



Lärmaktionsplan

der Stadt Überlingen

Stufe 1: Straßenverkehr

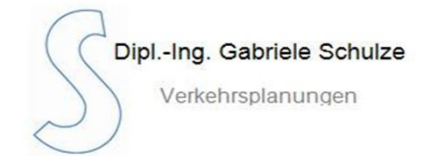
Anhang 1 bis 5

15.11.2011

Anhang 1

Lärmaktionsplan der Stadt Überlingen

Vergleich der Verkehrsmengen im Entwurf des LAP mit den derzeitigen Ergebnissen des Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg von 2010



Dipl.-Ing. Gabriele Schulze Verkehrsplanungen Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf
 Bearbeitungsstand: 15.11.2011

Lfd.-Nr.	Name					LAP									Verkehrsmonitoring 2010								
		DTV	DTV-SV	SV-Anteil (LAP)	Quelle für LAP	Day 12h		Evening 4h		night 8h		DTV (Verkehrsmonitoring 2010)	DTV-SV (Verkehrsmonitoring 2010)	SV-Anteil	Day 12h		Evening 4h		night 8h		Lme,night LAP	Lme, night Monitoring 2010	Diff Lme,night Monitoring zum LAP
						M	p	M	p	M	p				M	p	M	p	M	p			
3	L 200 Lippertsreuter Straße zwischen Burgbergring und L195	19400	484	2,5%	VEP 2004	1229,2	2,7%	804,9	1,20%	178,8	3,3%	12988	386	3,0%	836	3,5%	559	1,6%	89	1,1%	58,00	53,70	-4,3
9	L 195 zwischen der L 200 und der K7772	17301	1762	10,1%	VEP 2004	1080,9	10,0%	719,3	7,50%	181,6	17,2%	17411	1063	6,1%	1050	6,4%	870	4,0%	166	9,0%	62,10	59,80	-2,3

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr in Kfz/24h
 DTV-SV Schwerverkehr in 24 h



Lärmaktionsplan

der Stadt Überlingen

Stufe 1: Straßenverkehr

Anhang 2

**Tabellen und Lärmkarten zu den Lärm-
schwerpunkten**

15.11.2011

Lärmschwerpunkte, für die im Lärmaktionsplan der Stadt Überlingen Maßnahmen konzipiert wurden:

- Lärmschwerpunkt **B 31** im Bereich Nussdorf
- Lärmschwerpunkt **B 31 / L 195 / B 31 alt** im Bereich Burgbergring
- Lärmschwerpunkt **L 195** zwischen der B 31 und der L 200
- Lärmschwerpunkt **L 200** westlich der L 195 im Bereich Erlenweg

Abbildung: Übersicht der Lärmschwerpunkte (freier Maßstab)

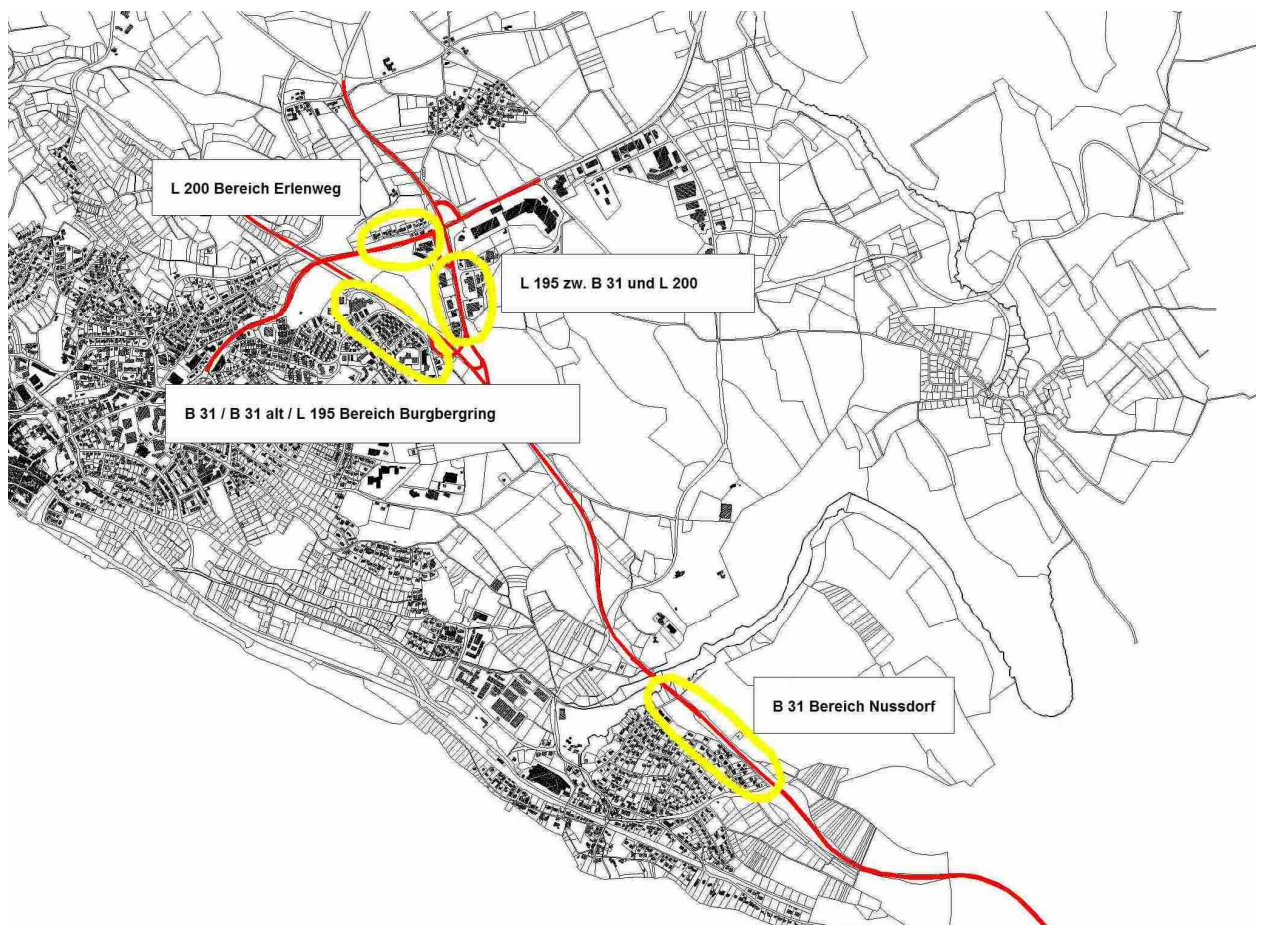


Tabelle A2.1: Anzahl Betroffener in den 4 Lärmschwerpunkten, die nach VBEB über dem Auslösewert liegen, Stand 20.09.2011

Lärmschwerpunkt	Lärmkarten beiliegend	Anzahl Betroffener nach VBEB Bezogen auf L _{den}		Anzahl Betroffener nach VBEB Bezogen auf L _{night}	
		70 – 75 dB(A)	> 75 dB(A)	60 bis 65 dB(A)	> 65 dB(A)
B 31 im Bereich Nussdorf	A1.1 und A1.2	11 ¹⁾	-	13 ¹⁾	-
B 31 / L 195 / B 31 alt im Bereich Burgbergring	A2.1 und A2.2	10	-	14	-
L 195 zwischen der B 31 und der L 200	A3.1 und A3.2	10	-	11	-
L 200 westlich der L 195 im Bereich Erlenweg	A4.1 und A4.2	2	-	38	-
Summe		33	-	76	-

Tabelle A2.2 bis A2.5 enthalten bezogen auf den jeweiligen Lärmschwerpunkt alle Gebäude, an denen die Auslösewerte überschritten werden.

**Tabelle A2.2: Gebäude mit Immissionspegel über den Auslösewerten am
Lärmschwerpunkt 1: B 31 im Bereich Nussdorf**

Gebäude mit Hausnummer in Zum Weller	Abstand des Gebäudes zur Straßenachse in m	Höchster Pegel L_{den} in dB(A)	Höchster Pegel L_{night} in dB(A)
1	33	71	61
2	31	72	63
4	33	71	62
4a	31	74	65
6	32	74	65
6a	33	72	63
8	33	71	62
12	40	71	62
14	41	71	62
16	41	71	62

**Tabelle A2.3: Gebäude mit Immissionspegel über den Auslösewerten am
Lärmschwerpunkt 2: B 31 / L 195 / B 31 alt im Bereich Burgbergring**

Gebäude mit Straße und Hausnummer	Abstand des Gebäudes zur Straßenachse in m	Höchster Pegel L_{den} in dB(A)	Höchster Pegel L_{night} in dB(A)
Sonnenberg 5	35	71	62

**Tabelle A2.4: Gebäude mit Immissionspegel über den Auslösewerten am
Lärmschwerpunkt 3: L 195 zwischen der B 31 und der L 200**

Gebäude mit Straße und Hausnummer	Abstand des Gebäudes zur Straßenachse in m	Höchster Pegel L_{den} in dB(A)	Höchster Pegel L_{night} in dB(A)
Abigstraße 5	27	72	63
Oberriedweg 11	28	71	62
Oberriedweg 13	20	74	65

**Tabelle A2.5: Gebäude mit Immissionspegel über den Auslösewerten am
Lärmschwerpunkt 4: L 200 westlich der L 195 im Bereich Erlenweg**

Gebäude mit Straße und Hausnummer	Abstand des Gebäudes zur Straßenachse in m	Höchster Pegel L_{den} in dB(A)	Höchster Pegel L_{night} in dB(A)
Erlenweg 5	16	71	62
Erlenweg 7	17	70	61
Oberriedweg 2	25	70	61



Maßstab 1:1000
0 5 10 20 30 40 m

Pegelwerte
Lden
in dB(A)

<= 50	Light Green
50 < <= 55	Yellow-Green
55 < <= 60	Yellow
60 < <= 65	Orange
65 < <= 70	Red
70 < <= 75	Dark Red
75 <	Dark Purple

Zeichenerklärung

—	Linie
□	Fläche
—	Straßenachse
—	Emissionslinie
—	Oberfläche
—	Brücke
—	Wand
□	Unbekannt
□	Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
□	Nebengebäude
—	Grundlinie
—	Wand
—	Höhenlinie

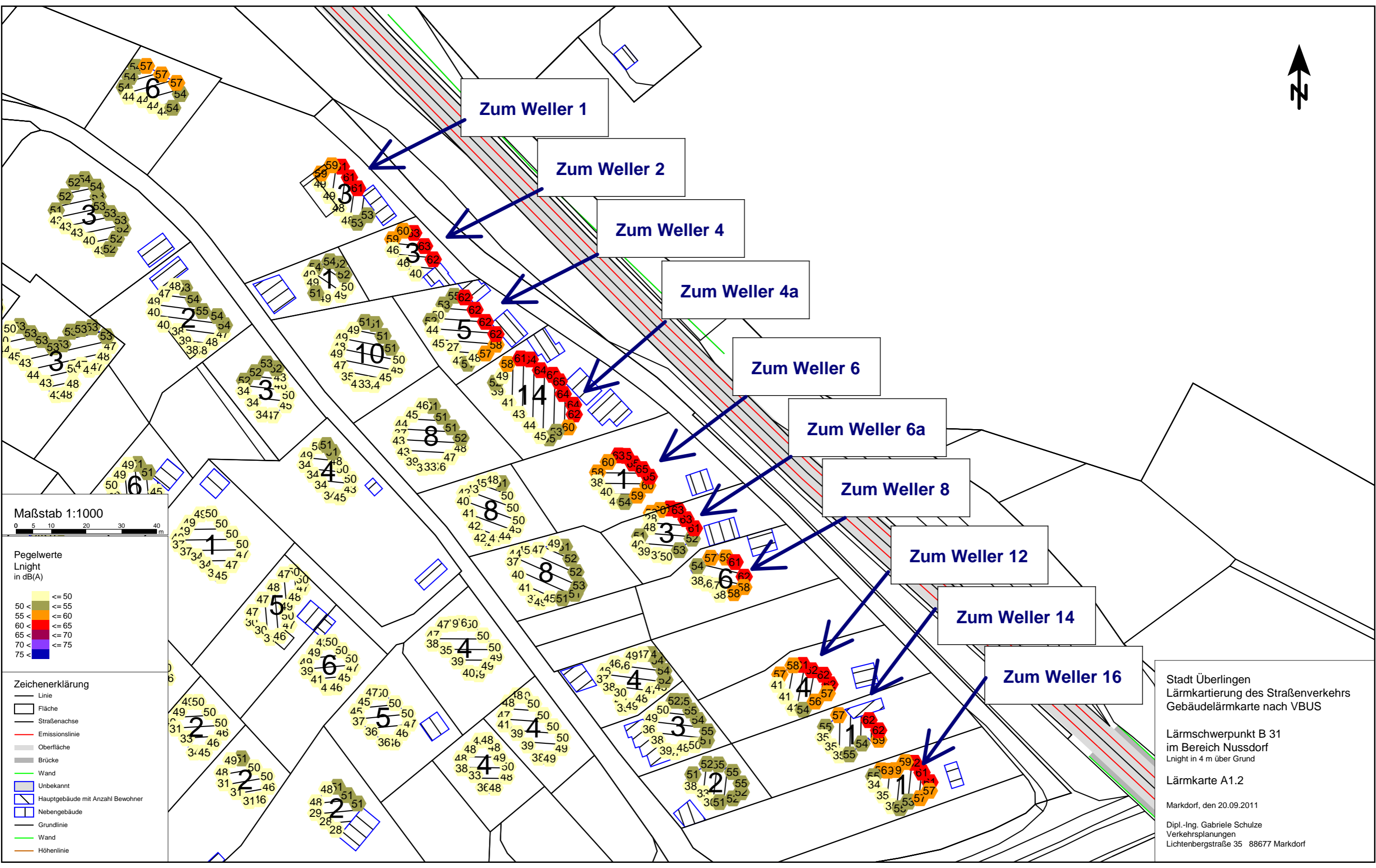
Stadt Überlingen
Lärmkartierung des Straßenverkehrs
Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt B 31
im Bereich Nussdorf
Lden in 4 m über Grund

Lärmkarte A1.1

Markdorf, den 20.09.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf



Maßstab 1:1000



Pegelwerte
L_{night}
in dB(A)

<= 50	Light Green
<= 55	Yellow
<= 60	Orange
<= 65	Red
<= 70	Dark Red
<= 75	Dark Purple

Zeichenerklärung

—	Linie
□	Fläche
—	Straßenachse
—	Emissionslinie
—	Oberfläche
—	Brücke
—	Wand
□	Unbekannt
□	Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
□	Nebengebäude
—	Grundlinie
—	Wand
—	Höhenlinie

Stadt Überlingen
Lärmkartierung des Straßenverkehrs
Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt B 31
im Bereich Nussdorf
L_{night} in 4 m über Grund

Lärmkarte A1.2

Markdorf, den 20.09.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf

Sonnenberg 5



Stadt Überlingen
Lärmkartierung des Straßenverkehrs
Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt B 31 / L 195 / B 31 alt
im Bereich Burgberggring
Lden in 4 m über Grund

Lärmkarte A2.1

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf

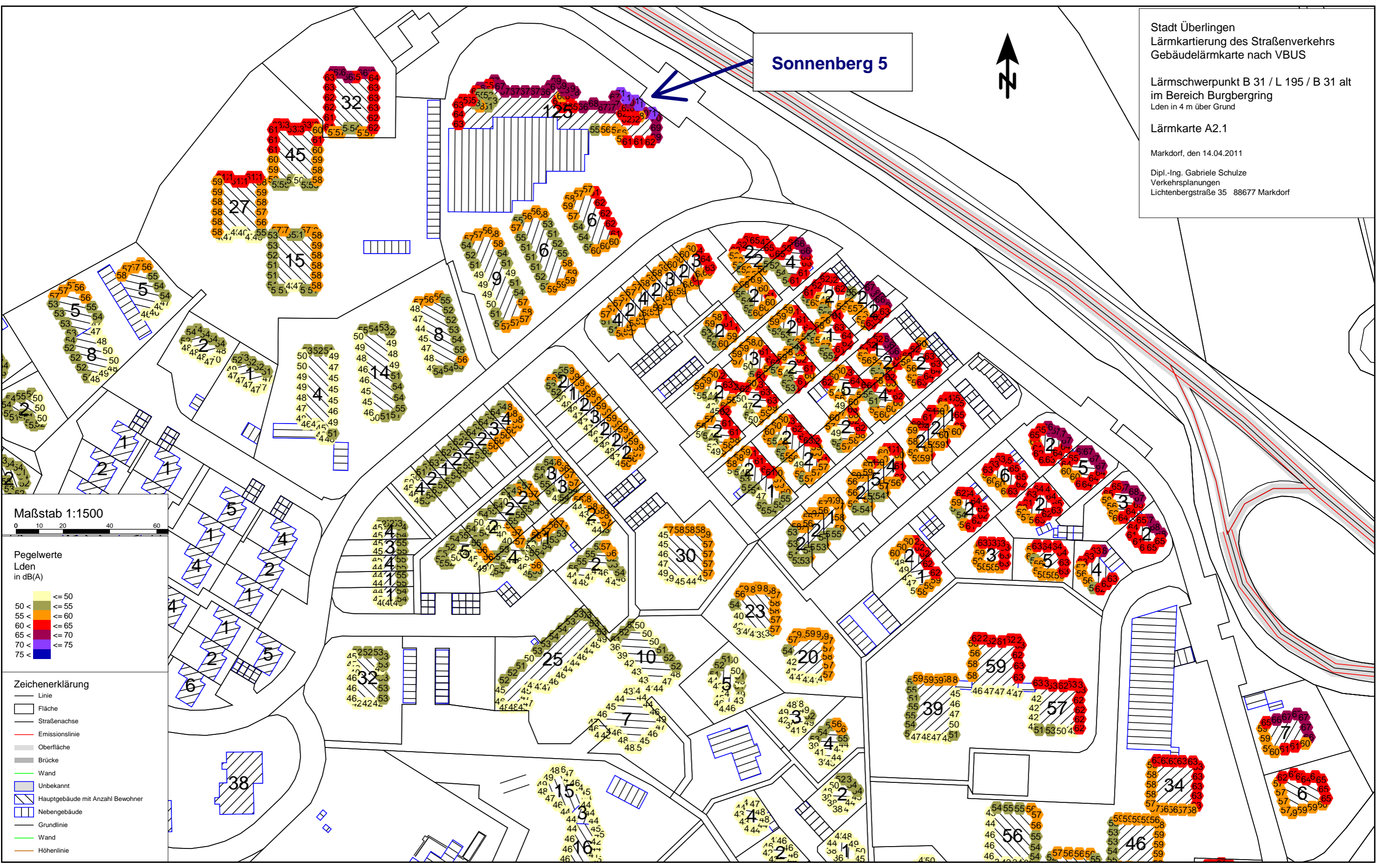
Maßstab 1:1500
0 10 20 40 60

Pegelwerte
Lden
in dB(A)

50 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	≤ 75
75 <	

Zeichenerklärung

—	Linie
□	Fläche
—	Straßenachse
—	Emissionslinie
—	Oberfläche
—	Brücke
—	Wand
□	Unbekannt
□	Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
□	Nebengebäude
—	Grundlinie
—	Wand
—	Höhenlinie



Stadt Überlingen
 Lärmkartierung des Straßenverkehrs
 Gebäudelärmkarte nach VBUS

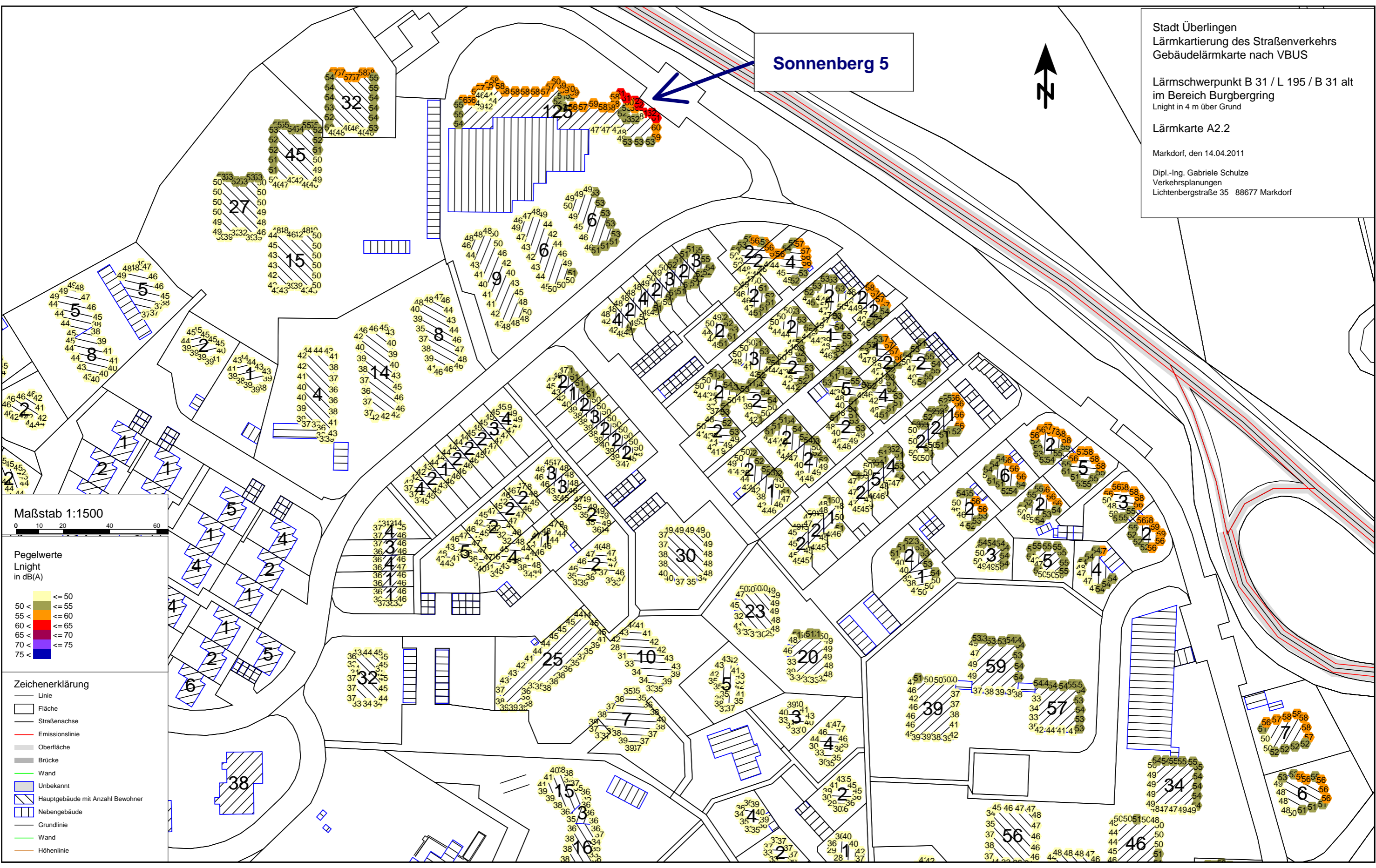
Lärmschwerpunkt B 31 / L 195 / B 31 alt
 im Bereich Burgbergring
 Lnight in 4 m über Grund

Lärmkarte A2.2

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf

Sonnenberg 5



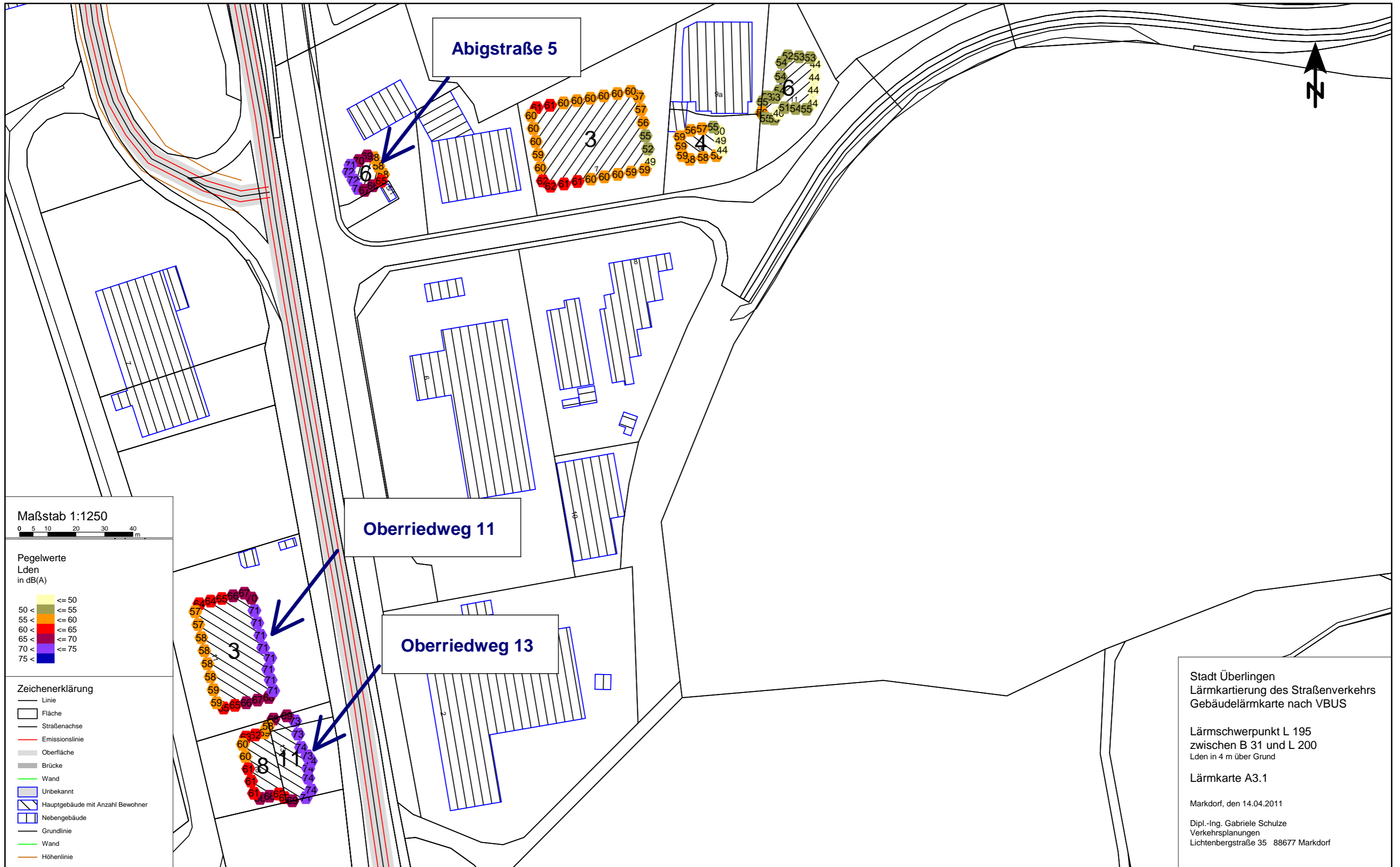
Maßstab 1:1500
 0 10 20 40 60

Pegelwerte
 Lnight
 in dB(A)

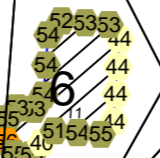
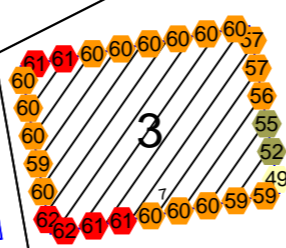
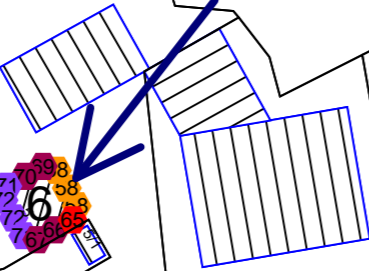
50 <	<= 50
50 <=	<= 55
55 <	<= 60
60 <	<= 65
65 <	<= 70
70 <	<= 75
75 <	<= 75

Zeichenerklärung

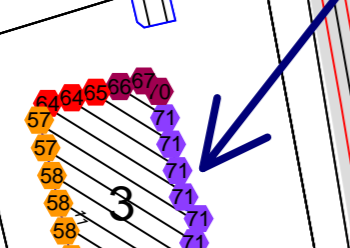
- Linie
- Fläche
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Wand
- Unbekannt
- Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
- Nebengebäude
- Grundlinie
- Wand
- Höhenlinie



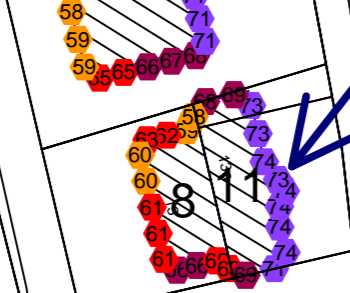
Abigstraße 5



Oberriedweg 11



Oberriedweg 13



Maßstab 1:1250
 0 5 10 20 30 40 m

Pegelwerte Lden in dB(A)

≤ 50	Light Green
50 <	Yellow
55 <	Orange
60 <	Red
65 <	Dark Red
70 <	Purple
75 <	Dark Blue

Zeichenerklärung

- Linie
- Fläche
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Wand
- Unbekannt
- Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
- Nebengebäude
- Grundlinie
- Wand
- Höhenlinie

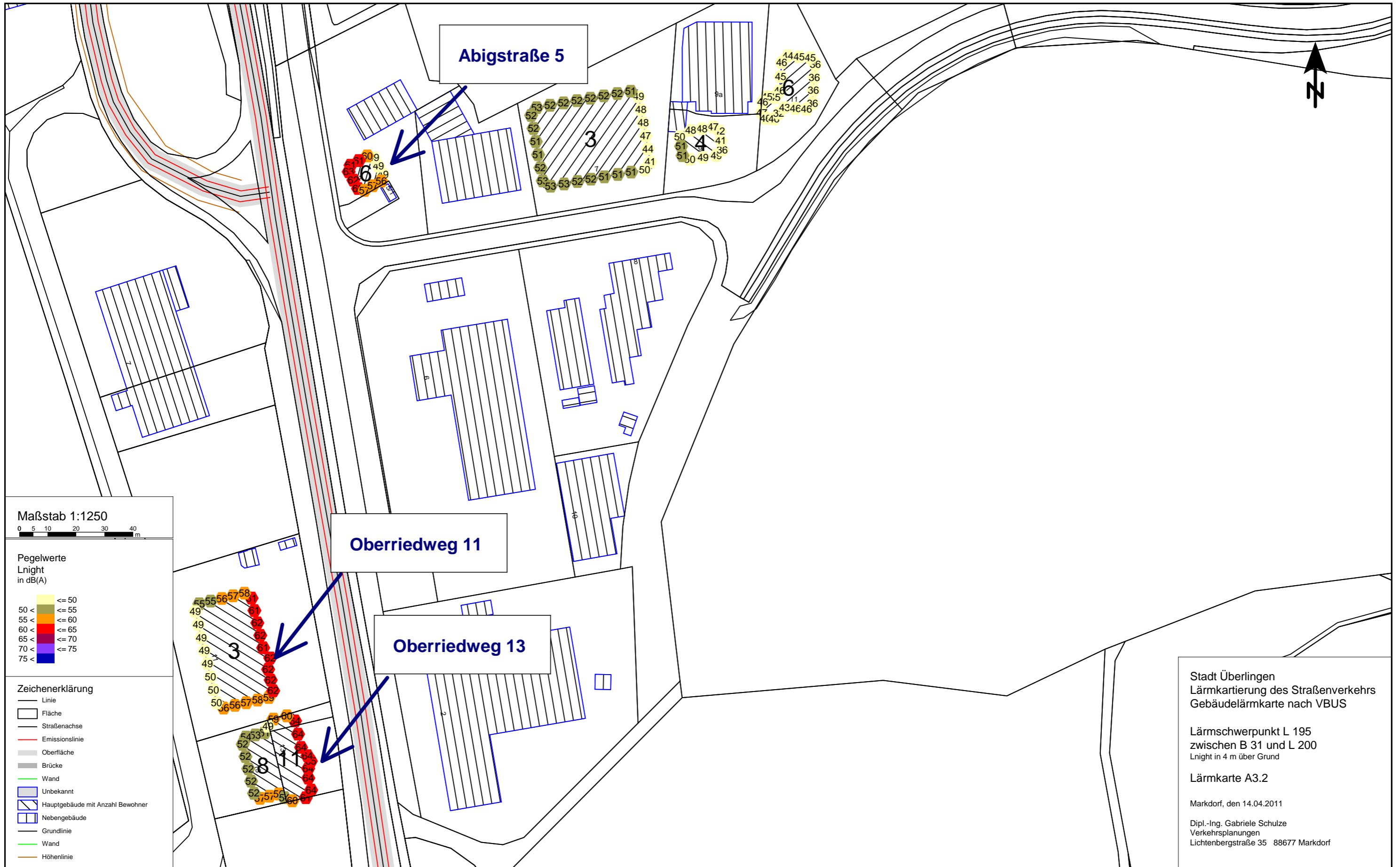
Stadt Überlingen
 Lärmkartierung des Straßenverkehrs
 Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt L 195
 zwischen B 31 und L 200
 Lden in 4 m über Grund

Lärmkarte A3.1

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf



Abigstraße 5

Oberriedweg 11

Oberriedweg 13



Maßstab 1:1250
 0 5 10 20 30 40 m

Pegelwerte
L_{night} in dB(A)

≤ 50	Light Green
50 <	Yellow
55 <	Orange
60 <	Red-Orange
65 <	Red
70 <	Dark Red
75 <	Dark Purple

Zeichenerklärung

- Linie
- Fläche
- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Wand
- Unbekannt
- Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
- Nebengebäude
- Grundlinie
- Wand
- Höhenlinie

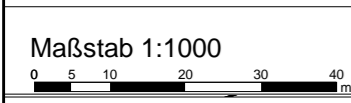
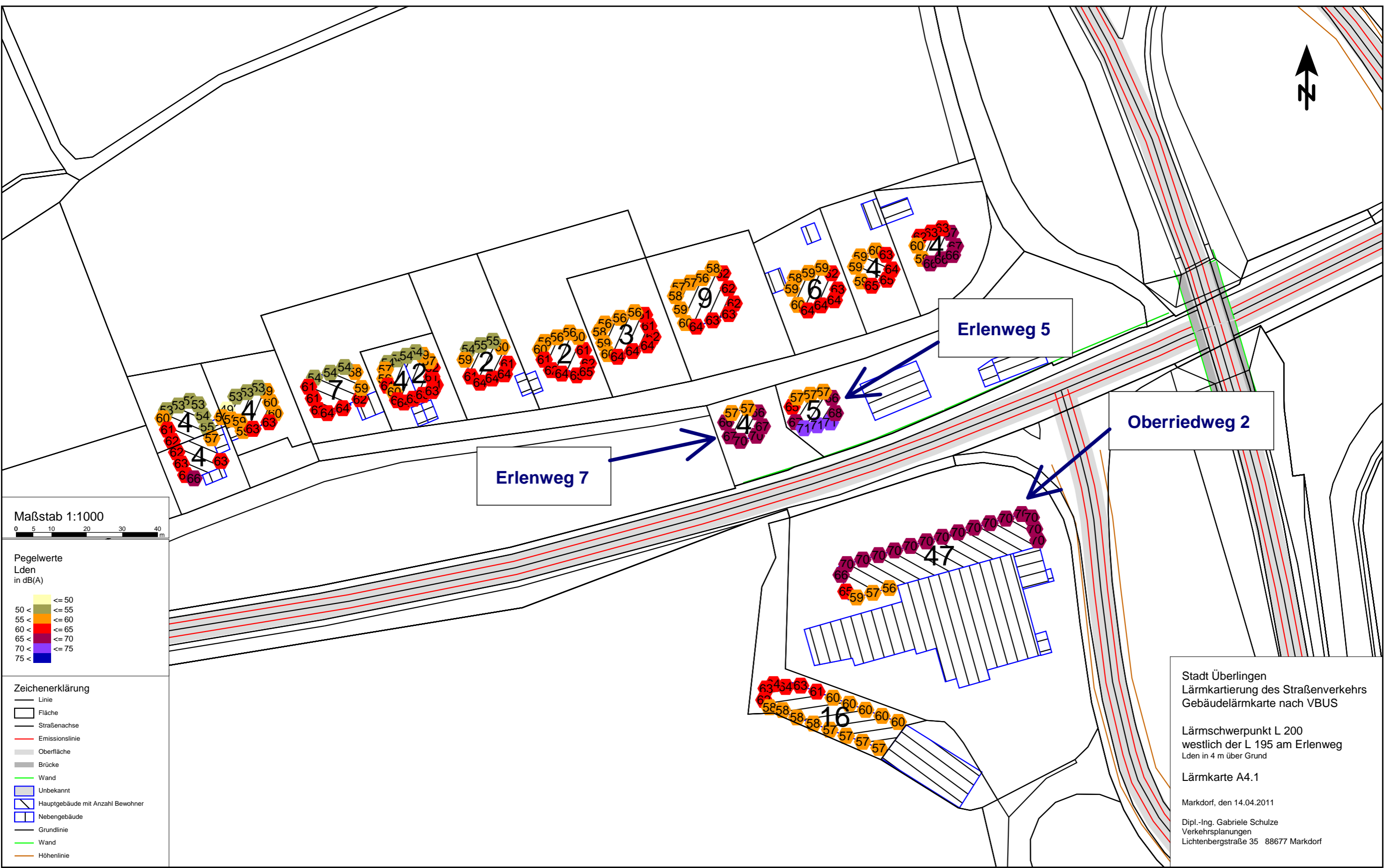
Stadt Überlingen
 Lärmkartierung des Straßenverkehrs
 Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt L 195
 zwischen B 31 und L 200
 L_{night} in 4 m über Grund

Lärmkarte A3.2

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf



Pegelwerte
Lden
in dB(A)

<= 50	Light green
50 <	Yellow-green
55 <	Yellow
60 <	Orange
65 <	Red
70 <	Dark red
75 <	Dark purple

Zeichenerklärung

—	Linie
□	Fläche
—	Straßenachse
—	Emissionslinie
—	Oberfläche
—	Brücke
—	Wand
□	Unbekannt
□	Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
□	Nebengebäude
—	Grundlinie
—	Wand
—	Höhenlinie

Erlenweg 5

Erlenweg 7

Oberriedweg 2

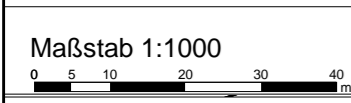
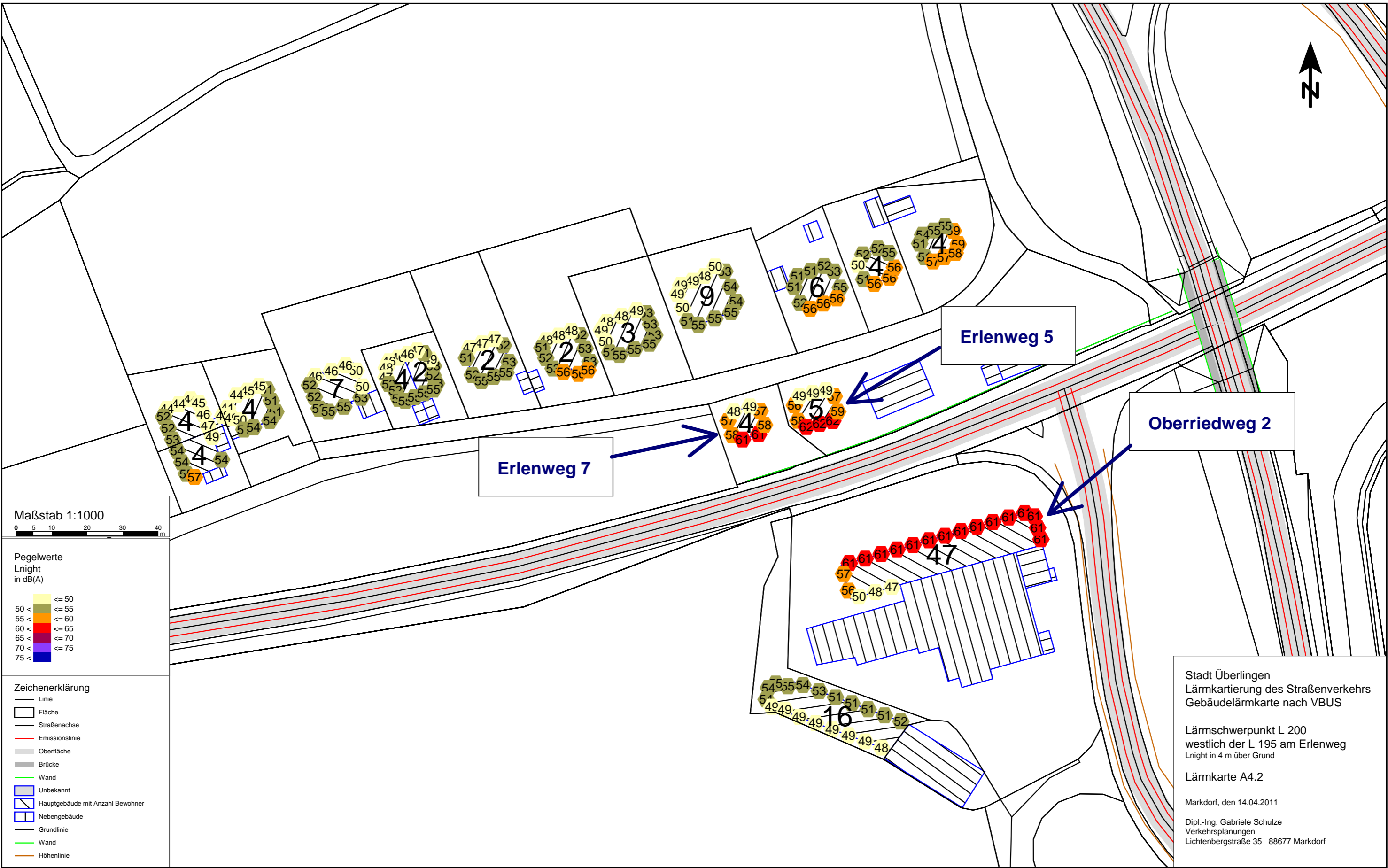
Stadt Überlingen
Lärmkartierung des Straßenverkehrs
Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt L 200
westlich der L 195 am Erlenweg
Lden in 4 m über Grund

Lärmkarte A4.1

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf



Pegelwerte
L_{night}
in dB(A)

<= 50	Lightest yellow
50 <	Light yellow
55 <	Yellow
60 <	Orange
65 <	Red-orange
70 <	Red
75 <	Dark red

Zeichenerklärung

—	Linie
□	Fläche
—	Straßenachse
—	Emissionslinie
—	Oberfläche
—	Brücke
—	Wand
□	Unbekannt
□	Hauptgebäude mit Anzahl Bewohner
□	Nebengebäude
—	Grundlinie
—	Wand
—	Höhenlinie

Stadt Überlingen
Lärmkartierung des Straßenverkehrs
Gebäudelärmkarte nach VBUS

Lärmschwerpunkt L 200
westlich der L 195 am Erlenweg
L_{night} in 4 m über Grund

Lärmkarte A4.2

Markdorf, den 14.04.2011

Dipl.-Ing. Gabriele Schulze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf

Anhang 3

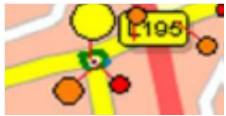



Lärmaktionsplan der Stadt Überlingen

Lärmschwerpunkt L 200 westlich der L 195 am Erlenweg

Anzahl Unfälle an der Einmündung der L 200 Lippertsreuter Straße / Rampe Südwest zur L 195

Dipl.-Ing Gabriele Schulze Verkehrsplanungen Lichtenbergstraße 35 88677 Markdorf

Bearbeitungsstand: 15.11.2011

Unfalljahr	Unfälle im Längsverkehr am Einmündung (orange)	Abbiegeunfälle an Einmündung (gelb)	Unfälle Einbiegen/kreuzen an Einmündung (rot)	Unfälle im Längsverkehr zw. Einmündung und KVP Abig (ohne Einbiegen am KVP) (orange außerhalb Einmündung)	Summe	Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden *)	Ausschnitt Unfallstatistik des Jahres bzw. Halbjahres
2008	1	1	1	2	5	2 an Einmündung zu Rampe SW (abbiegen+längs)	
2009	2				2	2 an Einmündung zur Rampe SW (Längsverkehr)	
2010		2	1	1	4	1 an Einmündung zur Rampe SW (abbiegen)	
2011, nur 1. Halbjahr	2	3	1		6	3 an Einm. zur Rampe SW (2 Längsverk u. 1 abbiegen)	
Bewertung	Knoten zur Rampe SW ist "Unfallhäufigkeitsstelle" bei 6 > 5 Unfällen mit Personenschaden in 2,5 Jahren						

*) "Unfallhäufigkeitsstelle" im behördlichen Sinne liegt dann vor, wenn sich in einem Jahr 5 Unfälle gleichen Typs ereignen oder wenn in drei Jahren fünf Unfälle mit Personenschaden oder in drei Jahren drei Unfälle mit schwerem Personenschaden passieren



Lärmaktionsplan

der Stadt Überlingen

Stufe 1: Straßenverkehr

Anhang 4

**Ergebnisse der Spurrinnenmessung auf
der L 200 zwischen Burgbergring und
L 195**

15.11.2011

Vom Werkhof der Stadt Überlingen wurde die Spurrinntiefe auf der L 200 zwischen dem Burgbergring und der L 195 am 20.09.2011 im Abstand von jeweils 50 m gemessen.

Die Messung erfolgte jeweils an der tiefsten Stelle der Rinne mit Hilfe eines gespannten Seils auf 0,5 cm genau. Dies entspricht in etwa der Empfehlung in [2], mit einer 2-m-Latte und einem Messkeil in mm zu messen.

Für die Zustandsbewertung von Fahrbahndeckschichten hinsichtlich der Spurrinntiefe stehen folgende Regelwerke und Empfehlungen zur Verfügung:

- [1] Erhaltung Straßen, Zustandserfassung und –bewertung ZTV ZEB-StB, Zif. 5.2 Querebenheit und Zustandsbewertung in Anhang 8 (aus Straßenbau von A bis Z, Lfg. 3/08)**
- [2] Erhaltung Innerortsstraßen, Erhaltungsmanagement, Empfehlungen E EMI (aus Straßenbau von A bis Z, Lfg. 6/04), Anhang 6 und 7.**

Folgende Zustandsbewertung der maximalen Spurrinntiefe wird in [2] in Anhang 7 „Ablaufschema zur Ermittlung des Gesamtwertes anhand der Merkmale/Indikatoren“ empfohlen:

4 mm	Grenzwert bei Abnahme (Zustandswert)
15 mm	Warnwert: Zustand, dessen Erreichen Anlass zu intensiver Beobachtung, zur Analyse der Ursachen für den schlechten Zustand und ggf. Planung von geeigneten Maßnahmen gibt
25 mm	Schwellenwert: Zustand, bei dessen Erreichen die Einleitung von baulichen und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen geprüft werden muss.

In Tabelle 1 ist die Anzahl der Messpunkte dokumentiert, die im Bereich < 15mm, 15 bis 25 und ≥ 25 mm gemessen wurde.

Tabelle 1: Anzahl der Messpunkte mit unterschiedlichen Spurrinntiefen

Spurrinntiefe	Anzahl Messpunkte		
	< 15 mm	15-20 mm	25 mm
Anzahl der Messungen auf der L 200	15	45	4
Bewertung der Spurrinntiefe (Siehe Querebenheit in Anhang 7 in [2])		„Warnwert“ Laut [1] Beobachtung erforderlich	„Schwellenwert“ Laut [1] bauliche bzw. verkehrsbeschränkende Maßnahmen erforderlich

Gesamtbewertung des Fahrbahnbelags auf der L 200 zwischen dem Burgbergring und der L 195:

- Der Belag weist örtlich Risse sowie Ausbrüche im Bereich von Flickstellen (vgl. Fotos auf Seite 3 und 4) auf, der Gesamtzustand des Belags wird deshalb nicht mehr als gut eingestuft.
- Bezogen auf die Spurrinntiefe wird an $\frac{3}{4}$ der Messpunkte der Warnwert erreicht oder überschritten, bei dem eine intensive Beobachtung notwendig wird.

An 4 der 64 Messpunkte wird der „Schwellenwert“ erreicht, bei dem laut [1] zu prüfen ist, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen erforderlich sind bzw. wo bauliche Maßnahmen ergriffen werden sollen. Rinntiefen von 20 mm, die nur geringfügig unterhalb des Schwellenwertes liegen und der Schwellenwert von 25 mm wurden auf der gesamten Strecke gemessen.

Fotos von Rissen und Flickstellen mit Ausbrüchen auf der L 200 zw. Burgbergring und L 195





**Anhang 5
Stadt Überlingen**

Auswertung der Stellungnahmen der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren vom Oktober 2009 und zum Beteiligungsverfahren vom Januar 2011, Stand 15.11.2011

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Lärmschwerpunkt L 200 Erlenweg					
1/09	<u>Anna & Johann Scheibl Erlenweg 14</u>	18.10.2009	<p>Die Bewohner von Erlenweg 14 weisen darauf hin, dass der gesamte Erlenweg stark von Lärm betroffen ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen zusätzlich zur Aufstellung von „Tempo-50-Schildern“ werden deshalb gefordert. Nachts wird von den Autofahrern auf diesem Abschnitt „nochmals ordentlich Gas gegeben“ und gerade Motorradfahrer drehen richtig auf - Der mittel- bis langfristige Vorschlag, dass der Asphalt erneuert und eine Wand angebracht wird, wird begrüßt. Wand/Wall soll auf dem kompletten Bereich des Erlenweges – also sowohl unterhalb als auch oberhalb – ausgedehnt werden. - die Bepflanzung des Hangs mit niedrigen Büschen und Bäumen zusätzlich zu den hochgewachsenen Bäumen wird als sinnvolle Maßnahme angeregt. <p>Einzelne Maßnahmen reichen nicht. Jetzt soll festgelegt werden, welche sinnvollen Maßnahmen zu ergreifen sind, damit längerfristig ein größtmöglicher Effekt erzielt wird.</p>	<p>Geschwindigkeitskontrollen werden nach Einführung von Tempo 50 angeregt</p> <p>Anregung zur Lärmschutzwand wird kurzfristig nicht berücksichtigt, da die Auslösewerte nur an 2 Gebäuden überschritten werden. Ein Lärmschutzwall zum Schutz der lautesten Gebäude ist aus Platzgründen nicht möglich. Die Anregung zur Bepflanzung wird i.R. des LAP nicht berücksichtigt.</p> <p>Bepflanzungen von wenigen Metern Tiefe wirken vor allem optisch. Die Akustische Wirksamkeit ist gering. Trotzdem sollte das Grünamt klären, ob eine dichtere Bepflanzung unter den hohen Bäumen überhaupt möglich ist.</p> <p>Kurzfristig geplant ist Tempo 50 und zusätzlich Lärmschutzfenster i. R. der Lärmsanierung dort, wo die Auslösewerte / Sanierungsgrenzwerte trotz Tempo 50 überschritten werden.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 1/09	<u>Anna & Johann Scheibl</u> <u>Erlenweg 14</u> <i>Mit Unterschriftenliste von 20 Anwohnern</i>	18.10.2009	Bei Gespräch mit Frau OB Becker am 02.04.2009 wurde Schutzwall bzw. Mauer in Aussicht gestellt. Im Haus wird eine Ferienwohnung vermietet, deshalb ist ein öffentliches Interesse gegeben. Unterhalten und Erholung auf der Terrasse ist jedoch nicht möglich.	I.R. des LAP werden Maßnahmen nur bei Überschreiten der Auslösewerte ergriffen. Am Erlenweg 14 entstehen keine Überschreitungen	Nicht erforderlich
1a/08	<u>Anna & Johann Scheibl</u> <u>Erlenweg 14</u>	27.05.2008	Der Antrag auf Lärmreduzierung der L 200 Lippertsreuter Straße wird mit der Begründung gestellt, dass sich das Verkehrsaufkommen nach Eröffnung der Einkaufszentren und dem Ausbau der B31n vervielfacht hat. Ein Unterhalten ist auf der Südterrasse kaum mehr möglich. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird nachts nicht eingehalten. Das Andelshofer Bürgle ist vom flachen Gestrüpp zu hohem Wald gewachsen. Dadurch fällt der niedrige Lärmschutz weg. Folgende Möglichkeiten zeigen sich auf: <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzwand • Geschwindigkeit herabsetzen Flüsterasphalt anbringen.	Siehe 1a Ein Flüsterasphalt ist bei niedrigen Geschwindigkeiten nur als 2OPA möglich. Dieser eignet sich nicht für Knotenpunktsbereiche, weil große Scherkräfte, die beim Verzögern und Beschleunigen entstehen, nicht ausreichend aufnehmen kann.	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
1/11	<p><u>Anna & Johann Scheibl Erlenweg 14</u></p> <p><i>Mit Unterschriftenliste von 26 Anwohnern</i></p>	13.02.2011	<p>Im Schreiben vom 18.10.2009 wurde die Situation als Eigentümer des Gebäudes Erlenweg 14 bereits geschildert. Die L 200 wird im LAP als maßgebende Lärmquelle bezeichnet. Wir sind sehr verwundert, dass „nur“ eine Geschwindigkeitsreduzierung von 70 auf 50 km/h auf 300 m vorgesehen ist. Zusätzlich sollten bei Bedarf Lärmschutzfenster eingebaut werden.</p> <p>Die Stadt Überlingen stellt den Lärmaktionsplan auf, um die Lärmbelastungssituation für die Menschen zu verbessern. Wir sehen durch die vorgesehenen Maßnahmen unsere Situation als nicht verbessert an.</p> <p>Die zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen wurden auf der Grundlage der Straßenverkehrszählungen 2005 der BAST ermittelt. Die Schwerverkehrsanteile für einzelne Straßen wurden teilweise anhand von Zählraten benachbarter Zählabschnitte sehr grob eingeschätzt. Diese Grundlage ist mittlerweile 6 Jahre alt und wir sind der Auffassung, dass die Verkehrssituation auf der L 200 sich Jahr für Jahr drastisch erhöht hat.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass wenn die Daten neu ermittelt würden, sich die Situation für die Gebäude oberhalb des Erlenweges noch drastischer darstellen würde als in dem jetzigen Plan.</p> <p>Seit 2001 bieten wir für Gäste eine Ferienwohnung mit Terrassenbenutzung an. Die Terrasse befindet sich an der Südseite des Hauses. Die Feriengäste bemängeln seit mehreren Jahren, dass die Wohnung</p>	<p>Aufgrund der Lage der L 200 am Erlenweges, die sich am Ortsrand befindet und anbaufrei geführt wird, ist eine weitere Reduzierung auf < 50 km/h oder eine Verlängerung der Temporeduzierung gegenüber den Autofahrern und den zuständigen Verkehrsbehörden nicht zu vermitteln.</p> <p>Aktuelle Verkehrszählungen von 2010 ermittelten einen DTV von 12989 Kfz/24h. Dieser liegt sehr deutlich unter dem Berechnungsansatz im LAP von 19400 Kfz/24h. Von einer Verschlechterung der Situation gegenüber 2004 bis 2006 ist also nicht auszugehen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 1/11	<p><u>Anna & Johann Scheibl</u> <u>Erlenweg 14</u></p> <p><i>Mit Unterschriftenliste von 26 Anwohnern</i></p>	13.02.2011	<p>wunderschön sei, aber der Straßenlärm auf der Terrasse als sehr störend empfunden wird und man sich nicht richtig unterhalten könne. Die Stadt Überlingen als beliebtes Urlaubsdomizil muss doch auch ein Interesse daran haben, dass die Gäste sich wohl fühlen und nicht durch Straßenlärm so sehr beeinträchtigt werden. Darüber hinaus bedeutet dies für uns auch ein wirtschaftlicher Schaden, wenn dadurch Feriengäste nicht mehr wieder kommen.</p> <p>Zusätzlich sehen wir uns nachts durch den Verkehrslärm in unserer Nachtruhe als sehr beeinträchtigt an. Über diese erheblichen Einschränkungen kann sich ein sachkundiger Vertreter der Stadt Überlingen gerne in einem Vororttermin überzeugen.</p> <p>Wir sehen folgende Umsetzungen sind erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ab Rampe Südwest in Richtung Stadtmitte auf der gesamten Länge • Mobile u. stationäre Geschwindigkeitskontrollen • Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags spätestens dann, wenn der Belag erneuert werden muss • Anbringen eines Schutzwalls. <p>Wir hoffen sehr, dass die Situation bzgl. Des Erlenweges nochmals aufgegriffen wird, und dass längerfristig weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität der Menschen in diesem Wohngebiet gefunden werden.</p>	<p>I.R. des LAP der 1. Stufe werden Maßnahmen nur bei Überschreiten der Auslöswerte ergriffen. Am Erlenweg 14 entstehen keine Überschreitungen.</p> <p>Empfohlene Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 50 wird örtlich begrenzt am Erlenweg auf 300 m aus Gründen der Verkehrssicherheit und aufgrund der Überschreitung der Auslöswerte eingeführt. • Tempo 50 bezogen auf die gesamte Länge und auf unbegrenzte Zeit ist außerorts bei fehlender Straßenrandbebauung nicht durchsetzbar. • Bei Fahrbahnerneuerung soll ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden. • Der bestehende Belag weist Spurrinnen auf. Der Straßenbaulastträger wird veranlasst, wegen Beeinträchtigungen von Fußgängern durch Spritzwasser die zul. Geschwindigkeit bei Nässe auf < 70 km/h zu begrenzen. Dadurch wird auch die Gefahr von Aquaplaning vermindert. • Ein Lärmschutzwall ist aus Platzgründen nicht bzw. nur auf den bestehenden Waldflächen möglich. Auf eine Wallberechnung wird verzichtet. • Geschwindigkeitskontrollen werden empfohlen. 	<p>Den Anregungen wird teilweise entsprochen</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
1a/11	<u>Bernd Pohl</u> <u>Hildegardring</u> <u>62</u>	22.02.2011	<p>Das Gebiet der Auffahrt zur B31 alt beim Krankenhaus wurde im LAP nicht berücksichtigt.</p> <p>Das übliche Auswahlkriterium des DTV mit Fahrzeugen pro 24 Stunden ist nicht ausreichend, weil der gesamte Schwerverkehr von der B31 neu über Aufkirch und den Anschluss beim Krankenhaus auf die B31 alt in Richtung Friedrichshafen geleitet wird. Solange der Verkehr von Aufkirch bergab rollt hält sich die Lärmeinwirkung in Grenzen. Aber direkt nach der Auffahrt zur B 31 alt geben die Fahrzeuge (vor allem der Schwerverkehr) Gas, um wieder in Fahrt zu kommen. Der dabei entstehende Lärm durch das Hochdrehen der Motoren ist die ganze Nacht zu hören, was in der wärmeren Jahreszeit (gekipptes Fenster) mehr als lästig ist.</p> <p>Deshalb wären auch hier Maßnahmen zur Lärmminde- rung dringend erforderlich, gerade weil auch die Be- bauung am Schättlisberg immer mehr zunimmt und somit auch immer mehr Menschen davon betroffen sind.</p>	<p>In der ersten Phase der Lärmaktionspla- nung werden nur Straßenabschnitte mit mehr als 16.400 Kfz/24h untersucht. Nur punktuell wurden zur Erfassung der Ge- samtsituation zusätzlich Nachbarab- schnitte und Zwischenabschnitte mit weniger als 16.400 Kfz/24h berücksich- tigt.</p> <p>Die Lärmkartierung der kompletten B 31 alt wird voraussichtlich in der zweiten Stufe der Lärmaktionsplanung stattfin- den.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange)	Stellungnahme vom	Stellungnahmen	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussfassung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Verschiedene Träger öffentlicher Belange					
2	<i>Stadt Pfullendorf</i>	20.10.2009	Zum LAP werden keine Anregungen vorgetragen. Eine weitere Beteiligung ist nicht erforderlich	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
3	<i>DB Moility Networks Logistics, Gesamtstellungnahme der DB AG</i>	20.10.2009	Gegen den LAP bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen. Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
3a	<i>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart</i>	27.01.2011	Gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG ist das EBA die zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47a Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmungsbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist der Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Das EBA verfügt auch nicht über die personelle Ausstattung um die fachliche Unterstützung von bundesweit rd. 900 Gemeinden zu gewährleisten.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 3a/11	<i>Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart</i>	27.01.2011	Die Möglichkeiten der Gemeinden, i.R. der LAPs an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden sowie die Einschränkungen, die sich aus der bundesgesetzlichen Regelung ergeben, hat das EBA i.R. einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch eine Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen LAPs der Länder	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
3b/11	<i>DB Services Immobilien GmbH</i>	28.02.2011	Gesamtstellungnahme der Deutschen Bahn AG: Es bestehen keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise u. Anregungen beachtet werden: Bzgl. Des LAPs ist das aktuelle Betriebsprogramm, das mittelfristig bestehen bleibt, als Grundlage zu berücksichtigen. Von Seiten der DB Netz AG sind keine Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich vorgesehen. Sollen aufgrund der Untersuchungen Lärmschutzmaßnahmen gefordert werden, kann der Verfasser diese auf eigene Kosten in Abstimmung mit der DB Netz AG durchführen. Um Zusenden der Abwägungsergebnisse und Beteiligung am weiteren Verfahren wird gebeten.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
4/09	<i>BWV Bodensee-Wasserversorgung</i>	21.10.2009	Hier: 2. Hauptleitung DN 1600 StSw+1 F-Kabel NL Überlingen N 200 GGG, teilw. im Schutzrohr Wir haben den LAP zur Kenntnis genommen und auf die Belange der BWV hin geprüft. Wir sind von potentiellen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der „B 31 neu“ betroffen und bitten dies bei der entsprechende Planung zu berücksichtigen.	Kurz- und Mittelfristig werden an der B 31 neu i.R. des LAPs keine Maßnahmen durchgeführt	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 4/09	<i>BWV Bodensee-Wasserversorgung</i>	21.10.2009	Für alle Versorgungsleitungen ist ein Schutzstreifen von mind. 3 bis 6 m rechts und links der Leitungsachse auszuweisen und grundbuchrechtlich oder über Gestattungsverträge zu sichern. Innerhalb dieses Schutzstreifens gelten Nutzungsbeschränkungen, die den beigefügten Schutz- und Sicherheitshinweisen entnommen werden können. Diese sind verbindlich einzuhalten. Wir weisen darauf hin, dass die Durchführung von Maßnahmen innerhalb unseres Sicherheitsstreifens ohne Vorlage der Planung und deren Freigabe durch die BWV, kostenpflichtig eingestellt werden können. In der Anlage erhalten Sie Lagepläne der Leitungen zur Übernahme in Ihre Planungen.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
4/11	<i>BWV Bodensee-Wasserversorgung</i>	16.02.2011	Es wird darauf hingewiesen, dass für alle Versorgungsleitungen (abhängig von der Leitungsdimension) Schutzstreifen von bis zu 6 m rechts und links der Leitungsachsen ausgewiesen sind. Diese sind i.d.R. grundbuchrechtlich oder über Gestattungsverträge gesichert. Die innerhalb dieser Schutzstreifen geltenden Nutzungsbeschränkungen sind den beigefügten Schutz- und Sicherheitshinweisen zu entnehmen. Die sonstigen Vorschriften und Regelwerken sind verbindlich zu beachten. Bei baulichen Lärmschutzmaßnahmen ist eine Leitungsauskunft und Stellungnahme anzufordern.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
5/09	<i>RP Tübingen Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau</i>	23.10.2009	<p>I.R. der fachlichen Zuständigkeit für geowissenschaftliche u. bergbehördliche Belange äußert sich das Landesamt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. keine rechtlichen Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen. 2. Keine beabsichtigten eigenen Planungen und Maßnahmen 3. Hinweise, Anregungen oder Bedenken: Geotechnik: bei Eingriffen in den Baugrund werden objektbezogene Baugrunduntersuchungen gemäß DIN 4020 empfohlen. Boden und mineralische Rohstoffe: zur Planung sind keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken anzubringen Grundwasser: aus hydrologischer Sicht keine Hinweise, Anregungen oder Bedenken Bergbau: Bergbehördliche Belange werden nicht berührt. Geotopschutz: im in der Planung einbezogenen Gebiet sind Belange des geowissenschaftlichen Naturschutzes berührt. (vgl. Datenblatt in Anlage) 	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
5/11	<i>RP Tübingen Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau</i>	10.02.2011	<p>Die Ausführungen der früheren Stellungnahme gelten weiterhin.</p> <p>Bei der Planung und Realisierung konkreter Vorhaben, bei denen Eingriffe in den Baugrund geplant sind (z.B. Errichtung von Lärmschutzwällen, -wänden, Teildeckelungen, etc.) wird empfohlen, objektbezogene Baugrunduntersuchungen nach DIN 4020 durchzuführen.</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
6/09	<i>SG Beiträge</i>	23.10.2009	<p>Der Vorentwurf des LAP enthält als Maßnahmen Wälle und Lärmschutzwände entlang von Straßen.</p> <p>Ich weise darauf hin, dass sich die Stadt Überlingen bereits im Jahr 2007 zur Erhebung von Erschließungsbeiträgen für Lärmschutzmaßnahmen entschieden hat, sofern die Kosten nicht von den Straßenbaulastträgern der klassifizierten Straßen getragen werden, sondern von der Stadt Überlingen finanziert werden müssen.</p> <p>Die Beitragserhebung setzt in jedem Fall ein detailliertes Lärmschutzgutachten, aus dem sich die Reduzierung des Lärmpegels für jedes Grundstück und jedes Geschoss ergeben muss, sowie eine spezielle Satzung voraus, die vom GR zu erlassen ist. Beitragspflichtig sind nach derzeitiger Rechtslage Grundstücke, die eine Lärmpegelminderung von mindestens 3 dB(A) erfahren.</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
7/09	<i>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH</i>	30.10.2009	<p>Im Bereich der genannten Straßenabschnitte befinden sich Telekommunikationslinien der Deutschen Telecom AG. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen sind so zu planen, dass vorhandene Tk-Linien nicht verändert und verlegt werden müssen.</p> <p>Weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht, eine detaillierte Stellungnahme wird gegebenenfalls erstellt.</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
7/11	<i>Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH</i>	25.01.2011	<p>In den Plangebietten befinden sich teilweise hochwertige Anlagen der Deutschen Telekom GmbH, die nicht nur dem Orts- und Nahverkehrs dienen.</p> <p>In wie weit Anlagen geschützt oder sogar umgelegt werden müssen, kann erst ermittelt werden, wenn genaue Informationen über Lärmschutzmaßnahmen vorliegen</p> <p>Wir bitten um frühzeitige Benachrichtigung damit ggf. Einzelheiten abgestimmt werden können</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
8/09	<i>Regionalverband Bodensee-Oberschwaben</i>	06.11.2009	I.R. der IKAG LAP ist der Regionalverband in die regionale Bearbeitung des Themas LAP eingebunden. Daher begrüßt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Überlingen. Anregungen und Bedenken werden nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
8/11	<i>Regionalverband Bodensee-Oberschwaben</i>	06.03.2011	Der Regionalverband begrüßt den sehr fundiert und allgemeinverständlich aufbereiteten LAP der Stadt Überlingen. Da der Regionalverband i.R. der IKAG LAP eingebunden ist, sind ihm die Prozesse und Wege der Aufbereitung und Lösungsfindung geläufig. Aus regionaler Sicht positiv hervorzuheben ist, dass die verkehrsverlagernden Effekte detailliert untersucht und in der Abwägung entsprechend berücksichtigt wurden. Durch die identische Vorgehensweise der benachbarten Gemeinden, die ebenfalls einen LAP aufstellen, ist gewährleistet, dass das Problem Lärm nicht „verschoben“ wird sondern in regionalem Einverständnis gelöst wird. Anregungen und Bedenken werden nicht vorgebracht..	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
9/09	<i>Handelskammer Ulm</i>	06.11.2009	Keine Bedenken und Anregungen.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
10/09	<i>Wehrbereichsverwaltung Süd</i>	12.11.2009	Die B 31 im Bereich des vorliegenden LAPs ist als Axialstraße 779 Bestandteil des Militärstraßengrundnetz (MSGN). Unter der Voraussetzung, dass die Baumaßnahmen, welche das MSGN betreffen die „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerfahrzeuge (RABS)“ eingehalten werden, erhebt die Wehrbereichsverwaltung keine Einwendungen	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Regierungspräsidium Tübingen					
11/09	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44	04.11.2009	<p>Das RP nimmt wie folgt Stellung: Die Straßenbauverwaltung ist mit Aufnahme der Maßnahmen in den LAP einverstanden, falls</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach RLS-90 Handlungsbedarf besteht • Bisher keine aktive/passive Maßnahmen realisiert wurden • Bei passiven Maßnahmen die Voraussetzung nach VLärmSchR97 erfüllt sind • Erforderliches Baurecht erlangt wird • bei einer von der Kommune erstellten Maßnahme wie z.B. LS-Wand ist die Frage der Ablöse zu prüfen • ausreichende Haushaltsmittel Bund/Land zur Verfügung stehen. <p>Derzeit ist nur der einlagige offenporige Asphalt als lärmindernder Belag zugelassen. Lärmoptimierte Splittmastixasphalte sind in Erprobung und nicht offiziell zugelassen. Vom Einsatz ist abzusehen.</p> <p>Die Realisierung der jeweiligen Maßnahmen erfolgt entsprechend der sich aus der landesweiten, nachfolgend näher beschriebenen Priorisierungsliste für Lärmreduzierung ergebenden Dringlichkeit. Es ist daher das Risiko der aufstellenden Gemeinde, dass Maßnahmen in einen LAP aufgenommen werden, die sich später als nicht realisierbar herausstellen.</p>	<p>Berechnungen werden innerhalb IKAG nach VBUS durchgeführt.</p> <p>In den letzten rd. 6 Jahren wurden keine Maßnahmen bezuschusst.</p> <p>d.h. Gebäude/B-Plan älter als 1974, muss geprüft werden, falls Antrag auf Bezuschussung von Lärmschutzfenstern vorliegt</p> <p>Der zugelassene OPA ist als Maßnahme in Nußdorf vorgeschlagen. Für L 200 zw. L 195 soll bei Belagswechsel nach Stand der Technik entschieden werden</p> <p>Überlingen wird in Prioritätenliste hinsichtlich der Anzahl der Betroffenen nicht vorne stehen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/09	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44	04.11.2009	<p>Die Straßenbauverwaltung plant für grundsätzlich akzeptierte Lärmschutzmaßnahmen eine Projektliste Bund bzw. Land. Die Realisierung erfolgt nach Prioritätenliste (Berechnung nach RLS-90) je nach Haushaltsmitteln.</p> <p>Weitere Beteiligung am Verfahren wird erwünscht.</p> <p>Rechtsgrundlage für die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen durch Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 bzw. 50 km/h ist die Lärmschutz-Richtlinie-StV. Die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde für Maßnahmen zum Lärmschutz ist erforderlich.</p> <p>Zur Vorlage des beschlossenen LAP ist Folgendes mitzuteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überschreitung nach RLS-90 • Funktion der Lippertsreuter Straße, Länge des Abschnitts mit Beschränkung • Bauplanungsrechtliche Einstufung der Umgebung • Anzahl betroffener Anwohner • Wird der Beurteilungspegel durch die Maßnahme um mind. 2.1 dB(A) abgesenkt und wie viele sind dann noch betroffen • Ob es durch die Maßnahme zu Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen kommt. Falls ja, so wird die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigt, gravierende Lärmbeeinträchtigungen der Anlieger sind zu befürchten. 	<p>RP wird am weiteren Verfahren beteiligt.</p> <p>Die Berechnung wird innerhalb IKAG nach VBUS durchgeführt.</p> <p>Pegelminderung und Anzahl Betroffener nach VBEB ohne/mit Geschwindigkeitsbeschränkung bzw. ohne/mit OPA wird ermittelt,</p> <p>Durch Maßnahmen in Überlingen sind keine bzw. nur so geringe Verkehrsverlagerungen zu erwarten, so dass sie mit dem Verkehrsmodell von Rapp Trans nicht abgebildet werden können.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/09	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	04.11.2009	Auf klassifizierten Straßen sind i.d.R. keine Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich bzw. nur in Ausnahmefällen, die entsprechend begründet werden müssen (Ziffer 3.3 Nr.a) Satz 3 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Wann eine solche Ausnahmesituation vorliegt, wird durch einen Erlass des Innenministeriums konkretisiert, der in Vorbereitung ist.	Auf der L 200 Lippertsreuter Straße wird innerorts auf Tempo 30 nachts verzichtet	Tempo 30 nachts aus Liste kurzfristiger Maßnahmen entfernen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschluss-empfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011	<p>Das RP weist darauf hin, dass eine Umsetzung der im Maßnahmenplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, soweit das RP Straßenbaulasträger ist, nur möglich sein wird, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. vereinfachte Berechnung mit Ab- und Zuschlägen (Schreiben des RP vom 11.11.2010, Az. 46-1/3851.5-6/Lärmaktionspläne) ergibt, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten sind • Nicht bereits früher aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen realisiert wurden • Im Falls von vorgeschlagenen passiven Lärmschutzmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchV97 erfüllt sind • Ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. Landes zur Verfügung stehen. <p>Die Realisierung der Maßnahme „B 31 neu, Stockach – Überlingen, BA II B, Tierheim (K7786) – Überlingen / Ost (B 31 alt) gehört zu den Maßnahmen im Regierungsbezirk, für die Baufreigaben beim Bund beantragt wurden. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 16.02.2009 erlassen und ist seit dem 22.07.2010 rechtskräftig. Eine Baufreigabe durch das BMVBS ist bislang noch nicht erfolgt.</p>	<p>An 3 von 4 Lärmschwerpunkten sind Gebäude von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der VLärmSchR97 betroffen.</p> <p>Die Sanierungsgrenzwerte wurden mit Stand vom 25.07.2010 um 3 dB(A) zurückgesetzt. In allen 4 Lärmschwerpunkte sind Gebäude von Überschreitungen der reduzierten Werte betroffen</p> <p>Passive Lärmschutzmaßnahmen wurden in den letzten 7 Jahren nicht bezuschusst.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011	<p>Dennoch sind die zu treffenden Lärminderungsmaßnahmen zwangsläufig mit Berücksichtigung des BA II der B 31 neu zu betrachten und abzustimmen.</p> <p>Dies gilt insbesondere für die Lärmschwerpunkte</p> <p>2: B 31 / L 195 / B 31alt im Bereich Burgbergring 3: L 195 zw. B 31 und der L 200 4: L 200 westlich der L 195 im Bereich Erlenweg.</p>	<p>Der kurzfristige Straßenneubau durch Umsetzung des B 31 neu Bauabschnitt IIB ist im LAP als eine Maßnahme vorgesehen. Nach Aussage von Dr. Kupfer müssen die Neubaumaßnahmen im LAP dann berücksichtigt und ihre Wirkungen im LAP aufgezeigt werden, wenn der Verkehr auf der Neubaustrecke innerhalb der nächsten 5 Jahre fließt.</p> <p>Wenn die Neubaumaßnahme innerhalb von 5 Jahren nur im Bau ist, kann auf die Darlegung im LAP verzichtet werden.</p> <p>Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass Finanzierungszusage und Bau länger als 5 Jahre dauern werden. Deshalb wird auf eine detaillierte Darlegung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen und ihrer Wirkungen unter Berücksichtigung des BA II B im LAP verzichtet.</p> <p>Aufgrund der zu erwartenden zeitlichen Verzögerung des Baus wird auf eine Abstimmung mit Maßnahmen des LAP der 1. Stufe verzichtet.</p> <p>Eine Betrachtung und Abstimmung mit den Maßnahmen des LAP erfolgt ggf. in die 2. Phase der Lärmaktionsplanung (Kartierung bis 30.06.2012, Aktionsplanung bis 18.07.2013).</p>	Der Anregung wird nicht entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011	<p>Für den Abschnitt „B 31 Nußdorf“ ist beabsichtigt, die Lärmbetroffenheiten aufgrund der mittelbaren Lärmauswirkungen im Rahmen der Maßnahme „B 31, vorläufiger Anschluss der Rengoldshauser Straße bei Überlingen-Altbirnau“ zu berücksichtigen.</p> <p>Grundsätzlich ist jedoch eine Abwägung von passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit generell durchzuführen.</p> <p>Hinsichtlich der Belagsoptimierung ist festzustellen, dass derzeit nur der einlagige offenporige Asphalt als lärmindernder Belag neben den Regelbauweisen (u.a. SMA, AB mit -2 dB(A)) zugelassen ist. Jedoch gilt dies lediglich für Außerortsstraßen bei > 60 km/h.</p> <p>Weitere lärmoptimierte Asphalttypen, insbesondere für Innerortsstraßen, sind derzeit noch in der Erprobung. Lärmindernde Beläge für Bereiche, an denen lediglich die Orientierungswerte der DIN 18005 überschritten sind, sind bei Deckensanierungsmaßnahmen hinsichtlich des Kosten-Nutzen-Verhältnisses zu hinterfragen.</p> <p>Die Realisierung der einzelnen Lärmsanierungsprojekte erfolgt entsprechend den bereitgestellten Haushaltsmitteln.</p>	<p>Die Anschlussstelle der B 31 an die Rengoldshauser Straße Süd mit großzügigem Ausbau befindet sich derzeit in der Planung. Die Ergebnisse der Untersuchung werden abgewartet.</p> <p>Dieser als Regelbauweise zugelassene OPA wird für den Einbau an der B 31 bei Nussdorf bei > 60 km/h als Maßnahme vorgeschlagen.</p> <p>Der älteste Belag liegt derzeit auf der L 200 zwischen dem Kreisverkehr zur L 195 und dem Kreisverkehr Burgbergring. Der Belag weist deutliche Spurrinnen auf. Eine Tempobeschränkung auf < 70 km/h bei Nässe soll beim Straßenbaulasträger veranlasst werden (vgl. 1/11, S. 4) Bei einem anstehenden Belagswechsel soll auf der gesamten Länge zwischen der L 195 und dem Burgbergring ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44	28.02.2011	<p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde gibt das RP zum Entwurf vom 28.10.2010, ergänzt am 21.12.2010 folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes sind nach § 45 Abs. 1 S.2 Nr. 3, Abs. 1b Satz 1 Nr. 5, Abs. 9 S. 1 StVO nur zulässig, wenn „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der ... Rechtsgüter erheblich übersteigt“.</p> <p>Dies gilt auch für Maßnahmen in Lärmaktionsplänen, da § 47d Abs. 6 i. V.m § 47 Abs.6 BImSchG eine Rechtsgrundverweisung, keine Rechtsfolgeverweisung ist. Der LAP entfaltet keine Bindungswirkung wie ein Luftreinhalteplan, d.h. die untere Straßenverkehrsbehörde muss prüfen, ob die Voraussetzungen für die vorgesehene straßenverkehrsrechtliche Maßnahme nach der StVO vorliegen.</p> <p>Die Lärmschutz-Richtlinien vom 23.11.2007 sind dafür entgegen den Ausführungen im LAP als Orientierungspunkte relevant.</p>	<p>Rechtsgrundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Umsetzung einer im LAP festgelegten Maßnahme ist § 45 StVO.</p> <p>Ausführliche Bewertung der Stellungnahme des RP Tübingen vom 11.11.2010, WWK, 07.02.2011 durch Dr. Kupfer, WWK:</p> <p>Die Frage, ob der Verweis in §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG eine Rechtsgrund- oder Rechtsfolgeverweisung ist, sagt nichts über die Anwendbarkeit der Lärmschutz-Richtlinien-StV aus. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV entfaltet nicht deshalb keine Bindungswirkung für die Lärmaktionsplanung, weil es sich bei §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG um eine Rechtsfolgeverweisung handelt. Selbst dann, wenn man meinte, §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG wäre als Rechtsfolgeverweisung zu qualifizieren, bestünde grundsätzlich Raum für die Anwendung einer ermessenslenkenden Verwaltungsvorschrift. Das Ermessen ist nämlich der Rechtsfolgenseite des § 45 StVO zuzuordnen – und auf die Rechtsfolgenseite verweisen sowohl die Rechtsgrund- als auch die Rechtsfolgeverweisung. Die Lärmschutz-Richtlinie-StV („LRS“) entfaltet vielmehr keine Bindungswirkung, weil §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3, S. 1, Abs. 9 S. 2 eine doppelte Wirkung hat: Auf der Tatbestandsseite wird durch den LAP</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011		<p>der Gemeinde konkretisiert, ob vor Ort tatsächlich eine „Lärm-Gefahrenlage“ besteht. Steht fest, dass „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht“, kann dies nicht durch Rückgriff auf die LRS auf der Rechtsfolgenseite wieder „rückgängig gemacht“ werden, indem etwa auf die Richtwerte nach 2.1 zurück gegriffen wird. I. R. der Lärmaktionsplanung entfalten somit die LRS für die Straßenverkehrsbehörden in beiden Fällen keine Bindungswirkung für Maßnahmen, die im LAP festgelegt sind.</p> <p><u>Zusammenfassende Bewertung:</u> Die Lärmaktionsplanung gehört zu der gemeindlichen Planungshoheit. Die Gemeinde erfüllt mit der Lärmaktionsplanung eine eigene planerische Aufgabe. Sie definiert für sich vor Ort den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbehörde ist an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden. Sie kann die Wertung nicht rückgängig machen, indem sie auf der Rechtsfolgenseite wieder auf ihre Verwaltungsvorschriften zurückgreift.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011	<p>Soweit die Beurteilungswerte weniger als 5 dB(A) über den nach der bauplanungsrechtlichen Einstufung relevanten Richtwerten liegt, hat eine ermessensfehlerfreie Entscheidung unter Abwägung aller Belange zu erfolgen. In diese müssen neben der Prüfung anderer möglicher Maßnahmen, zu denen neben baulichen Maßnahmen auch solche der Verkehrslenkung und Verflüssigung sowie (erfolgte und mögliche) Lärmsanierung der betroffenen Gebäude gehören, die Auswirkungen des Ausweichverkehrs, die Höhe der Überschreitung der Richtwerte und das Maß der Reduzierung der vorhandenen Lärmpegel einfließen. Die Abwägung von Nutzen und Kosten allein, wie im LAP auf S. 63 dargestellt, ist nicht ausreichend für die Entscheidung nach § 45 Abs.9 StVO.</p> <p>Als straßenverkehrsrechtliche Maßnahme ist im LAP unter B.5.2.1.2 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 200 von 70 km/h bzw. 100 km/h (derzeit zulässig in Fahrtrichtung Ortsmitte) auf 50 km/h vorgesehen.</p> <p>Bei den Berechnungen des Ist-Zustandes wurde von tatsächlich nur fahrbaren 70 km/h ausgegangen, vermutlich weil eine Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen dem Kreisverkehrsplatz und der Beschränkung auf 70 km/h nicht erreicht wird.</p>	<p>Der Berechnungsansatz geht davon aus, dass Ortskundige nach dem Kreisverkehr in Richtung Stadt nur auf rd. 70 km/h beschleunigen. Bei kräftigem Beschleunigen werden 100 km/h erst kurz vor der Tempobeschränkung auf 70 km/h erreicht und erfordern ein plötzliches Abbremsen auf die erlaubten 70 km/h. Ortskundige werden deshalb überwiegend nur auf rd. 70 km/h beschleunigen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44</i>	28.02.2011	<p>Am Lärmschwerpunkt L 200 westlich der L 195 weisen nur 2 Gebäude geringfügige Überschreitungen der Auslösewerte auf. Umgerechnet nach RLS-90 liegen nur nachts Überschreitungen um 1 bzw. 2 dB(A) vor. Ein weiteres Gebäude erreicht den Auslösewert gerade, ist aber gemischt gewerblich und für Wohnen genutzt und daher weniger schutzwürdig als reine Wohnnutzung.</p> <p>Eine Beschränkung des fließenden Verkehrs auf 50 km/h außerorts erscheint daher unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Landesstraße nicht verhältnismäßig. Passiven Lärmschutzmaßnahmen wäre der Vorzug zu geben.</p> <p>Die zu dieser Maßnahme nach 2.3 der VwV StVO IM erforderliche Zustimmung kann nicht in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird erwünscht.</p>	<p>Bewertung L 200 am Erlenweg:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch das Befahren von 300 m mit 50 km/h anstatt mit 70 km/h entsteht ein Zeitverlust von rd. 6 Sekunden. • In der Wirkungsanalyse von Rapp Trans, dessen Netzmodell auch für Navigationssysteme genutzt wird, ist auf eine Länge von 220 der 300 m nur Tempo 50 angesetzt. Bei Verlängerung von Tempo 50 um 80 m entsteht ein Zeitverlust von rd. 2 Sekunden, der bei Routenplanung und Navigation derzeit nicht angesetzt wird. • Ausweichverkehr ist nicht oder nur in sehr geringfügigem Ausmaß zu erwarten. • Durch die Maßnahme entsteht also kein unverhältnismäßiger Reisezeitverlust. Die Maßnahme ist verhältnismäßig. • Außerdem sind Tempobeschränkungen im Bereich der Einmündung der Rampe zur L 195 aufgrund der Unfallstatistik angesagt. • Zusätzlich soll bei Belagserneuerung ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut werden. Wegen Beeinträchtigungen von Fußgängern durch Spritzwasser von Spurrinnen soll die zulässige Geschwindigkeit bei Nässe auf < 70 km/h begrenzt werden. Dies verringert die Gefahr von Aquaplaning. 	Der Anregung wird nicht entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
11a/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen Landesbetrieb Gewässer</i>	02.03.2011	Der LAP berührt keine vom Landesbetrieb Gewässer wahrzunehmenden Belange; eine weitere Beteiligung im LAP ist nicht erforderlich.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
11b/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Denkmalpflege</i>	08.03.2011	<p>Grundsätzlich bestehen keine Bedenken zum Vorhaben. Allerdings sind einige Hinweise zu beachten:</p> <p><u>Bau- und Kunstdenkmalpflege:</u> Es ist nicht auszuschließen, dass i.R. der Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen denkmalpflegerische Belange berührt werden. Sollten z.B. neue Lärmschutzfenster bei Kulturdenkmälern vorgesehen werden, bedarf es der Umsetzung einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung. Ggf. könnte dies auch abgelehnt werden, wenn historische Fenster betroffen sind.</p> <p>Ebenso könnten Baumaßnahmen wie z.B. Lärmschutzwände/Wälle im Umgebungsbereich von Kulturdenkmälern von besonderer Bedeutung gem.§§ 12/28DSchG zu erheblichen Beeinträchtigungen dieser Kulturdenkmale gem. § 15(3) DSchG führen. Maßnahmen im geschützten Umgebungsbereich bedürfen einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung.</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme Beteiligung 2011	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 11b/11	<i>Regierungspräsidium Tübingen, Denkmalpflege</i>	08.03.2011	<p>Von Maßnahmen betroffen sein können Kleindenkmale, die vorzugsweise entlang von Straßen zu finden sind (z.B. Wegkreuze, Martern, Grenzsteine).</p> <p>Da die Inventarisierung vor allem im außerörtlichen Bereich noch nicht systematisch erfolgte, können einzelne Kulturdenkmale bisher unentdeckt geblieben sein. Besitzen solche Objekte die Eigenschaften eines Kulturdenkmals, so sind sie als solches zu behandeln, auch wenn sie bisher nicht in der Liste geführt werden. Sollten i.Z. der Planung bisher unbekannte Kulturdenkmale berührt werden, bitten wir um unverzügliche Benachrichtigung. Falls ein vorübergehendes oder endgültiges Versetzen eines Kleindenkmals notwendig wird, bitten wir um Absprache ohne Zeitverzug. Durch Bauarbeiten bedingte Schäden gehen zu Lasten des Verursachers.</p> <p><u>Archäologische Denkmalpflege:</u> Diese kann ebenfalls betroffen sein, insbesondere i.R. von Bodeneingriffen (Bau von Umgehungsstraßen, Wände, Wälle). Konkret kann die mögliche Betroffenheit erst i.Z. der Maßnahmen geprüft werden, zu denen wir jedoch sicherlich auch gehört werden. Ausdrücklich weisen wir auf die Regelung des § 20 DSchG hin: <i>„sollten i.Z. von Erdarbeiten archäologische Fundaschen (z.B. Mauern, Gruben, Brandschichten) angeschnitten oder Funde gemacht werden, ist das RP, Ref. 26... unverzüglich zu benachrichtigen...“</i></p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
IHK Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben					
12/09	<i>IHK Industrie- und Handelskam- mer Bodensee- Oberschwaben</i>	11.11.2009	<p>Prämissen bei der Erarbeitung des LAP:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Maßnahmen sollten Lärmbelastung spürbar reduzieren. Zur Beurteilung sollten die Lärmquellen identifiziert, die Anzahl Personen, Zeitraum der Belastung und zu erwartende Reduzierung ermittelt werden 2. Die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme sollte gewährleistet werden. Aufwand und Kosten einerseits und Auswirkungen andererseits sollten in einem sinnvollen Verhältnis stehen 3. Die Gesamtheit der Wirkungen ist zu beachten. Z.B. können Fahrverbote kleinräumig zu Reduzierung der Lärmbelastungen führen, großräumig jedoch wegen Umwegen die Lärm- und Umweltbelastungen erhöhen. 4. Es sollte geprüft werden, in wieweit technische Lösungen zur Reduzierung der Lärmbelastung beitragen können. 5. Zu den Auslösewerten liegen nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind in Hinblick auf diese zu untersuchen um die Effektivität beurteilen zu können. <p>Keine Anmerkungen zu den Einzelmaßnahmen.</p>	<p>Anzahl Betroffener ohne/mit Tempo 70/50 im Vergleich wird ermittelt.</p> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen verursachen nur geringe Kosten.</p> <p>Es sind keine bzw. nur sehr geringe Verkehrsverlagerungen zu erwarten</p> <p>OPA, Wand bei Nussdorf sind technische Lösungen Lärmschutzfenster sind technische Lösungen</p> <p>Empfehlung zu Auslösewerten in BW wurde von IKAG übernommen</p> <p>Zur Effektivität siehe Wirkungsanalyse Rapp Tran, für Überlingen nicht notwendig, da keine bzw. nur sehr geringe Verkehrsverlagerungen zu erwarten sind</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 12/11	<i>IHK Industrie- und Handelskam- mer Bodensee- Oberschwaben</i>	07.03.2011	<p>Der IHK vertritt die Interessen von 32.000 Unternehmen und 200.000 Beschäftigten</p> <p>Grundsätzliche Anmerkungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ein Abwägungsgebot der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) ist zu beachten. Das Gebot der Nachhaltigkeit gilt – 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 maßgeblich sein. 2. In Kap. A 4.3.2 und B.4.2 wird dargelegt, dass die Verkehrsbehörde etwaige, im LAP vorgesehene straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen umzusetzen hat. Die IHK teilt diese Rechtsauffassung nicht. Wie die Diskussion im Projekt „Lärmarter Verdichtungsraum“ i.R. der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes gezeigt hat, ist diese Frage strittig und nicht abschließend geklärt. Wir halten es daher für geboten, dass auch der LAP auf diesen ungeklärten Sachverhalt hinweist und nicht so tut, als wäre die Rechtslage eindeutig. 3. Werden Geschwindigkeitsbeschränkungen in Erwägung gezogen, sind auch die Kosten für den Wirtschafts- und Individualverkehr zu berücksichtigen. Ansonsten liegt ein Abwägungsdefizit vor. Nicht zutreffend ist die Aussage: „Reduzierungen der zul. Geschwindigkeit sind kostengünstige Maßnahmen zur Lärminderung, wenn Geschwindigkeitsanordnungen eingehalten werden“. 	<p>Ad 2. Die Ausführungen im LAP sind Teil der rechtlichen Beratung von Dr. Kupfer, WWK für den IKAG-LAP. Danach gehört die Lärmaktionsplanung zu der gemeindlichen Planungshoheit. Die Gemeinde erfüllt mit der Lärmaktionsplanung eine eigene planerische Aufgabe. Sie definiert für sich vor Ort den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO. Die Straßenverkehrsbehörde ist nach Aussage von Dr. Kupfer an den im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten „Gefahrenbegriff“ gebunden (siehe 11/11, S. 19).</p>	<p>Der Anregung wird nicht entsprochen</p>

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 12/11	<i>IHK Industrie- und Handelskam- mer Bodensee- Oberschwaben</i>	07.03.2011	<p>4. Eine Ermittlung der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist nicht leicht. Die IHK hat 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- und Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- und Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde ein Abwägungsdefizit vorliegen.</p> <p>5. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h in Erwägung gezogen, was in Überlingen nicht der Fall ist, sollten auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden. Sofern die geringere Geschwindigkeit zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird ein evtl. lärmindernder Effekt konterkariert. Bei niedrigeren Geschwindigkeiten werden Schadstoffe wie NOX (Stickoxide) umsomehr emittiert. Laut städtebaulicher Lärmfibel steigt die Emission von NOX bei niedrigeren Geschwindigkeiten an. Eine ganzheitliche Zielabstimmung – dem Prinzip der Nachhaltigkeit entsprechend – ist erforderlich. Ansonsten liegt ein Abwägungsdefizit vor.</p>	<p>Aufgrund des geringen Zeitverlustes von 6 Sekunden (vgl. 11/11, S. 21) wird vorgeschlagen, zugunsten des Lärmschutzes an der bisherigen Planung festzuhalten.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	Der Anregung wird nicht entsprechen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 12/11	<i>IHK Industrie- und Handelskam- mer Bodensee- Oberschwaben</i>	07.03.2011	6. In den Wirkungsanalysen der Maßnahmen im LAP werden die Anzahl betroffener Einwohner angegeben, die über 70 dB(A) Lden und über 60 dB(A) Lnight ausgesetzt sind. Die Zahl liegt meist im (unteren) zweistelligen, teilweise sogar nur im einstelligen Bereich. Nach Anhang VI der Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Menschen auf die nächste Hundertstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste danach die Angabe „0“ erfolgen. Nicht zulässig ist nach Meinung der IHK die Addition von Betroffenen in relativ weit voneinander entfernten Straßenabschnitten, um so die Zahl (künstlich) nach oben zu schrauben. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es nicht, wegen einzelner sehr lokal begrenzten Problembereichen generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzungsgruppen nachteilig oder einschränkend betroffen sind. Gemäß der Anlage 2 (Anzahl der betroffenen Einwohner) liegen an keinem einzigen der untersuchten Straßenabschnitte mehr als 50 Einwohner über den Auslösewerten. Insofern sieht die IHK keinen dringenden Handlungsbedarf.	<p>Anhang VI legt nur fest, welche Angaben an die EU zu übermitteln sind. U.a. soll die geschätzte Zahl der Betroffenen auf 50 gerundet übermittelt werden. Anhang VI enthält keine Angaben zur Maßnahmenplanung oder zum Handlungsbedarf.</p> <p>Ein Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG für „Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen“ aufgestellt.</p> <p>Die gemeindliche Planungshoheit begründet eine planerische Gestaltungsfreiheit, d.h. die für die Aufstellung des Lärmaktionsplans zuständige Gemeinde bestimmt aufgrund ihrer Planungshoheit selbst, in welchen Bereichen des Gemeindegebietes regelungsbedürftige Lärmauswirkungen und Lärmprobleme bestehen und welche Maßnahmen sie dagegen festlegt. Grundlage der Entscheidung ist eine ordnungsgemäße Abwägung unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse vor Ort (siehe 11/11, S. 19).</p>	Der Anregung wird nicht entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 12/11	<i>IHK Industrie- und Handelskammer Bodensee- Oberschwaben</i>	07.03.2011	<p>7. Auch wenn dies in Überlingen nicht geplant ist betonen wir nochmals, dass wir Tempolimits von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen als i.d.R. nicht verhältnismäßig und nicht vereinbar mit der StVO halten. Der LAP verweist in Kap. B.4.2 auf ein OVG-Urteil, nach dem die Verkehrsfunktion der betreffenden Bundesstraße kein unüberwindliches Hindernis für verkehrsbeschränkende Maßnahmen darstellt. Wir weisen darauf hin, dass daraus nicht folgt, die besondere Verkehrsfunktion einer Straße sei zu vernachlässigen. Vielmehr muss i.Z. des Abwägungsprozesses die Erfordernis eines Tempolimits umso mehr dargelegt werden, je wichtiger die Verkehrsfunktion der Straße ist. D.H. ein Tempolimit setzt ein besonders hohes Lärmniveau und eine hohe – in jedem Falle dreistellige- Zahl der Betroffenen in dem von der jeweiligen Maßnahme berührten Straßenabschnitt voraus. Anderenfalls wäre ein Tempolimit nicht verhältnismäßig.</p> <p>8. Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden als besonders kritisch gesehen, wenn deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen. Diese sind nicht rechtsrelevant. Sollten solche Maßnahmen dennoch in Erwägung gezogen werden, gelten hierfür wiederum hohe Anforderungen an die Abwägung, d.h. insbesondere ein hohes Lärmniveau (weit über den Auslösewerten) sowie eine hohe Zahl Betroffener (vgl. 7.)</p> <p>9. Auch wenn es sich um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärmminde</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
IHK Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben					
Ad 12/11	<i>IHK Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</i>	07.03.2011	<p>rung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglich ungestörte Nachtruhe gewährleistet wird.</p> <p>B. zu den Maßnahmen im Einzelnen: Wir stimmen mit überein, dass der beabsichtigte Neubau der B 31 in Überlingen die Lärmsituation an verschiedenen untersuchten Stellen entspannen würde und werden uns auch weiterhin dafür einsetzen. Ansonsten zeigen die Wirkungsanalysen dass der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA) den größten Effekt erzielt. In Kombination mit Maßnahmen des passiven Lärmschutzes lassen sich substantielle Lärminderungen erzielen. Insofern stimmen wir den einzelnen Maßnahmen zu, mit Ausnahme von Tempo 50 km/h auf der L 200 im Knotenpunkt zur L 195. Die dadurch erzielte Lärminderung liegt deutlich unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums und die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Auslöswerte (3 und 12 Einwohner) ist gering. Insofern ist die Maßnahme nicht verhältnismäßig.</p>	<p>Die Maßnahme Tempo 50 auf 300 m ist verhältnismäßig, weil sie den Verkehrfluss kaum beeinträchtigt (vgl. 11/11, S. 21)</p> <p>Laut Umweltbundesamt werden auch Pegeländerungen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, von Anwohnern wahrgenommen (vgl., „Sind 3 dB wahrnehmbar? Ortscheid und Wende, Zeitschrift für Lärmbekämpfung, 51 (2004), Nr. 3“).</p> <p>Laut Rundschreiben vom 11.11.2010 (Az.: 46-1/3851.5-6/Lärmaktionspläne) ist die Angabe der erwarteten Pegelminderung nicht mehr erforderlich.</p>	Der Anregung wird nicht entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Polizeidirektion Friedrichshafen					
13/09	Polizeidirektion Friedrichshafen	12.11.2009	<p>Allgemeines U.E. liegen Voraussetzungen für Anordnung von Verkehrsbeschränkungen nicht vor. Grenzwerte werden nur an 4 Straßenabschnitten überschritten, dort sollen vorrangig Maßnahmen ergriffen werden.</p> <p>Betroffenzahlen sind niedrig. Sie wurden nach VBEB ermittelt, d.h. entsprechen nur anteilig den Bewohnern eines Gebäudes. Es wird angeregt, alle Bewohner eines Gebäudes als Betroffene anzusehen (FN Planungsbedürfnis ab 100 Einwohner/10 Wohnungen)</p> <p>Die Anzahl Betroffener ist vergleichsweise niedrig.</p> <p>Stellungnahme zum Maßnahmenplan.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Temporäre und dauerhafte Verkehrsbeschränkungen. Aufgrund der Verkehrsfunktion, -Bedeutung und straßenrechtliche Widmung sind Verkehrsverbote unzulässig. „Landesstraßen sind Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen haben“. 	<p>Die Anzahl der Bewohner pro Gebäude wird in den Gebäudelärmkarten dargestellt.</p> <p>Die Interpretation lautet. Ab 100 Personen/10 Wohnungen) soll ein LAP erstellt werden. Maßnahmen sind jedoch auch bei <100/10 möglich.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad 13/09	Polizeidirektion Friedrichshafen	12.11.2009	<p>Verkehrsverbote kommen daher aufgrund der Widmung dieser Straßen nur in absoluten Ausnahmefällen in Betracht. Eine solche Ausnahmesituation liegt nicht vor.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen: Im Abschnitt L 200 zwischen Burgbergring und Frohsinn werden die Auslösewerte nicht überschritten. Es wird vermutet, dass es auch im weiteren Verlauf von Tempo 30 nachts bis Hochbildstr keine Betroffenen gibt. <p>Tempo 50 km/h wird auf gesamtem Bereich der L 200 von L 195 bis zum Burgbergring bezogen. Dringlichkeit kann bei nur 3 Betroffenen nicht geteilt werden.</p> <p>Fazit: Geschwindigkeitsbeschränkungen können aus rechtlichen Gründen nicht angeordnet werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Begleitende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung: Die Beschränkungen auf 30 und 50 stünden in völligem Widerspruch zum natürlichen Verkehrsverhalten auf Hauptverkehrsadern Aufgrund anderer Schwerpunktsetzung ist Überwachung nur bei Ausbau der verh. Überwachungsstruktur möglich.- <p>Aus den dargestellten Gründen kann die Polizeidirektion die dargestellten verkehrsrechtlichen Maßnahmen nicht mittragen.</p>	<p>Da die Auslösewerte auf der L 200 zwischen Burgbergring und Frohsinnstraße nicht erreicht werden, wird auf Tempo 30 nachts verzichtet.</p> <p>Da die Auslösewerte auf der L 200 zwischen Burgbergring und Frohsinnstraße nicht erreicht werden, wird auf Tempo 30 nachts verzichtet.</p> <p>Tempo 50 wird nur auf rd. 300 m festgelegt.</p> <p>Die Stadtverwaltung sollte eigene Geschwindigkeitskontrollen durchführen</p>	Der Anregung wird entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 13/11	Polizeidirektion Friedrichshafen	22.02.2011	<p>Die PD steht konzeptionellen und baulichen Maßnahmen uneingeschränkt positiv gegenüber und beschränkt sich in der Stellungnahme auf verkehrsrechtliche Maßnahmen.</p> <p>L 200 Lippertsreuter Straße zw. Ortsanfang und Frohsinnstraße Die PD teilt nicht die Auffassung, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung nachts auf 30 km/h „denkbar“ ist, weil Auslösewerte nicht erreicht bzw. überschritten sind. Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung, die auf Grundlage von § 45 Abs. 9 StVO „zwingend geboten“ sein müsste, ist nach unserer Rechtsauffassung nicht zulässig. Es wird zustimmend zur Kenntnis genommen, dass auf die Anordnung verzichtet wird.</p> <p>L 200 westlich der L 195 im Bereich Erlenweg Die Geschwindigkeit soll von derzeit 70 km/h auf einem Abschnitt von 300 m ganztägig auf 50 km/h beschränkt werden. Begründet wird dies mit Die PD benennt Unstimmigkeiten in Tabelle 11/12 und zwischen den Tabellen 11/12 und den Gebäudelärmkarten (Lärmkarten 7 und 8). Das Resultat wird deshalb nur anhand der übrigen Eintragungen geschlussfolgert.</p>	<p>Tempo 30 nachts wurde aus Gründen der „Gleichheit“ bzw. des „Gleichbehandlungsgrundsatzes“ gestrichen bzw. zurückgestellt.</p> <p>Zwei Unstimmigkeiten werden aufgeführt, die im Endbericht korrigiert sind. - Tabelle 12 enthält nicht die korrekte Anzahl der Betroffenen (aktualisierte Tabelle 12 siehe Beschlussfassung). - Lärmkarte 7 und 8 enthalten für einen Teil der Gebäude nicht die korrekte Farbdarstellung (aktualisierte Farbdarstellungen siehe Beschlussfassung).</p>	Der Anregung wurde bereits im Entwurf entsprochen

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 13/11	Polizeidirektion Friedrichshafen	22.02.2011	<p>Außerdem konnten die Daten der Tabellen 11 und 12 mit den Inhalten der Gebäudelärmkarten nicht in Einklang gebracht werden. Diese weisen keine Betroffenen über 70 Lden aus, die Karte Lnight dagegen im Gebäude Oberried 2 insgesamt 47 Betroffene</p> <p>Auf die Ausführungen des RP vom 12.11.2010 zu Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen wird hingewiesen. Demnach sind für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen die Lärmschutz-Richtlinie-Straßenverkehr mit Grenzwerten maßgebend. Bei Überschreitung besteht Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung der Verkehrsbehörde. Eine Verpflichtung zur Geschwindigkeitsbeschränkung entsteht erst, wenn die Grenzwerte um 5 dB(A) überschritten werden. Dies ist nicht der Fall.</p> <p>Für das Gebäude Oberriedweg 2 gelten außerdem höchstens die Grenzwerte für Mischgebiet. Für den Erlenweg ist die Gebietsnutzung nicht bekannt.</p>	<p>- In Lärmkarte 7 und 8 wird mit der Zahl 47 im Gebäude Oberried 2 nicht die Zahl der Betroffenen über Lden 70 dB(A) bzw. Lnight 60 dB(A) dargestellt, sondern die Zahl bedeutet, dass im Gebäude 47 Personen wohnen. Der Inhalt der Karte wurde missverstanden.</p> <p>Verkehrsbeschränkende Maßnahmen können auch bei Pegelwerten unter 65 dB(A) festgelegt werden (klassisch BVerfG, Urt. v. 4.6.1986 – 7 C 76/84 – Juris, Rn. 14). Die Stadt Überlingen hat die Auslösewerte des Lärmaktionsplans – entsprechend einer Gesetzesinitiative des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat (BR-Drs. 280/06, S. 2) – mit Lden = 70 dB(A) und Lnight = 60 dB(A) festgesetzt. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV mit ihren „Grenzwerten“ entfalten für die Lärmaktionsplanung keine Bindungswirkung (siehe 11/11, S. 19).</p> <p>Die Nutzung eines Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 13/11	<i>Polizeidirektion Friedrichshafen</i>	22.02.2011	<p>Der Zwischenbericht liefert keine Anhaltspunkte für hohe Lärmpegelüberschreitungen bzw. hohe Betroffenenzahlen. Auslösewerte werden nur geringfügig um 1 bis 2 dB(A) überschritten. Diese rechtfertigen die Anordnung der beabsichtigten Beschränkung auf 50 km/h nicht.</p> <p>Hinsichtlich der derzeit nicht vorhandenen Geschwindigkeitsbeschränkung vom Kreisverkehr ABIG in stadteinwärtiger Richtung haben wir bereits signalisiert, dass wir Tempo 70 zustimmen werden. Einer weitergehenden Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h wird nicht beigeplant. Die Maßnahme ist bei den dargestellten Lärmbelastungen nicht zwingend geboten und unter Hinweis auf § 45 Abs. 9 StVO nicht zulässig.</p>	<p>Am Lärmschwerpunkt Erlenweg liegen die größten Betroffenheiten an einem Gebäude, das sich in einem Gewerbegebiet befindet. Erlenweg 5 bzw. 7 haben 5 bzw. 4 Bewohner, Oberriedweg 2 dagegen 45 Bewohner. In der Summe sind 38 Personen nachts von Überschreitungen des Auslösewertes betroffen.</p> <p>Die Betroffenheiten können durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h auf einer nur 300 m langen Teilstrecke deutlich reduziert werden (siehe 11/11, S. 19 und 21)</p>	<p>Die Anregung einer Beschränkung auf Tempo 70 wird zwar begrüßt. Da sie nicht ausreichend ist, wird ihr jedoch nicht entsprochen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Landratsamt Bodenseekreis					
14/09	Landratsamt Bodenseekreis	17.11.2009	<p>Belange des Immissionsschutzes: An der B 31 bei Nußdorf wird eine LS-Wand als wirksamer als ein offenporiger lärmarmen Belag angesehen. Dürfte auf Dauer kostengünstiger sein</p> <p>Am Burgberggring sollte die Angemessenheit des Wartens auf die kurzfristige Erstellung der B 31 neu, Bauabschnitt IIB überprüft werden.</p> <p>Belange der Straßenbautechnik Das Straßenbauamt hat grundsätzlich keine Einwände gegen den LAP.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass das Straßenbauamt zu Tempo 50 bzw. 30 gesondert von der Straßenverkehrsbehörde angehört wird-</p> <p>Auf der L 200 dürften straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ausscheiden, weil zwischen Burgberg- und Frohsinnkreisel keine Betroffenen und am Übergang zur L 195 (Erlenweg) nur 3 Betroffene. Es wird auf das Programm zur Finanzierung von Lärmschutzfenstern verwiesen.</p>	<p>OPA und Wand sind beide in der Diskussion. Eine Wand wird evtl. i.R. des Straßenneubaus Rengoldshauser Str. Süd realisiert.</p> <p>Vorab sollen im Rahmen der Lärmsanierungsmaßnahmen Lärmschutzfenster bezuschusst werden</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei Berücksichtigung aller Straßenabschnitte einschließlich Rampen steigt die Anzahl der Betroffenen auf 12.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
Ad.14/09		17.11.2009	<p>Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen maßgebend ist die Lärmschutz-Richtlinie-StV. Berechnung nach RLS-90 unerlässlich. Die Zustimmung des RPs ist einzuholen.</p> <p>Mittel- und langfristig vorgesehene Maßnahmen (lärm-arter Belag und LS-Wand) liegen in der Zuständigkeit der RP. Derzeit läuft das Umstufungsverfahren für den betroffenen Abschnitt der L 200 (künftig K 7786) vom LRA als zukünftigem Straßenbaulastträger kann keine Zusage für aktive Lärmschutzmaßnahmen gemacht werden.</p>	<p>Die Berechnung wird innerhalb IKAG nach VBUS durchführt.</p> <p>Kenntnisnahme</p>	Nicht erforderlich
Ad 14/11		03.03.2011	<p>Straßenrechtliche Belange:</p> <p>Das RP hat mit Schreiben vom 12.11.2010 die Voraussetzungen für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen konkretisiert. Vom Grundsatz des § 45 Abs. 9 StvO, wonach Hauptverkehrsstraßen i.d.R. deren besondere Verkehrsfunktion einer Geschwindigkeitsbeschränkung gegenübersteht, können unter bestimmten Voraussetzungen Ausnahmen erteilt werden.</p> <p>Bei Maßnahmen zur Umsetzung von LAPs ist eine Berechnung nach RLS-90 nicht erforderlich. Stattdessen sind die an Gebäuden nach VBUS ermittelten Werte mit Zu/Abschlägen zugrunde zu legen. Gemäß Lärmschutz-Richtlinie Straßenverkehr ist anzusetzen</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 14/11		03.03.2011	<p>-in Reinen/allgemeinen Wohngebieten 70/60 dB(A) tags/nachts - in Kern/Dorf/Mischgebieten 72/62 dB(A) tags/nachts - in Gewerbegebieten 75/65 dB(A) tags/nachts.</p> <p>Die Anzahl betroffener Einwohner ist in Anlage 2 lediglich in 5 dB(A)-Stufen dargestellt, für eine sachgerechte Beurteilung sollte die Abstufung jedoch verkleinert bzw. die Betroffenenzahlen in Bezug auf die bauplanungsrechtliche Einordnung zu einem Gebietstyp dargestellt werden.</p> <p>Dies gilt insbesondere für diejenigen Bereiche, für die tatsächlich Betroffene ermittelt wurden und Geschwindigkeitsbeschränkungen angedacht sind (L200 Lippertsreuter Straße zw. Burgbergring und L 195 sowie B 31 bei Nussdorf und beim Burgberg zur L 195).</p>	<p>Die Richtwerte sind aus Sicht von Dr. Kupfer die Auslösewerte. Entscheidend ist die Anzahl der durch Lärm betroffenen Menschen in einem Gebiet und nicht, ob und ggfs. welche Festsetzungen für dieses Gebiet getroffen wurden. Typischerweise halten sich allerdings in einem gewerblich geprägten Gebiet nachts keine Menschen auf, um zu schlafen.</p> <p>Die Darstellung in 5-dB(A)-Stufen entspricht der Umgebungsrichtlinie und wurde so innerhalb der IKAG gewählt.</p> <p>Für die Lärmschwerpunkte wurden auf Wunsch des RP Tübingen Lärmkarten mit 1-dB(A)-Abstufungen erstellt (vgl. Anhang 2).</p> <p>Auf die Darstellung der Nutzungsart wird verzichtet. Laut Dr. Kupfer, WWK ist die Anzahl der durch Lärm betroffenen Menschen in einem Gebiet entscheidend und nicht, ob und ggf. welche Festsetzungen für das Gebiet in einem Bebauungsplan getroffen wurde oder wie dieses Gebiet im Flächennutzungsplan dargestellt ist.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 14/11		03.03.2011	<p>Voraussetzung für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist, dass die o.g. Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr überschritten werden. Dabei sollte der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Wenn die in der Lärmschutz-Richtlinie genannten Werte überschritten werden, besteht Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung unter Abwägung aller Belange i.R. der Gesamtbilanz. Bei einer Überschreitung der Lärmrichtwerte um 5 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung von Temporeduzierungen auf den betroffenen Straßenabschnitten (siehe Erlass des RP vom 12.11.2010).</p> <p>Zu den einzelnen Punkten des LAP B1.4</p> <p>Die 31 weist gemäß der amtlichen Straßenverkehrszählung des Landes im Bereich Überlingen Schwerverkehrsanteile von bis zu etwa 10 % auf. Die abgeschätzten Anteile von bis zu 23,9 % erscheinen überhöht. Es wird um Überprüfung bzw. Erläuterung zur Herleitung der angesetzten Schwerverkehrsanteile gebeten.</p>	<p>Die Stadt Überlingen hat die Auslösewerte des Lärmaktionsplans – entsprechend einer Gesetzesinitiative des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat (BR-Drs. 280/06, S. 2) – mit Lden = 70 dB(A) und Lnight = 60 dB(A) festgesetzt. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV mit ihren „Grenzwerten“ entfalten für die Lärmaktionsplanung keine Bindungswirkung (siehe 11/11, S. 19).</p> <p>Bei einer Wochenzählung, die vom RP Tübingen im Mai 2008 auf der B 31 bei Nussdorf durchgeführt worden war, wurde ein DTV von 19779 Kfz/24h bei Lkw-Anteilen von 17,1 % am Tag und 21,4 % in der Nacht ermittelt. Die stündliche Verkehrsstärke betrug nachts 198 Kfz/h.</p> <p>Diese Verkehrsmengen wurden der Stadt Überlingen vom RP im Schreiben mit Aktenzeichen 44-36/3911.7 / B 31; Nußdorf vom 07.07.2008 zum Lärmschutz an der B 31 bei Nussdorf mitgeteilt.</p>	<p>Der Anregung wird nicht entsprochen</p>

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 14/11		03.03.2011		<p>DTV-Wert sowie stündl. Verkehrsstärke und Lkw-Anteil in der Nacht wurden für die Arrondierung direkt aus den Auswertungen des RPs übernommen. Die Angaben für den Nachtzeitraum, die aufgrund des hohen Lkw-Anteils zu den höchsten Betroffenzahlen führen, wurden also <u>direkt</u> aus einer amtlichen Hochrechnung für das Jahr 2008 übernommen.</p> <p>Da die Hochrechnung keine Differenzierung nach Lkw-Anteil am Tag 6 bis 18 Uhr und Abend 16 bis 22 Uhr vorgab, wurden die Pkw/Lkw-Anteile Tag (6-18 Uhr) und Abend (18-22 Uhr) ersatzweise aus den Zählergebnissen am Mittwoch, 07.05.2008 abgeleitet. Die Lkw-Anteile betragen 23,9 % am Tag bzw. 16,2 % am Abend bei einem Tagesverkehr von 21566 Kfz/24h. Diese auf Normalwerktag bezogene Hochrechnung liegt tatsächlich auf der sicheren Seite. Bezogen auf alle Tage incl. Samstag und Sonntag ergeben sich niedrigere Lkw-Anteile. Insofern liegen die Betroffenzahlen des Lden auf der sicheren Seite.</p>	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 14/11		03.03.2011	<p>Ad B 31 bei Nussdorf B 1.8.1 Es scheint nachvollziehbar, die Palisadenwand mit Lücken nicht zu berücksichtigen, Die Holz/Strohwand mit der Begründung nicht zu berücksichtigen, dass genaue Lage und Höhe der Wand nicht bekannt sind, erscheint jedoch nicht nachvollziehbar. Lage und Höhe sollten aufgenommen und die Lärmschutzwand in der Untersuchung berücksichtigt werden.</p>	<p>Da die Betroffenzahlen für den Lnight über denen für Lden liegen, wird auf eine Korrektur verzichtet. Die genannten Lkw-Anteile wurden auch für benachbarte Straßenabschnitte, für die keine eigenen Zählergebnisse vorliegen, angesetzt.</p> <p>Auch hier wurde die Vorgehensweise des RP Tübingen übernommen. Im Schreiben 44-36/3911.7 / B 31; Nußdorf vom 07.07.2008 wurde aus einer schalltechnischen Berechnung zitiert, bei der diese Holz/Strohwand gleichfalls mit dem Hinweis, dass die genaue Lage nicht bekannt ist, nicht berücksichtigt worden war. Das genannte Schreiben verweist auf „mittelbare Lärmauswirkungen im nachgeordneten Netz“ aufgrund der geplanten Maßnahme „B 31; Anschluss der Rengoldshauer Str. bei Altbirnau“. Die Planung des Anschlusses wird derzeit noch einmal überarbeitet und der Anschluss großzügiger ausgebaut, als im genannten Schreiben bekannt. Eine darauf abgestimmte schalltechnische Untersuchung liegt noch nicht vor. Deshalb ist noch nicht bekannt, ob und in welcher Form an der B 31 ein Anspruch auf „mittelbare Lärmauswirkungen“ entsteht (vgl. auch 11/11, S. 17)</p>	<p>Die Ergebnisse der Planung für den Anschluss der Rengoldshauer Straße Süd werden abgewartet.</p> <p>Der Anregung wird nicht entsprochen</p>

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRSLÄRM					
Ad 14/11		03.03.2011	<p>Ad Tempo 50 am Lärmschwerpunkt im Bereich des Erlenweges B.5.1.3.4 Nach dem Kreisverkehr wird stadteinwärts derzeit erst nach 300 m Tempo 70 erlassen. Gegen eine verkehrsrechtlich Anordnung von 70 km/h ab dem Kreisverkehr bestehen beim Straßenbauamt keine Einwendungen. Dies aus Gründen der Kontinuität und weil die Einmündung von der Rampe L 195 in die L 200 in den vergangenen Jahren Unfallhäufungsstelle war. Nachdem für eine derartige Geschwindigkeitsbeschränkung aus verkehrlichen Gründen keine Zustimmung des RP erforderlich ist, könnte diese von Seiten der Stadt Überlingen als zuständige Straßenverkehrsbehörde nach Anhörung der Polizeidirektion unmittelbar gegenüber dem Straßenbauamt verkehrsrechtlich angeordnet und zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>B.5.2.1.2 Das Gebäude Oberriedweg 2 liegt nicht in einem Wohngebiet. Lärmrichtwertüberschreitungen gemäß der Lärmschutz-Richtlinie Straßenverkehr liegen insofern nicht vor. Die in Anlage 3 (Maßnahmenplan) genannte Zahl reduziert sich erheblich und ist anzupassen. Nachdem es in den Gebäuden Erlenweg 5 und 7 nur eine kleine Zahl von Betroffenen gibt und die Richtwertüberschreitung gering ist, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern an diesen beiden Gebäuden verhältnismäßiger als die Anordnung einer ganztägigen Beschränkung auf Tempo 50.</p>	<p>Die am Erlenweg liegende Einmündung der Rampe Südwest von der L 195 in die L 200 weist in den Jahren 2008 bis Juni 2010 im Längsverkehr der L 200, im Kreuzungsverkehr und im einbiegenden Verkehr rd. 4 Unfälle pro Jahr auf. Im 1. Halbjahr 2011 war das Unfallaufkommen mit 6 Unfällen mehr als doppelt so hoch wie im Durchschnitt der Jahre 2008 bis 2010. Im Knoten zur Rampe SW ereigneten sich innerhalb von 2,5 Jahren 6 Unfälle mit Personenschaden. Bei mehr als 5 Unfällen mit Personenschäden in 3 Jahren spricht man von einer "Unfallhäufungsstelle". Um den sehr hohen Unfallzahlen entgegenzuwirken, sollte die Geschwindigkeit bereits im Vorfeld des Knotens auf 50 km/h (und nicht nur auf 70 km/h) beschränkt werden.</p> <p>Die Stadt Überlingen hat die Auslösewerte des Lärmaktionsplans – entsprechend einer Gesetzesinitiative des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat (BR-Drs. 280/06, S. 2) – mit Lden = 70 dB(A) und Lnight = 60 dB(A) festgesetzt. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV mit ihren „Grenzwerten“ entfalten für die Lärmaktionsplanung keine Bindungswirkung (siehe 11/11, S. 19).</p>	<p>Die Anregung einer Beschränkung auf Tempo 70 wird zwar begrüßt. Da sie nicht ausreichend ist, wird ihr jedoch nicht entsprochen.</p> <p>Der Anregung wird nicht stattgegeben</p>

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung/Planer	Beschlussempfehlung
VERKEHRLÄRM					
			<p>Lärmschutzfenster wären beim zuständigen Straßenbaulastträger (Land BW) zu beantragen.</p> <p>II Belange des Immissionsschutzes Auch wenn die untere Immissionsschutzbehörde durch die geplanten Maßnahmen nicht berührt wird, erlauben wir uns folgende Anregungen:</p> <p>Da die L 200 entlang der Gebäude Erlenweg 5 und 7 in einem Einschnitt verläuft, wäre eine mögliche Lärminderungsmaßnahme für diese Gebäude, die bestehende Böschungswand als Lärmschutzwand zu erhöhen. Für die nach Süden ausgerichteten Außenbereiche und die Räume im EG würde, je nach Höhe der Wand, eine zusätzliche Lärminderung resultieren. Die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auf einem 300 m langen Teilstück mindert zwar die Beurteilungspegel um rd. 2 dB(A), doch unterschreiten die Beurteilungspegel die gewählten Auslösewerte nicht bzw. nur minimal. Die Vorsorgewerte für Straßeneubauten werden weiterhin überschritten.</p> <p>Tabelle 11, S. 72 erscheint hinsichtlich der Spaltenüberschrift nicht verständlich</p>	<p>Im Maßnahmenplan in Anlage 3 ist der Bau einer Lärmschutzwand für die beiden Gebäude als eine mittel- bis langfristige Maßnahme vermerkt. Da jedoch der Aufwand für den Bau einer Wand für nur 2 Gebäude als tendenziell groß angesehen wird, wird die Maßnahme vorerst zurückgestellt.</p> <p>Außerdem sollte beim Bau einer Wand sichergestellt werden, dass sie bei baulichen Änderungen im Zuge des Neubaus des Bauabschnittes II B erhalten werden kann und zur Lärminderung beiträgt.</p> <p>Wurde in der Beschlussfassung berichtigt.</p>	Der Anregung wird nicht stattgegeben
Ad 14/11		03.03.2011	<p>III Belange des Wasser- und Bodenschutzes Soweit Lärmschutzmaßnahmen durch Errichtung oder wesentliche Änderung/Ergänzung bestehender Lärmschutzwälle geplant sind, ist das Amt für Wasser- und Bodenschutz in Hinblick auf mögliche Beeinträchtigungen von Boden und Grundwasser bei der Planung zu beteiligen</p>	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich

Stellungnahme Nr.	Träger öffentlicher Belange	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung Verwaltung / Planer	Beschlussempfehlung
STRASSENVERKEHRSLÄRM					
15		17.01.2011	Um Benachrichtigung bei konkreten Baumaßnahmen von Lärmschutzwänden oder Ähnlichem wird gebeten. Vor Beginn der Tiefbauarbeiten sind Kabellagepläne anzufordern und die darauf vermerkten Hinweise zu beachten.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
16	<i>Gemeinde Salem</i>	24.01.2011	Die Gemeinde Salem geht davon aus, dass durch die im Grobkonzept zum Lärmaktionsplan genannten Maßnahmen keine Verkehrsverlagerungen verursacht werden, die unverträgliche Erhöhungen der Lärmbelastung auf Straßen der Gemeinde Salem zur Folge hätten. Unter dieser Voraussetzung bringt die Gemeinde Salem i.R. der Beteiligung keine Anregungen oder Bedenken vor.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
17	<i>Handwerkskammer Ulm</i>	28.02.2011	Keine Bedenken und Anregungen.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich
18	<i>Stadt Meersburg</i>	14.03.2011	Von Seiten des Gemeindeverwaltungsverbandes Meersburg werden keine Anregungen vorgebracht, da Belange und Planungsziele nicht berührt werden. Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.	Kenntnisnahme	Nicht erforderlich