeschränkungen können als Sofortmaßnahmen bei erheblichen Pegelüberschreitungen die zeitliche Lücke bis zur Umsetzung bautechnischer Maßnahmen überbrücken. Da-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>das Regierungspräsidium Tübingen erteilen, das zu den jeweils geplanten Einzelmaßnahmen angehört wird.</p> <p>Da bei allen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmbekämpfung die jeweilige Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt werden muss, werden wir zu gegebener Zeit zu den im Lärmaktionsplan vorgesehenen Einzelmaßnahmen gesondert Stellung beziehen.</p>	<p>nach ist ihre Erforderlichkeit zu überprüfen. Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen liegt vor (siehe Stellungnahmen Nr. VI).</p> <p>Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren einer Wirkungsanalyse unterzogen, abgewogen und ggf. festgesetzt. Zugleich hat auch das Regierungspräsidium die gesetzliche Pflicht der Kommunen zur Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Bundes- und Europarecht muss entsprechend beachtet werden.</p> <p>Eine weitere Beteiligung erfolgt im Förmlichen Beteiligungsverfahren</p>
VI.1	Regierungspräsidium Tübingen	22.10.2015	<p>Als Straßenbaulasträger geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Nach dem vorliegenden Grobkonzept der Stadt Isny im Allgäu (Stand: 16. April 2015) wurden bereits verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Im Zuge der Ortsumfahrung Isny wurden zwei Lärmschutzwände entlang der B 12 errichtet. Des Weiteren wurden im Bereich der L 318 die Wohngebäude mit Lärmschutzbauwerken vor Umgebungslärm geschützt.</p> <p>7.9.5 Künftige Entwicklung Ortsumfahrung Großholzleute (S. 36):</p> <p>Im Zuge der Lärmaktionsplanung können Gemeinden und Städte Ortsumfahrungen als lärmindernde Maßnahmen als mittel- bis langfristiges Ziel aufnehmen. Mit dem Bau von Ortsumfahrungen kann Kfz-Verkehr aus hoch belasteten Lärmbereichen in weniger empfindliche Gebiete verlagert werden.</p>	<p>Der Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung enthält in Kapitel 7.9 die bereits in Isny im Allgäu umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen. Das Grobkonzept wird in Kapitel 8 beschrieben und enthält die im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Maßnahmen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>Aus Sicht der Lärminderungsplanung sind die Effekte einer solchen Verkehrsverlagerung jedoch immer in ihrer Gesamtbilanz zu betrachten, da den Verkehrsabnahmen auf den zu entlastenden Straßen zwangsläufig Verkehrszunahmen oder sogar Neubelastungen in anderen Bereichen gegenüberstehen.</p> <p>Im aktuellen Bedarfsplan des Bundes (2003) ist die B 12 Ortsumfahrung Großholzleute als vordringlicher Bedarf vorgesehen, die Umsetzung der Maßnahme ist zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.</p> <p>In Kapitel 8.1 und 8.2 werden weitere Maßnahmen, die grundsätzlich zur Lärmreduzierung möglich sind, vorgeschlagen. Hierzu zählen unter anderem die Geschwindigkeitsbegrenzung, der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages, die Errichtung von Lärmschutzwänden und passiver Lärmschutz.</p> <p>Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages (S. 38):</p>	<p>Die verkehrliche Wirkung einer Ortsumfahrung Großholzleute muss erst noch nachgewiesen werden. Dieser Nachweis wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht erbracht, da planfeststellungspflichtige Maßnahmen nur angeregt werden können.</p>
VI.3			<p>Bezüglich eines neuen lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages hat das Ministerium für Verkehr- und Infrastruktur im Juli 2015 eine Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich veröffentlicht.</p> <p>Gemäß dieser Empfehlung ist der Einbau eines neuen lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages im Zuge der Lärmsanierung im Innerortsbereich grundsätzlich möglich. Der Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten ist neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven</p>	<p>Die Handlungsempfehlung ist der Stadt bekannt. Der Lärmaktionsplan (Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung Stand 16. April 2015) wird um die maßgebenden Aussagen dieser Empfehlung ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.4			Lärmschutz zu betreiben. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt. Für die Beurteilung der Lärmsituation werden die Gebäude gemäß der Bauleitplanung (Flächennutzungs- und Bebauungsplan) in Gebiete unterschiedlicher Nutzungsarten eingestuft	Die Auslösewerte der Lärmsanierung sind für die Lärmaktionsplanung nicht verbindlich. Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes liegt es im planerischen Ermessen der Stadt, eigene Auslöse- und Maßnahmenwerte festzulegen.
VI.5			Für die Lärmsanierung gelten folgende Auslösewerte: (Siehe Tabelle mit Grenzwerten der Lärmsanierung) Bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen wird das Regierungspräsidium als Straßenbaulastträger prüfen, ob für die Umsetzung der Maßnahmen die Voraussetzungen nach den für ihn geltenden Rechtsgrundlagen erfüllt sind. 8.2.1 Lärmschwerpunkt B 12 Großholzleute (S. 43): Als aktive Maßnahme wird der Bau einer Lärmschutzwand vorgeschlagen, um die Bewohner des Ortsteils Großholzleute vor Umgebungslärm zu schützen. 8.2.2 Lärmschwerpunkt B 12 Dorenwaid / Schweinebach (S. 44): Als aktive Maßnahme wird der Bau einer Lärmschutzwand vorgeschlagen, um die Bewohner des Ortsteils Schweinebach vor Umgebungslärm zu schützen. Gemäß dem vorliegenden Grobkonzept soll im Weiteren Verfahren geprüft werden, ob aktiver Schallschutz ohne städtebauliche Konflikte möglich ist.	Die in der Tabelle benannten Auslösewerte sind nicht mehr aktuell. Laut Schreiben MVI vom 22.01.2016 (Az 2-3911.7/47) werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten um jeweils 2 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gewerbegebieten bleiben hiervon unberührt.
VI.6			Im Rahmen der Lärmsanierung sind aktive Lärmmin-	Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7			<p>derungsmaßnahmen auch grundsätzlich möglich, wenn diese keine unverhältnismäßig hohen Aufwendungen gegenüber passiven Maßnahmen an den baulichen Anlagen erfordern oder ihnen sonstige überwiegende öffentliche oder private Belange nicht entgegenstehen. Ein Vorrang von aktiven Lärmschutzmaßnahmen vor passiven Lärmschutzmaßnahmen besteht bei der Lärmsanierung nicht.</p> <p>Passiver Lärmschutz (S. 44): Sind aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich, dann soll geprüft werden, ob passive Lärmschutzmaßnahmen zum Beispiel der Einbau von Lärmschutzfenstern möglich sind.</p> <p><u>Zur Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen ist Folgendes zu beachten:</u></p>	<p>Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Schlafräumen. Das Regierungspräsidium wird darlegen müssen, weshalb andere Maßnahmen nicht in Frage kommen.</p> <p>Passiver Lärmschutz, etwa der Einbau von Lärmschutzfenstern, der von den Betroffenen im Wege der Lärmsanierung beantragt werden kann, unterfällt nicht der Zielrichtung der UmgebungslärmRL, die den Lärm im Freien mindern will. Die Möglichkeit passiven Lärmschutzes besteht davon unabhängig.</p>
VI.8			<p>Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS 90).</p>	<p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die RLS-90 diesen Vorgaben nicht entspricht, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i. V. m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf den RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Sie ist bis zur Umsetzung der Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden (Richtlinie 2015/996 vom 19.05.2015, ABI. EU L 168/1 vom 01.07.2015) in der Lärmaktionsplanung die einzig zulässige Bewertungsmethode zur Berechnung der Lärmindizes an Straßen. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.9			<p>Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, wird, soweit das Regierungspräsidium Straßenbaulastträger ist, deshalb nur möglich sein, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, 	<p>Vgl. Wertung zu VI.8. Eine erneute „Rückrechnung“ der Pegelwerte nach RLS-90 durch die Kommunen ist mit den Vorgaben der UmgebungslärmRL nicht zu vereinbaren.</p>
VI.10			<ul style="list-style-type: none"> - im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden, 	<p>Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich zu auszugestalten.</p>
VI.11			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. <p>Als höhere Verkehrsbehörde nehmen wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung:</p>	<p>Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen, wenn es sich nicht um planerische Maßnahmen handelt. Wenn die Stadt Isny in ihrem Lärmaktionsplan eine „einfache“ Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten der Maßnahme sind jedoch ein gewichtiger Belang für die Stadt bei der für die Auswahl der Maßnahmen vorzunehmenden Abwägung. Die Kosten der Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.12			<p>Zu 2.3.1 Umsetzung und Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei Maßnahmen ohne planungsrechtliche Qualität, verkehrsrechtliche Maßnahmen:</p> <p>Für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen ist § 45 StVO das einschlägige Fachgesetz. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Die unbestimmten Rechtsbegriffe „gefährlich“, „unzumutbar“ und „ortsüblich“ werden nicht durch den Lärmaktionsplan, sondern durch das Zusammenspiel von Verwaltungsauslegung und Rechtsprechung definiert. S. auch die Ausführungen auf S.19 des Entwurfs des Lärmaktionsplans</p>	<p>Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärm-RL ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fachrecht umzusetzen sind (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden. Legt die Gemeinde Auslösewerte fest, deren Überschreitung sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen als Gefahrenlage qualifiziert, sind unbestimmte Rechtsbegriffe des nationalen Rechts im Lichte dieser Wertung und des Europarechts auszulegen und anzuwenden.</p>
VI.13			<p>Zu 8.1.4 Bauleitplanung ist darauf hinzuweisen, dass § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB nicht die Möglichkeit gibt, Fahrverbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen für Straßen außerhalb des überplanten Gebiets festzusetzen. Für Straßen innerhalb des Baugebiets können Beschränkungen, die eine Einschränkung der Widmung bedeuten wie z.B. Verkehrsverbote, im Bebauungsplan nur festgesetzt werden, wenn die Straße neu gebaut wird und der Straßenbaulastträger zustimmt.</p>	<p>Die Ausführungen des Regierungspräsidiums sind unzutreffend. Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg können auf § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch nächtliche Fahrverbote aus städtebaulichen Gründen zum Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung auf einer öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt werden (VGH BW, Ur. v. 08.03.2005 – 5 S 551/02 – juris Rn. 22). Diese wirkt wie eine Widmungsbeschränkung nach § 5 Abs. 3 S. 2 StrG.</p>
VI.14			<p>Zu 8.2 Grobkonzeption: Am Lärmschwerpunkt B 12 Großholzleute wird bei Umrechnung in RLS90-Werte tagsüber der Richtwert</p>	<p>Wird im Rahmen der Abwägung geprüft.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.15			<p>von 70 dB(A) an einem einzigen Fassadenpunkt eines Gebäudes überschritten, an zwei weiteren Gebäuden gerade erreicht. Nachts bestehen dagegen Überschreitungen an sechs Gebäuden mit allerdings nur neun Betroffenen. Hier könnten eventuell nächtlich wirksame Maßnahmen in Betracht kommen.</p> <p>Am Lärmschwerpunkt B 12 Dorenwald / Schweinebach ist kein Gebäude von einer Überschreitung des Tag-Richtwerts betroffen, ein Gebäude erreicht bei Umrechnung in RLS90-Werte gerade den Richtwert. Dort wohnen wohl zwei Betroffene. Nachts liegen an diesem Gebäude Lärmpegel vor, die den Richtwert klar überschreiten, jedoch erscheint angesichts der geringen Zahl der Betroffenen eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich dieses Gebäudes nicht verhältnismäßig.</p>	Wird im Rahmen der Abwägung geprüft.
VI.16			Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (förmliches Beteiligungsverfahren).
VII.1	IHK Bodensee-Oberschwaben	27.10.2015	<p>Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 33.000 Unternehmen mit ca. 225.000 Beschäftigten. Zu den uns übersandten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht als Träger öffentlicher Belange folgende Anmerkungen:</p> <p>1. Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden,</p>	Wird zugestimmt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<p>und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden.</p> <p>2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit - neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein.</p>	Wird in der Abwägung geprüft.
VII.3			<p>3. Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</p>	Gemäß Art. 3 a) der UmgebungslärmRL handelt es sich bei Umgebungslärm um „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien “. Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien („an der Quelle“) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.
VII.4			<p>4. Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen aus Sicht der IHK besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen. Was aber</p>	Die Gerichte haben bereits entschieden, dass bei besonders hohen Lärmbelastungen nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist. Schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel kann für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffenen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärminderungseffekte sind somit rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmmentlastung dar.	2 oder 3 dB(A) erreicht wird (OVG NW, Urt. v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04 – juris, Rn. 63). Diese Rechtsprechung hat auch der Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 aufgegriffen. Danach kann eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel ebenfalls zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Der Kooperationserlass lässt daher ausdrücklich auch Maßnahmen mit einer Minderung kleiner als 3 dB(A) zu. Die Lärmschutz-Richtlinien StV finden auf die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eines Lärmaktionsplans als Verwaltungsvorschrift keine Anwendung.
VII.6			5. Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.	Nationale Verwaltungsvorschriften können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen.
			6. Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Personen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärminderung sind strenge Maßstäbe bei der Verhältnismäßigkeit anzusetzen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen	Wird beachtet. Anhang VI der UmgebungslärmRL bezeichnet lediglich Art und Umfang der an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten. Diese werden zu statistischen Zwecken (Art. 10 der RL) europaweit erfasst und enthalten u.a. auch eine Kurzzusammenfassung (10 Seiten) des Lärmaktionsplans. Anhang VI hat jedoch keinerlei Bedeutung für die Erfassung und Darstellung von Betroffenenanzahlen in Bezug auf die Betroffenheitsanalyse und den Maßnahmenkatalog. Es wäre grob fehlerhaft, die Betroffenenanzahlen in entsprechender Anwendung des Anhangs VI „zu runden“.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.7			<p>werden.</p> <p>7. Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte aus Sicht der IHK folgender sein. Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Das LAP-Grobkonzept enthält dazu eine Reihe treffender Aussagen.</p> <p>8. Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrgeräusch überwiegt - dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den Straßenzustand und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche sowie Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs gerichtet werden. Auch dazu enthält das LAP-Grobkonzept einige richtige Aussagen. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt werden können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber aus Sicht der IHK eine Rechnung, nach der Ver-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden ausschließlich als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme vorgesehen. Ergibt die Umsetzung mittel- bis langfristiger <i>aktiver</i> Maßnahmen (z.B. Einbau lärmoptimierten Asphalts, Kanaldeckeloptimierung), dass die Lärmbelastung in gleicher Weise gesenkt werden kann, werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Prüfung unterzogen und ggf. aufgehoben. Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>
VII.8			<p>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes trägt grundsätzlich der Straßenbaulastträger. Im Falle des klassifizierten Straßennetzes also der Kreis, das Land oder</p>	<p>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes trägt grundsätzlich der Straßenbaulastträger. Im Falle des klassifizierten Straßennetzes also der Kreis, das Land oder</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.9			<p>kehrbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden.</p> <p>9. Die Kenntnis der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist für die gebotene Abwägung wichtig, aber kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten. Die IHK hat deshalb im Jahr 2010 eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Speditions- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit vorliegen.</p>	<p>der Bund. Der Austausch eines Standardbelags auf dem klassifizierten Straßennetz ist mit keinen Kosten für die Gemeinde verbunden. Des Weiteren sind die Differenzkosten zwischen einem LOA und einem Standardbelag sehr gering.</p> <p>Die Kosten von Tempolimits werden in der Gesamtwirkungsanalyse neben anderen zu berücksichtigenden Faktoren beachtet. Zur Plausibilität der von den Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste ist festzustellen, dass diese selbst auf den Maximaldistanzen nicht erreicht werden. Zu erwarten sind eher geringfügige Fahrzeitverluste. Diese sind angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar.</p> <p>Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen.</p>
VII.10			<p>10. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen trotzdem in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen</p>	<p>Eine relevante Zunahme von Emissionen ist nicht zu erwarten; es ist eher von einer Verbesserung der Schadstoffbelastung auszugehen (vgl. dazu LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009, Anhang 1, Tabelle 2). In Einzelfällen wird dies gesondert geprüft.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.11			<p>führt, wird dieser Effekt jedoch konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NO_x (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO₂- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.</p> <p>Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirken wir als IHK gerne konstruktiv mit. Wir regen ergänzend an, dass Sie hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr frühzeitig den Kontakt zu Ihren ansässigen Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.</p>	Jedermann kann im Rahmen der Öffentlichen Beteiligungsverfahren Bedenken und Anregungen einbringen. Stellungnahmen der örtlichen Unternehmen sind ausdrücklich erwünscht.
VIII.1	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	27.10.2015	Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung war der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben von Anfang an in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden. Daher begrüßt und unterstützt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Isny. Anregungen oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.
	Handwerkskammer Ulm	30.10.2015	Wir begrüßen es, dass die Stadt Isny auf ihrem Gebiet einen Lärmaktionsplan aufstellen will, um stark vom Straßenlärm belastete Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.1			Bei aller Notwendigkeit dieses Aktionsplanes ist besonders bei Geschwindigkeitsbeschränkungen darauf zu achten, dass unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die nicht nur dem Ziel des Planes entgegenwirken, sondern auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten. Bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden.	Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt. Befürchtungen, dass Tempo 30 zu Stau führt sind fachlich unbegründet. (vgl. Topp, Hartmut: <i>Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.</i>) Dennoch wird die Verkehrsfunktion der Straße bei der Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt werden.
IX.2			Nach der Umsetzungsphase sollten deshalb gerade die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Evaluation unterzogen werden und bei sich abzeichnenden nachhaltigen Störungen eines allgemein üblichen Verkehrsflusses entsprechend schnell gegengesteuert werden. Störungen des Verkehrsflusses haben auch negative Auswirkungen auf die Bewohner an diesen Straßen, nicht nur durch Lärmbelastungen, sondern auch durch Staub- und Abgasbelastungen.	Der Lärmaktionsplan der Stadt Isny befindet sich derzeit im Vorentwurf. In ihm sind derzeit noch keinerlei Maßnahmen festgelegt.
IX.3			Unabhängig hiervon stellt sich die Frage, wie eine stetige Einhaltung dieser Maßnahmen sichergestellt werden kann. Eine angestrebte Lärmreduzierung wird sich nur ergeben, wenn die Beschränkungen nicht überschritten werden.	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
	Landratsamt Ravensburg, Verkehrsamt	30.10.2015	<p>1. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können.</p> <p>1.1 Art der Vorgabe: Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen werden auf der Grundlage von § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) getroffen. Dies gilt auch, wenn straßenver-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.1			<p>kehrrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt werden. Nach § 45 Abs. 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm u. Abgasen beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungen zum Lärmschutz hat die Straßenverkehrsbehörde die Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), sowie den Erlass des Ministeriums für Verkehr u. Infrastruktur B.W. vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung) und den Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010 (straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen) zu beachten.</p>	<p>Maßgeblich für den Erlass von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist die StVO. Nationale Verwaltungsvorschriften (ohne Gesetzesqualität) können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen. Die Bewertung der Lärmschutz-Richtlinien-StV enthält nur „Orientierungen“. Sie legen keine starren, verbindlichen „Auslösewerte“ für verkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen fest.</p>
X.2			<p>Demnach sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden. Sie sollen kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche oder andere Maßnahmen sein. So kann z.B. durch die Verflüssigung des Verkehrs bei Tempo 50 km/h eine Pegelminderung bis zu 3 dB(A) erreicht werden, durch die Sanierung schlechter Fahrbahnen bis zu 6 dB(A).</p>	<p>Die dargestellten Pegelminderungen bei einem flüssigen Verkehrsfluss können nicht nachvollzogen werden. Die Berechnungsvorschriften (VBUS) berücksichtigen die zulässige Höchstgeschwindigkeit und eine Fahrbahnoberfläche in gutem Zustand. Ob der Verkehr flüssig fließt oder stockt kann</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.3			Eine Temporeduzierung ist daher allenfalls befristet bis zur Umsetzung der Lärmsanierungsmaßnahmen möglich.	mit dem schalltechnischen Berechnungsmodell nicht abgebildet werden. Geschwindigkeitsbeschränken dienen im Rahmen der Lärmaktionsplanung als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme. Ergibt die Umsetzung mittel- bis langfristiger Maßnahmen (z.B. Einbau lärmoptimierten Asphalts), dass die Lärmbelastung in gleicher Weise gesenkt werden kann, werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Prüfung unterzogen und ggf. aufgehoben.
X.4			Insbesondere Verkehrsverbote kommen nur dann in Betracht, wenn die besondere Verkehrsfunktion der jeweiligen Straße und die Verkehrsbedürfnisse dies zulassen, für ausgeschlossene Verkehrsarten eine zumutbare und geeignete Umleitungsstrecke vorhanden ist und eine Verlagerung des Straßenverkehrslärms in andere schutzwürdige Gebiete nicht zu befürchten ist.	Im Rahmen der Abwägung werden die Maßnahme und ihre Verhältnismäßigkeit hinsichtlich der Verkehrsfunktion und Verkehrsbedürfnisse sowie das Vorhandensein geeigneter Umleitungsstrecken geprüft. Verkehrsverlagerungen sollen vermieden werden.
X.5			Sonstige straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, kommen ab folgenden Werten (RLS-90) in Betracht: - 70 dB(A) zwischen 06:00 und 22:00 Uhr (tags) bzw. - 60 dB(A) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr (nachts). In Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A).	Nach dem Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen <u>insbesondere</u> ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht. Der Kooperationserlass führt weiterhin aus, dass auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden können, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.
X.6			Sich hieraus eventuell ergebende Maßnahmen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums.	Die Maßnahmen werden im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung eingehend geprüft werden. Zugleich hat auch das Regierungspräsidium die gesetzliche Pflicht der Kommunen zur Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen und muss Bun-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.7			<p>1.2 Rechtsgrundlage</p> <ul style="list-style-type: none"> - §§1-2 Bundesfernstraßengesetz - § 45 Abs. 1, in Verbindung mit Abs. 9 StVO - §§3-6 Straßengesetz für Baden-Württemberg - Lärmschutz-Richtlinien-StV - Erlass des Ministeriums für Verkehr u. Infrastruktur B.W. vom 23.03.2012 (Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung) - Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010 <p>1.3 Möglichkeiten der Überwindung (z.B. Ausnahmen oder Befreiungen)</p> <p>Siehe Ziffer 3.</p> <p>2. Beabsichtigte eigene Planungen und Maßnahmen, die den o.g. Plan berühren können, mit Angabe des Sachstandes.</p> <p>Siehe Ziffer 3c!</p> <p>3. Bedenken und Anregungen aus der eigenen Zuständigkeit zu dem o.g. Plan gegliedert nach Sachkomplexen, jeweils mit Begründung und ggf. Rechtsgrundlage.</p> <p>Entwurf des Lärmaktionsplans (Grobkonzeption) mit vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen:</p>	<p>des- und Europarecht beachten.</p> <p>Es gibt keinen abgeschlossenen Katalog von Maßnahmen und Rechtsgrundlagen. §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG verlangt vielmehr die Umsetzung lärmmindernder Maßnahmen durch jegliche in Betracht kommende und zulässige Handlungsform der Verwaltung. Dies umfasst neben dem Erlass von Verwaltungsakten auch schlichtes Realhandeln.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.8			<p>a) Ausgangssituation: Die B 12 stellt entsprechend der straßenrechtlichen Widmung des Bundesfernstraßengesetzes eine wichtige, überörtliche Ost-West - Verbindung zwischen den Mittelzentren Lindau und Kempten dar und dient zugleich als Autobahnzubringer zur A 96, sowie der wirksamen Entlastung der Stadt Isny vom Durchgangsverkehr. Unmittelbar an der Straße befinden sich lediglich die Ortsteile „Dorenwaid“, Schweinebach“ und Großholzleute. Zwischen den Wohnplätzen Dorenwaid / Schweinebach und Ziegelstadel führt die B 12 in Form einer Umgehungsstraße, teilweise mit Tunnel, am Heilklimatischen Kurort Isny vorbei. Das Verkehrsaufkommen wird mit ca. 10.000 Fahrzeugen / 24 Std. (DTV) angegeben. Im Bereich der o.g. Ortsteile ist die Geschwindigkeit auf 70 (Dorenwaid) / 80 (Schweinebach u. Tunnel) und 50 km/h (OD Großholzleute) beschränkt. Mit dem Bau der Umgehung Isny (Fertigstellung 2009) wurden auch zwei Lärmschutzbauwerke (Wände) errichtet. Ob in diesem Zusammenhang oder auch bereits schon vorher - Lärmsanierung bei Dorenwaid / Schweinebach betrieben wurde (Zuschüsse Lärmschutzfenster) ist der Stadt Isny nicht bekannt.</p> <p>b) Lärmbelastungen / Betroffenheiten (Betroffenheitsanalyse):</p> <p>„Lärmschwerpunkt“ mit „sehr hoher“ Belastung (OD Großholzleute, 50 km/h):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Laut Ziffer 8. auf der Seite 32 wird von einer großen Anzahl an Betroffenheiten oberhalb der 60 dB(A) ausgegangen. Nach der Tabelle 3 (Seite 32) sind 8 Betroffenheiten über 70 dB(A) und 9 	<p>Im Lärmschwerpunkt Großholzleute sind nicht drei sondern insgesamt sechs Gebäude mit Lärmbelastungen von über 60 dB(A) betroffen (siehe Lärmkarte 4). In Kapitel 7.8.1 werden beispielhaft aus den sechs Gebäuden drei Gebäude ausge-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.9			<p>Betroffenheiten über 60 dB(A) aufgeführt. Diese verteilen sich auf lediglich drei Gebäude. Beim Gebäude Nr. 27 handelt es sich um ein derzeit geschlossenes, unbewohntes Gasthaus (Wiederinbetriebnahme nicht absehbar).</p> <p>Das Gebäude Nr. 16 wurde vor wenigen Jahren komplett umgebaut (Schallschutz).</p> <p>Lärmschwerpunkt mit „hoher“ Belastung (Wohnplätze Dorenwaid / Schweinebach, a. g. O. mit 70 und 80 km/h):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die „Maßnahmenwerte - Nacht von 60 dB(A) werden lediglich an zwei Wohngebäuden (Nr. 1 und 3 (Abstand = 1100 m) überschritten. Die Maßnahmenwerte - Tag von 70 dB(A) lediglich an einem Wohngebäude. Betroffen sind insgesamt 6 Personen (siehe Tabellen 3, 5 und Abbildung 8 auf den Seiten 32 - 35). 	<p>sucht und mit ihren Lärmbelastungen dargestellt. Zum Zeitpunkt der Lärmkartierung wohnten in den betroffenen Gebäuden insgesamt 28 Einwohner.</p> <p>Das Gebäude Nr. 27 soll mit der Wiedereröffnung der Gaststätte vom Pächter selbst bewohnt werden.</p> <p>Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p> <p>Lärmbetroffene Personen (Einwohner) sind nicht gleichbedeutend mit Betroffenheiten. Dies ergibt sich aus der Berechnungsvorschrift VBEB. Eine Überschreitung des Maßnahmenwertes 70 dB(A) L_{DEN} liegt an einem Wohngebäude vor. In diesem Gebäude sind 6 Einwohner gemeldet, die Lärmbeurteilung bringt jedoch nur 2 Betroffenheiten hervor. Der nächtliche Maßnahmenwert von 60 dB(A) wird an zwei Wohngebäuden überschritten. In diesen wohnen insgesamt 14 Einwohner. Nach VBEB wurden für diese beiden Wohngebäude insgesamt 4 Betroffene mit Überschreitung des nächtlichen Maßnahmenwertes ermittelt.</p>
X.10			<ul style="list-style-type: none"> - Bei einer Umrechnung in RLS-90 - Werte kann sich die Zahl der Betroffenen möglicherweise noch reduzieren. Nach den Ausführungen des MVI und des Kooperationserlasses können die oben aufgeführten Werte nicht als „große Zahl an Betroffenen“ eingestuft werden. 	<p>Bei Umrechnung der Werte nach RLS-90 kann der ganztägige Pegelwert L_{DEN} vom Tagpegel L_{Tag} (RLS-90) abweichen. Im Vergleich dazu ist der nächtliche Pegelwert L_{Night} identisch mit dem Nachtpegel L_{Nacht} (RLS-90).</p> <p>Der Kooperationserlass führt ausschließlich aus, dass bei einer großen Zahl von Betroffenen über den Werten sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten verdichtet. Demzufolge besteht bereits bei einzelnen Betroffenen ein Ermessen. Eine erforderliche Anzahl von Betroffenheiten wird im Koope-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.11			<p>c) Geplante und bereits vorhandene bauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung:</p> <p>Am „Lärmschwerpunkt“ Großholzleute ist ebenfalls der Bau einer Umgehungsstraße (Nordumfahrung) geplant. Diese ist im Bedarfsplan als „vordringlicher Bedarf“ der Kategorie I zugeordnet. Die Realisierung ist allerdings noch nicht absehbar.</p> <p>Im vergangenen Jahr wurde im Zuge der OD Großholzleute ein neuer Fahrbelag eingebaut. Diese Maßnahme dürfte zu einer spürbaren Pegelminderung (mehrere dB(A)) beigetragen haben (Ziffer 8.1.1, Seite 36).</p>	<p>rationserlass nicht definiert.</p> <p>Der Zustand der Fahrbahnoberfläche wird in den Lärmrechnungen nach VBUS nicht abgebildet. Die Sanierung des Straßenbelags kann mehrere dB(A) Lärmreduzierung bringen, auch wenn diese modelltechnisch nicht abgebildet werden können.</p>
X.12			<p>Im Zuge der OD Großholzleute befindet sich bereits seit dem Jahre 1991 eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage unmittelbar an den drei in der Abbildung 7 dargestellten Gebäuden.</p> <p>d) Maßnahme „Geschwindigkeitsreduzierung“ an den „Lärmschwerpunkten“:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Am „Lärmschwerpunkt“ Großholzleute wird unter Ziffer 8.2.1 aufgrund der „großen“ Anzahl von Betroffenen die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h oder 40 km/h angeregt (ganztäglich oder nachts). Des Weiteren soll zur Kontrolle der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung ein weiteres stationäres Geschwindigkeitsmessgerät in Fahrtrichtung Kempten aufgestellt werden (alternativ 	<p>Ist der Stadt bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.13			<p>Geschwindigkeitsanzeigeräte).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Am „Lärmschwerpunkt“ Dorenwaid (70 km/h Bestand) / Schweinebach (analog Tunnelgeschwindigkeit 80 km/h Bestand) sind aufgrund der geringen Betroffenheiten verkehrsrechtliche Maßnahmen unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses nur schwer realisierbar (Abstand zwischen den zwei betroffenen Gebäuden beträgt 1100 m). <p>e) Bewertung:</p> <p>Unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der B 12 als Bundesfernstraße, der bereits vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Außenbereich (70, 80 km/h) und der geringen Anzahl der vom Straßenlärm betroffenen Gebäude ist eine weitere Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach Ansicht der Verkehrskommission - insbesondere im Bereich Dorenwaid / Schweinebach - weder verhältnismäßig noch geeignet den Lärmpegel an den betroffenen Gebäuden spürbar zu senken (siehe „Lärmschutzrichtlinien - StV“).</p>	<p>Die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung wird im Rahmen der Abwägung geprüft.</p>
X.14			<p>Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung (um ca. 20 km/h) wäre zwar zeitnah und kostengünstig umzusetzen, gleichzeitig aber auch am wenigsten geeignet die Lärmbelastung für die betroffenen Anwohner spürbar (3 dB(A)) zu reduzieren. Zumal die Geschwindigkeiten für den Schwerlastverkehr über 7,5 t außerorts generell auf 60 und zwischen 3,5 und 7,5 t auf 80 km/h, und nicht wie in der Lärmberechnung</p>	<p>Die Lärmberechnungsvorschriften (VBUS) legen für den Lkw eine maximale Geschwindigkeit von 80 km/h fest.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.15			<p>angegeben auf 70 - 100 km/h, begrenzt sind. In Anbetracht dieser Beschränkungen und dem relativ hohen Verkehrsaufkommen mit Schwerverkehrsanteil auf der B 12 ist das Geschwindigkeitsniveau zumindest tagsüber von den Lkw vorgegeben (gem. mobiler Messungen ca. 60 - 80 km/h).</p> <p>Den Lärmschutzrichtlinien - StVO ist zu entnehmen, dass der Mittelungspegel zunehmend von den Lkw bestimmt wird. Daher machen sich Geschwindigkeitsbeschränkungen, welche nur den Pkw- Verkehr betreffen, im Mittelungspegel praktisch nicht bemerkbar. Nur die Halbierung der Verkehrsstärke würde zu einer Minderung des Mittelungspegels um 3 dB(A) führen. Aufgrund der wenigen und weit auseinanderliegenden Gebäude sollte hier weiteren, passiven Schutzmaßnahmen (Schutzwand, Lärmsanierung mit Schallschutzfenstern) der Vorzug gegeben werden. Verkehrsverbote / - Verlagerungen sind aufgrund fehlender, geeigneter Alternativen ausgeschlossen.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung von z.B. 70 auf 50 km/h betrifft den Pkw und Lkw gleichermaßen. Dies führt zu einer relevanten Lärminderung von bis zu 2,3 dB(A). Nach RLS-90 ist der Pegel aufzurunden. Somit wird eine Pegelminderung von 3 dB(A) erzielt.</p> <p>Passive Lärminderungsmaßnahmen sind im Rahmen der LAP nur das letzte Mittel. Vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen. Sind aktive Lärminderungsmaßnahmen unverhältnismäßig, kann im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes der Einbau von Schallschutzfenstern finanziell gefördert werden.</p>
X.16			<p>Im Zuge der OD Großholzleute liegt das Geschwindigkeitsniveau wegen der bereits seit dem Jahr 1990 vorhandenen stationären Geschwindigkeitsmessanlage in unmittelbarer Nähe zu den drei „betroffenen“ Gebäuden erheblich unter dem in die Lärmberechnung eingegebenen Wert von 50 km/h (durchschnittliche Messergebnisse stationär und mobil ca. 35 - 45 km/h). Somit dürften auch die tatsächlichen Lärmpegel unter den berechneten Lärmwerten liegen. Ergänzend zur stationären Anlage führt der Landkreis in der gesamten OD auch kontinuierlich mobile Messungen durch.</p>	<p>Die OD Großholzleute ist rund 500 bis 600 m lang. Die Wirkung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage ist allerdings deutlich geringer. Nicht alle Anwohner der OD profitieren davon. Außerhalb des direkten Einflussbereiches der Geschwindigkeitsmessanlage liegt das Geschwindigkeitsniveau mitunter höher.</p> <p>Ferner geht nach VBUS-Vorschriften die zulässige Höchstgeschwindigkeit und nicht die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit in die Lärmberechnung ein.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.17			<p>Des Weiteren erhielten nach Mitteilung des Regierungspräsidiums Tübingen die drei betroffenen Eigentümer bereits im Jahre 1993 Angebote für die Kostenerstattung von Lärmsanierungsmaßnahmen (Schallschutzfenster). Das Gebäude Nr. 16 wurde vor etwa zwei Jahren grundlegend umgebaut, sodass davon ausgegangen werden kann, dass sich der Eigentümer nach dem neuesten Stand der Technik vor dem Verkehrslärm geschützt hat.</p> <p>Beim Gebäude 27 handelt es sich um eine derzeit geschlossene, unbewohnte Gastwirtschaft. Bereits im Jahre 2013 konnte einem Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen (30) aus den o.g. Gründen im Einvernehmen mit dem Regierungspräsidium Tübingen nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen. Sind aktive Lärminderungsmaßnahmen unverhältnismäßig, kann im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes der Einbau von Schallschutzfenstern finanziell gefördert werden.</p>
X.18			<p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.</p>	<p>Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Teilnahmeverfahren).</p>
X.19	Landratsamt Ravensburg, Bau- und Gewerbeamt, SG Gewerbeaufsicht	30.10.2015	Keine Anregungen	Kenntnisnahme.
X.20	Landratsamt Ravensburg, Bau- und Gewerbeamt, SG Bauen	30.10.2015	<p><u>Zu 7.5. Verkehrliche Grundlagen</u> Es wird angeregt, zur Erhöhung der Leserlichkeit die Strecken-ID in einer einfachen Plandarstellung zu ergänzen.</p>	<p>Eine Plandarstellung mit den Strecken und ihrer dazugehörigen ID wird im Lärmaktionsplan ergänzt.</p>
X.21			<p><u>zu 8.1.1 Baulicher Lärmschutz: Lärmschutzwände / -wälle:</u> Es wird angeregt, den Satz „Weiter werfen Lärmschutzwände mitunter erhebliche städtebauliche Probleme auf.“ um den Halbsatz zu ergänzen, „welche im</p>	<p>Wird im Lärmaktionsplan ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.22			<p>Einzelnen für die jeweilige örtliche Situation zu bewerten sind."</p> <p><u>Zu 8.2.1, Lärmschwerpunkt mit sehr hoher Lärmbelastung</u></p> <p>Um die Bewohner des Ortsteils Großholzleute vor Umgebungslärm zu schützen werden in Kapitel 8.2.1 zwei unterschiedliche aktive Lärmschutzmaßnahmen mit hoher Wirksamkeit benannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Realisierung einer Lärmschutzwand und (unabhängig von der Lärmaktionsplanung) - die Realisierung einer Ortsumfahrung B 12 Großholzleute. <p>Aus städtebaulicher Sicht ist der Planung und Realisierung einer Ortsumfahrung gegenüber einer innerörtlichen Lärmschutzwand der Vorzug zu geben.</p> <p>Im konkreten Fall, südlicher Bereich der Ortsdurchfahrt, lässt die Stellung der Gebäude Hauptstraße 16, 27 (Gasthof Adler) und 28 in Bezug zur bestehenden Straßenführung eine wirkungsvolle Positionierung einer Lärmschutzwand nicht zu. Die Realisierung einer Lärmschutzwand ginge zudem unvermeidlich mit einem einschneidenden Verlust nutzungsbedingt erforderlichen Freiraums und nutzungsbedingt erforderlicher Repräsentation (Gaststätte) einher. Auch im Fall der westlichen Ortsdurchfahrt lässt voraussichtlich die Stellung der Gebäude Hauptstraße 3 (Rathaus), 4 und 15 in Bezug zur Ortsdurchfahrt die Planung und Realisierung einer wirkungsvollen Lärmschutzwand nicht zu. Auch hier kollidiert zudem die nutzungsbedingte Anforderung an Repräsentation (Rathaus) mit den Anforderungen der Ausführung einer wirkungsvollen Lärmschutzwand. Da die Hauptstraße für eine Vielzahl</p>	<p>Die Realisierung einer Lärmschutzwand wird im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung geprüft.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.23			<p>von Grundstücken der Ortschaft Großholzleute Erschließungsfunktion hat, notwendige Zufahrten zu den zu erschließenden Grundstücken ausschließlich über die Hauptstraße realisiert werden können, mindern diese Zufahrten die Wirksamkeit einer Lärmschutzwand ggf. erheblich. Damit gingen mit der Planung einer möglichen Lärmschutzwand einerseits erhebliche technische Schwierigkeiten für deren Wirksamkeit einher, andererseits aber auch städtebauliche Probleme, da auf Repräsentation angelegte ortsbildprägende Gebäude aus dem öffentlichen Straßenraum ausgeblendet würden. Hier sei neben den bereits benannten Gebäuden Gasthaus Adler und Rathaus ergänzend noch die Ortskapelle St. Wolfgang, Eibenweg 2, benannt, welche als Kulturdenkmal nach § 28 DSchG ebenfalls als identitätsstiftend für Großholzleute zu nennen ist.</p> <p>Sollte im weiteren Verfahren dennoch geprüft werden, ob die Realisierung von aktivem Schallschutz durch eine Lärmschutzwand möglich ist, so wird um erneute Beteiligung gebeten.</p>	<p>Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).</p>
X.24			<p>Um dennoch bis zu einer möglichen Umsetzung einer Umgehung kurz- oder mittelfristig eine Verbesserung der Situation zu erreichen, wird (neben dem bereits genannten Einbau eines lärmindernden Belags oder der Durchsetzung einer Geschwindigkeitsreduktion) auch die Einengung des Fahrbahnbereiches durch die Realisierung eines Fahrradstreifens und die Pflanzung straßenbegleitender Bäume in Erwägung zu ziehen sein. Beide Maßnahmen wären dabei aus stadtplanerischer Sicht zu begrüßen.</p> <p>So würde die optische Einengung der Fahrbahn deren</p>	<p>Eine Einengung des Fahrbahnbereiches ist im derzeitigen Grobkonzept nicht vorgesehen.</p> <p>Als kurzfristige Maßnahme zur Lärminderung wird die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h favorisiert.</p> <p>Die Stadt Isny nimmt die Einengung der Fahrbahn im Bereich B 12 Großholzleute als mittelfristiges Ziel in den Lärmaktionsplan mit auf. Als langfristiges Ziel wird weiterhin die Ortsumfahrung Großholzleute angesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.25			<p>gegebene Dominanz etwas reduzieren. Zudem könnte an der vorhandenen Engstelle beim Gasthof Adler dem historischen Gebäude durch einen vergrößerten Abstand des Fahrverkehrs zum Gebäude und seiner Freifläche auch etwas mehr Respekt gezollt werden. So handelt es sich bei diesem repräsentativen Kulturdenkmal nach § 28 DSchG um ein für das soziale Leben und die Ortsgeschichte als Gasthaus und für die Region als ehemals Thum- und Taxissche Poststation wichtiges Zeugnis, am Bauwerk unterstrichen durch seine Lüftlmalerei und seinen Schildausleger.</p> <p>Gleichwohl lärmindernd nur von sehr geringem Effekt, könnte die Fortsetzung des in Ansätzen bspw. vor Hauptstraße 25-27 bereits vorhandener straßenbegleitenden Grüns eine Geschwindigkeitsreduktion unterstützen und zugleich zu einer Verbesserung des ortsbildprägenden Eindrucks beitragen. Teilweise stehen hierfür neben den Grundstücken der B 12 selbst vermutlich sogar Grundstücke in öffentlichem Eigentum zur Verfügung. Zu nennen ist z.B. Flst. 35/5 (Bushaltestelle), das gegenüber liegende Flst. 33/22 oder auch 33/24 (hier event. i.V. mit einer unabhängig zur Lärmaktionsplanung möglichen Teiloffenlegung des Großholzleuter Bachs).</p>	<p>Ein straßenbegleitender Grünstreifen wirkt weder lärmindernd noch trägt er zur Geschwindigkeitsreduktion oder zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit bei.</p>
X.26			<p><u>Zu 8.2.2. Lärmschwerpunkt mit hoher Lärmbelastung hier: Schweinebach:</u></p> <p>Anders stellt sich die städtebauliche Situation im Bereich von Schweinebach dar. Nach Verlegung der B 12 durch Realisierung der Ortsumfahrung Felderhalden-Tunnel besteht hier zwischen heutigem Fahrbahnrand der B 12 bzw. der heutigen Gemeindestraße (Lindauer Straße) und dem Radweg bzw. der Erschließungsstra-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Realisierung einer Lärmschutzwand wird im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung geprüft. Dabei sind gestalterische Ausführungen der Lärmschutzwand bzw. des Lärmschutzwalls nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.27			<p>ße für Schweinebach ein hinreichender Abstand um für die nördlich gelegenen, württembergischen Gebäude als aktive Lärmschutzmaßnahme eine Lärmschutzwand voraussichtlich wirkungsvoll und städtebaulich verträglich positionieren zu können.</p> <p>Unter Einbeziehung der hier zur Verfügung stehenden Flächen könnte dieses Bauwerk gar in großen Teilen durch eine Wallschüttung mit Bepflanzung realisiert werden. Dabei könnte dieser bepflanzte Wall als Wegmarke zur Orientierung dienen und den begonnenen Ansatz, diesen Abzweig nach Isny durch Fahnen zu kennzeichnen, unterstützen.</p> <p>Die Lage und der Querschnitt der Erschließungsstraße für Schweinebach (in Teilen noch die ehemalige B 12) als auch die Lage des Radwegs sind zur Gewinnung von Sohlfläche für einen Wall eventuell zu optimieren.</p> <p>Sofern sich die Planungen eines Lärmschutzbauwerks konkretisieren sollten, wird um erneute Beteiligung gebeten.</p>	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (Förmliches Beteiligungsverfahren).
X.28			<p><u>Zu 8.2.2. Lärmschwerpunkt mit hoher Lärmbelastung:</u> <u>hier: Dorenwaid</u></p> <p>Eventuell ergänzend zu passiven Lärmschutzmaßnahmen könnte für Dorenwaid 3 eine graduelle Reduktion, für Dorenwaid 4 eine weitergehende Reduktion der Lärmeinwirkung von Süden durch Erweiterung bestehender schützender Grünbereiche auf Wallschüttung angedacht werden.</p>	Eine Bepflanzung bewirkt keine relevante Lärminderung. Der subjektive Lärmeindruck kann aber positiv beeinflusst werden.
X.29			<p>Ob sich eine Wallschüttung lärmindernd für Dorenwaid 2, eventuell für Dorenwaid 1 auswirken könnte und wie diese ggf. aussehen müsste, damit sie Wirkung zeigen kann, sollte im weiteren Verfahren geprüft</p>	Die Realisierung einer Lärmschutzwand wird im weiteren Verfahren der Lärmaktionsplanung geprüft. Dabei sind gestalterische Ausführungen der Lärmschutzwand bzw. des Lärmschutzwalls nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.30			<p>werden. Dabei sollte dann auch deren städtebauliche Verträglichkeit bewertet und mit den zu erreichenden Verbesserungen abgewogen werden.</p> <p><u>zu n. n.. L 318 - Mittelösch-Leutkircher Straße:</u> Sofern für die innerstädtischen Bereiche entlang der L 318 die Planung weiterer Lärmschutzwände in Erwägung gezogen wird, wird um erneute Beteiligung gebeten</p>	Das Rechengebiet L 318 Mittelösch-Leutkircher Straße wurde nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert, daher sind in diesem Bereich auch keine Maßnahmen zur Lärminderung vorgesehen.
X.31	Landratsamt Ravensburg, SG Naturschutz	30.10.2015	<p>1. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können (mit Rechtsgrundlage und Möglichkeiten der Überwindung)</p> <p>1.1 Schutzgebiete, § 23, 26 BNatSchG Durch die Planung werden Schutzgebiete nach § 23 und § 26 BNatSchG tangiert. Hierzu zählen die Landschaftsschutzgebiete „Bodenmöser“ (Nr. 4.36.067) und „Adelegg und zugehöriges tertiäres Hügelvorland“ (Nr. 4.36.070) sowie das Naturschutzgebiet „Bodenmöser“ (Nr. 4.163). Die in § 23 (2) und § 26 (2) BNatSchG genannten Regelungen sind in weiteren Verfahren zur Umsetzung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.</p> <p>1.2 Natura 2000 Gebiete, § 31, 33 BNatSchG Durch die Planung sind Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach § 31 BNatSchG betroffen. Hierbei handelt es sich um die FFH-Gebiete „Untere Argen und Seitentäler“ (Nr. 8324343) und „Bodenmöser und Hengelesweiher“ (Nr. 8325341) sowie das Vogelschutzgebiet „Bodenmöser“ (Nr. 8325441). Bei nachfolgenden Verfahren zum Lärmaktionsplan sind die</p>	Naturschutzbelange sind insbesondere bei baulichen Maßnahmen zu berücksichtigen. Dazu zählt u.a. auch die Errichtung von Lärmschutzwänden. Diese und andere Belange werden im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens geprüft. Dies kann ein Lärmaktionsplan allein nicht leisten. Deshalb wird eine solche Maßnahme auch nicht festgesetzt sondern nur angeregt. Bei dem Bau von Lärmschutzwänden werden die Naturschutzbelange im Rahmen eines ordentlichen Planfeststellungsverfahrens geprüft.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege insbesondere die Erhaltungsziele und der Schutzzweck der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung und der Europäischen Vogelschutzrichtlinie zu berücksichtigen. Deshalb sind Projekte nach § 34 BNatSchG vor ihrer Zulassung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Gebiets von gemeinschaftlicher Bedeutung oder eines Europäischen Vogelschutzgebiets zu überprüfen.</p> <p>1.3 Artenschutz, § 44 BNatSchG Um auszuschließen, dass ein Verstoß gegen § 44 (1) BNatSchG vorliegt, muss nachgewiesen werden, dass die ökologischen Funktionen der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. So sind die Belange des Artenschutzes in nachfolgenden Verfahren zum Lärmaktionsplan zu beachten.</p>	

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
Keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen des Frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangen.				