Anlage 5: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Beteiligungen

Anlage 5.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Behörden der 1. Beteiligungsrunde vom 17.04. - 22.05.2025

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
1.	Verband Region Stuttgart, Eingang Stellungnahme am 24.04.2025	[..] für die Beteiligung des Verband Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Stadt Korntal-Münchingen bedanken wir uns sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 1. April 2025 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
2.	Landesamt für Denkmalpflege Referat 84.2 – Inventarisation, Planungsberatung, Archivierung und Grabungscontrolling Eingang Stellungnahme am 29.04.2025	[..] vielen Dank für die Beteiligung des Landesamts für Denkmalpflege am Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen. Zum o.g. Planentwurf bestehen im Grundsatz keine Bedenken oder Anregungen seitens des Landesamts für Denkmalpflege. Wir bitten jedoch bei passiven Lärmschutzmaßnahmen die notwendige Abstimmung bei Kulturdenkmalen der Bau- und Kunstdenkmalpflege im Rahmen eines denkmalschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens aufzunehmen bzw. zu berücksichtigen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen werden nach dem vorliegenden Berichtsentwurf zwar bislang nicht explizit benannt, jedoch wird vorsorglich auf dadurch möglicherweise berührte Belange der Archäologischen Denkmalpflege und notwendige Abstimmung bzw. denkmalschutzrechtliche Genehmigung hingewiesen. Wir bitten um nachrichtliche Ergänzung.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
3.	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Sachbereich 1 Eingang Stellungnahme am 30.04.2025	[..] Ihr Schreiben ist am 30.04.2025 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange. Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren. Gemäß § 47e Abs. 3 BImSchG ist das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes, wie bereits in Ihren Unterlagen erwähnt. Die aktuelle Kartierung finden Sie unter: EBA - Lärmaktionsplanung	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
4.	Landratsamt Ludwigsburg Geschäftsteilleitung Straßenverkehrswesen Eingang Stellungnahme am 02.05.2025	[..] bei uns Im Haus wurde die Beteiligung Träger öffentlicher Belange gestartet. Bei der Prüfung der Unterlagen ist uns aufgefallen, dass in der vorliegenden Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen genannt wurden. Ist das so gewollt? Sollten die Stadt Korntal-München jedoch weitere Maßnahmen vorsehen, sind diese im Einzelnen und Konkret zu benennen sowie deren Auswirkung (positiv wie negativ) abzuwägen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stadt Korntal-Münchingen lässt die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie den Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge prüfen und nimmt die Ergebnisse in den LAP auf.	Zur Kenntnis genommen. Der LAP wird entsprechend ergänzt.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
5.	Stadt Ditzingen, Abteilungsleitung Umwelt und Stadtplanung Stadtbauamt Eingang Stellungnahme am 05.05.2025	[..] die Belange der Stadt Ditzingen sind durch den Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen nicht betroffen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
6.	WEG Württembergische Eisenbahn-Gesellschaft mbH Eingang Stellungnahme am 06.05.2025	[..] wird bedanken uns für Ihre Anfrage zu o. g. Lärmaktionsplan. Die Württembergische Eisen-bahn-Gesellschaft (WEG) als Betreiberin der Strohgäubahn sieht sich hier als nicht betroffen an. Dies ist auch im Erläuterungsteil des Planes unter Punkt 3.2 „Schienenverkehrsnetz“ deutlich vermerkt: „…Diese regionale Bahn (Strohgäubahn) ist allerdings aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.“	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
7.	Eisenbahn-Bundesamt, Bonn Eingang Stellungnahme am 07.05.2025	[..] vielen Dank für die Möglichkeit zur Beteiligung an der Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen. Im Beteiligungsverfahren im Rahmen der Lärmaktionsplanung erhalten auch Behörden die Gelegenheit sich zu beteiligen, dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) dar. Durch die Stadt Korntal-Münchingen verläuft die Haupteisenbahnstrecke 4810. Auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes finden Sie Kartenmaterial für die Stadt Korntal-Münchingen, das Ihnen kostenfrei zur Verfügung steht. Unter	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Lärm- und Betroffenheitskarten sowie die entsprechenden Statistiken zu den Betroffenen durch Schienenverkehrslärm wurde in den Lärmaktionsplan informativ aufgenommen. Auch wurde die geplante Schallschutzmaßnahme (Lärmschutzwand), für welche der Bau ab 2026 geplant ist, textlich erwähnt.	Zur Kenntnis genommen. Informative Aufnahme der angegebenen Punkte in den Lärmaktionsplan.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		EBA - Baden-Württemberg: Haupteisenbahnstrecken: Lärm-/Betroffenheitskarten können Sie Lärm- und Betroffenheitskarten (sowohl für den gewichteten Tag-Abend-Nacht-Lärmindex LDEN als auch für den Nacht-Lärmindex LNight) an Haupteisenbahnstrecken beziehen. Bitte achten Sie bei den bereitgestellten Materialien auf die Hinweise zu Nutzungs- und Urheberrechten. Die Ergebnisse der Lärmkartierung (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes sind als Belastetenstatistik für die Stadt Korntal-Münchingen beigefügt. An der ersten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan (Runde 4) des Eisenbahn-Bundesamtes, die vom 13. März bis 24. April 2023 stattfand, haben keine Personen aus der Stadt Korntal-Münchingen teilgenommen. Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) gilt das Prinzip der Lärmvorsorge. Das bedeutet, dass ein Anspruch auf Lärmschutz dann entsteht, wenn Schienenwege neu gebaut oder wesentlich geändert werden. Ergänzend hierzu hat die Bundesregierung bereits 1999 ein Lärmsanierungsprogramm eingerichtet, im Rahmen dessen auch an bestehenden Eisenbahnstrecken – also ohne wesentliche Änderung am Schienenweg – Schallschutz realisiert werden kann. Allerdings besteht hierauf im Gegensatz zur Lärmvorsorge kein Rechtsanspruch. Die genauen Voraus-		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		setzungen finden sich in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022), die im Internet unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile eingesehen werden kann. Voraussetzung für die Durchführung einer Lärmsanierungsmaßnahme ist, dass die entsprechende Strecke in das Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes aufgenommen ist und dabei als entsprechend dringlich angesehen wird. Zuwendungsempfängerin bzw. -empfänger der Mittel, die der Bund für die Lärmsanierung zur Verfügung stellt, sind ausschließlich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes, z. B. die DB InfraGO AG (ehemals DB Netz AG), die auch die operative Gesamtprojektleitung wahrnehmen. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen, zu denen der Einbau von Schallschutzfenstern zählt, sind Hauseigentümerinnen bzw. -eigentümer Zweitempfängerin bzw. -empfänger. Sie werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen über das Lärmsanierungsprogramm informiert und erhalten die Möglichkeit zur Teilnahme. Mit Abschluss der Maßnahme werden keine Fördermittel mehr freigegeben. Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogrammes des Bundes wurden folgender		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Sanierungsbereich geprüft. Die Anlage 1 (Liste der in Bearbeitung befindlichen oder fertig gestellten Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes enthält für die Stadt Korntal-Münchingen folgende Informationen: *Tabelle 1: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes Strecke Sanierungsbereich* **Tabelle 1: Auszug aus Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes** Strecke | Sanierungsbereich | Lage des Sanierungsbereiches: von km | bis km | Länge | Schallschutzwand: Länge | Höhe | Status* | Anzahl der Wohneinheiten | Status* 4810 | Korntal-Münchingen | 2,3 | 4,3 | 2,0 km | 1.045 m | 3,0 m | 4 | 0 | 5 *Status 4: Die Maßnahme ist in Planung, Status 5: Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung Nach den mir vorliegenden Informationen ist der Bau der Schallschutzwände ab Herbst 2026 geplant. Einen Überblick zum Sanierungsbereich mit jeweiligen Stand der Umsetzung können Sie auf den Internetseiten der DB InfraGO AG einsehen: https://laermsanierung.deutsche-bahn.com/karte/index.html#/details/08387 Bei Fragen zum Planungsstand, zur Organisation oder zur konkreten Durchführung von bestimmten Lärmsanierungsmaßnahmen, können Sie sich auch direkt an folgende E-Mail-Adresse der DB InfraGO AG wenden: laermsanierung@deutschebahn.com Im Lärmaktionsplan behandeln Sie ab Seite 20 das Thema „Ruhige Gebiete“. In diesem Zusammenhang möchte ich Sie darauf hinweisen, dass ruhige Gebiete, die sich in der Nähe		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		von Schienenverkehrswegen von Eisenbahnen des Bundes befinden, durch Schienenverkehrslärm belastet sein können. Ich hoffe, dass diese Informationen und Materialien Sie bei der Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen unterstützen. Bei weiteren Fragen oder Informationswünschen zur Lärmkartierung, Lärmaktionsplanung oder Öffentlichkeitsbeteiligung des Eisenbahn-Bundesamtes, können Sie sich gerne an meine Kolleginnen und Kollegen oder an mich wenden.		
8.	Netze BW GmbH, Netzplanung Infrastruktur Eingang Stellungnahme am 13.05.2025	[..] für Ihre E-Mail sowie die Bereitstellung der Planungsunterlagen bedanken wir uns. In den vom Lärmaktionsplan betroffenen Bereichen in Korntal-Münchingen sind Strom- (Mittel- und Niederspannung), sowie Gasversorgungsanlagen (Mittel- und Niederdruck) vorhanden. Genaue Festlegungen über Erneuerungsmaßnahmen und Netzerweiterungen der betreffenden Anlagen werden wir im Rahmen der jeweiligen Ausbaumaßnahme treffen, wenn entsprechende Detailplanungen laut dem Maßnahmenkatalog vorliegen. Wir bitten Sie deshalb, die geplanten Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig mit uns abzustimmen. Wir weisen darauf hin, dass vor der Durchführung von Baumaßnahmen für den Bauausführenden die Erkundigungs- und Sicherungspflicht besteht und dieser verpflichtet ist, unmittelbar vor Aufnahme von Tiefbauarbeiten,	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		aktuelle Planunterlagen bei der zuständigen Stelle [..] anzufordern bzw. sich solche zu beschaffen.		
9.	POLIZEIPRÄSIDIUM LUDWIGSBURG, Sachbereich Verkehr Eingang Stellungnahme am 13.05.2025	[..] von Seiten des Polizeipräsidiums Ludwigsburg bestehen keine Bedenken an der Fortschreibung des Lärmaktionsplans. Freundliche Grüße	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
10.	Handwerkskammer Region Stuttgart Eingang Stellungnahme am 14.05.2025	[..] zu dieser 4. Runde des Lärmaktionsplanes haben wir keine konkreten Bedenken oder Anregungen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
11.	RP Stuttgart, Abt. Wirtschaft und Infrastruktur Eingang Stellungnahme am 20.05.2025	[..] vielen Dank für die Beteiligung am oben genannten Vorhaben. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Korntal-Münchingen 2025 keine Bedenken. Wir weisen darauf hin, dass bei sonstigen Fachplanungen keine Koordination innerhalb des Regierungspräsidiums erfolgt. Wir bitten Sie daher bei Bedarf gesondert auf die jeweiligen Fach-abteilungen zuzugehen [..]	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
12.	IHK Region Stuttgart Bezirkskammer Ludwigsburg Eingang Stellungnahme am 21.05.2025	[..] vielen Dank für Ihre Informationen zur Fortschreibung der oben genannten Lärmaktionsplans. Dieser enthält unter 6.1 eine sehr umfangreiche Tabelle mit bereits umgesetzten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen. Unter 6.2 wird auf weitere mögliche Maßnahmen eingegangen. Unter „Lärmarme Fahrbahnoberfläche“ halten wir die Ausführung für	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		wichtig „Sofern die genannten lärmmindernden Beläge bei ohnehin anstehenden Fahrbahnerneuerungen zum Einsatz kommen, können Pegelminderungen mit relativ geringem finanziellem Mehraufwand erreicht werden.“ Im Kontext von Geschwindigkeitsbeschränkungen wird auf das wichtige Kriterium Verkehrsfluss eingegangen.		
13.	LHS Stuttgart, Amt für Umweltschutz Eingang Stellungnahme am 22.05.2025	[..] wir danken für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Korntal-Münchingen abgeben zu können. In Abschnitt 6.2 werden mögliche Maßnahmen zur Lärmminderung (Geschwindigkeitsbeschränkungen und lärmarme Straßenbeläge) genannt. Wir vermissen konkrete Angaben, wo diese Maßnahmen zumindest in Erwägung gezogen werden. Grundsätzlich halten wir Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 km/h innerorts) und lärmarme Straßenbeläge für sehr wirkungsvolle Lärmminderungsmaßnahmen. In Abschnitt 6.4.2 werden zwei mögliche ruhige Gebiete aufgeführt. Diese beiden Gebiete sind fast komplett hoch lärmbelastet (LDEN über 60 dB(A), größere Bereiche sogar über 65 dB(A)). Angesichts dieser hohen Lärmbelastung ist es sehr fraglich, ob diese beiden Gebiete als ruhige Gebiete geeignet sind, auch wenn die anderen Auswahlkriterien (Flächennutzung, Lage, Mindestgröße) erfüllt sind. Die im Lärmaktionsplan festgesetzten ruhigen Gebiete müssen bei künftigen Planungen berücksichtigt werden. Beide genannten ruhige	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stadt Korntal-Münchingen lässt die Beschränkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowie den Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge prüfen und nimmt die Ergebnisse in den LAP auf.	Zur Kenntnis genommen. Der LAP wird entsprechend ergänzt.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Gebiete grenzen unmittelbar an Stuttgarter Gemarkung. Es wird daher darum gebeten, die Festsetzung mit der Stadt Stuttgart abzustimmen. [..]		
14.	Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, Abteilung Planung Eingang Stellungnahme am 22.05.2025	[..] vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Korntal-Münchingen, zu dem wir gerne - wie folgt- Stellung nehmen: Der Erhalt von Tempo 40 in der Ortsdurchfahrt Münchingen ist für den ÖPNV essenziell, um ein möglichst zügiges Vorankommen und das Einhalten der Fahrpläne gewährleisten zu können. Dies hat für die betroffenen Linien oberste Priorität. Daher bitten wir bei allen weiteren Geschwindigkeitsreduzierungen um kritische Prüfung und eine maßvolle Abwägung. Insbesondere die Anordnung von Tempo 30 ist in der Regel für den Busverkehr nicht verträglich. Wir möchten daher anregen, die Förderung und Stärkung des ÖPNV als Instrument der Lärmaktionsplanung, als Baustein des Klimaschutzes und als Bestandteil einer nachhaltigen Mobilitätsplanung aufzunehmen und diesen nicht der Lärmaktionsplanung unterliegen zu lassen. Eine Förderung und Attraktivitätssteigerung des Busverkehrs kann langfristig eine Reduzierung des MIV-Anteils bewirken und – insbesondere im Hinblick auf die zukünftig vermehrt einzusetzenden sauberen und emissionsfreien	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Es ist an dieser Stelle ein Shared-Space geplant, der vom Stiegelplatz bis zum Wetteplatz führt. Auf diesem kurzen Abschnitt soll Tempo 20 statt Tempo 30 gefahren werden.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Fahrzeuge im Busverkehr – auch einen bedeutenden Beitrag zur Lärmreduzierung beitragen. Dazu sind jedoch auch auf kommunaler Ebene die Voraussetzungen zu schaffen, indem etwa Busbuchten nach Möglichkeit zu Fahrbahnhaltestellen umgewandelt werden, ein schnelles (Links-) Abbiegen ermöglicht und insgesamt ein rasches Vorankommen gewährleistet wird. Solche Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen sind bei zukünftigen Umbaumaßnahmen nach Möglichkeit einzuplanen z.B. am Stiegelplatz. Die unseren Informationen nach dort geplante Tempo 20-Zone kann aus unserer Sicht nicht mit den Zielen der Lärmaktionsplanung begründet werden. Daher sind die Auswirkungen dieser Planung auf den ÖPNV zu minimieren und mit ihm abzustimmen. Der betroffene Streckenabschnitt sollte möglichst kurzgehalten und im Zentrum dieses Bereichs eine (Fahrbahnrand-) Haltestelle angeordnet werden. Wir weisen darauf hin, dass die In Kallenberg bestehenden Strecken mit Tempo 30 durch einen Rückbau der Busbuchten flankiert werden sollten. Die heutigen Busbuchten sind fahrgeometrisch äußerst schwierig, da der vorhandene Hochbord nicht parallel angefahren werden kann. Des Weiteren ist es aus unserer Sicht angezeigt, auch mögliche negative Auswirkungen auf den Busverkehr bei der Abwägung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Es ist weder effizient noch nachhaltig, wenn aufgrund des		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		kumulierten Fahrzeitmehrbedarfs durch die Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierungen ein weiteres Fahrzeug samt Fahrpersonal und Betriebskosten aufgewendet werden müssen. Die notwendigen jährlichen Kosten dafür können auf etwa 250.000 € beziffert werden. Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung heißt es dazu wie folgt: *„Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. A.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden. Gutachterliche Bewertungen sind i. d. R. nicht erforderlich.“* (siehe Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, S. 23/24). Insgesamt bitten wir daher um Prüfung und den Vorzug alternativer Maßnahmen: - Lärmschutz durch Anpassung der Infrastruktur, z.B. lärmmindernder Straßenbelag, Lärmschutzfenster (passiver Lärmschutz)		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		- Zeitlich differenzierte Regelung mit Tempo 30 nur in den Nachtstunden - Temporeduzierung auf 40 km/h - Förderung alternativer Verkehrsmittel; neben Förderung des Busverkehrs auch Verbesserung des Radwegenetzes Zusammenfassend bitten wir somit um Prüfung, bei zukünftigen Geschwindigkeitsreduzierungen die o.g. Alternativen gegenüber der Anordnung von Tempo 30 ganztägig den Vorzug zu geben sowie um die Umsetzung von Beschleunigungs- und Bevorrechtigungsmaßnahmen. Dies würde aus Sicht des ÖPNV eine ausgewogenere Lösung darstellen, die sowohl den Lärmschutz als auch die Effizienz und Attraktivität des Busverkehrs und des gesamten Verkehrsflusses berücksichtigt. Wir regen an, zur Abstimmung des Lärmaktionsplanung mit dem ÖPNV (Landkreis und VVS) einen gemeinsamen Termin vorzusehen. Gerne stehen wir Ihnen für Fragen zur Verfügung.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
15.	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Bauen und Immissionsschutz Eingang Stellungnahme am 22.05.2025	I. ***Immissionsschutz*** Die schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 (Bericht-Nr. ACB-0425-236164/04) der ACCON GmbH vom 01.04.2024 wurde in fachtechnischer Hinsicht geprüft. Der Untersuchung ist zu entnehmen, dass die Schwelle zur Gesundheitsgefahr sowie die Auslösewerte für Maßnahmen an einigen Gebäuden überschritten werden. Es wurde ermittelt, dass 170 Personen von Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag betroffen sind. Für den Beurteilungszeitraum Nacht wurden Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 60 dB(A) bei 402 Personen festgestellt. Von Überschreitungen der Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. und 55 dB(A) sind 922 bzw. 1395 Personen betroffen. Im vorangehenden Lärmaktionsplan der Stufe 3 (Bericht-Nr. 8641-09-B der Accon GmbH vom 24.07.20219) wurde ermittelt, dass 15 Personen von Überschreitungen der Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) im Beurteilungszeitraum Tag betroffen waren. Für den Beurteilungszeitraum Nacht lag die Anzahl der von Überschreitungen betroffenen Personen bei 32. Von Überschreitungen der Auslösewerte von 65 dB(A) bzw. und 55 dB(A) waren 357 bzw. 606 Personen betroffen. Im Vergleich zum Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2019 hat die Anzahl der Personen, die von hohen bzw. sehr hohen Geräuschbelastungen betroffenen sind, in ganz erheblichem Umfang zugenommen. Wir regen an in den Kapiteln 4.2 bzw. 5 des aktuellen Berichts detailliert die Gründe für diese Verschlechterung zu erläutern und gegebenenfalls weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen in den Blick zu nehmen. Bezüglich Geschwindigkeitsabsenkungen weisen wir darauf hin, dass vermieden werden sollte, dass Hauptverkehrsstraßen ihre Attraktivität gegenüber dem untergeordneten Straßennetz verlieren und es zur Benutzung von alternativen Routen in Form von Schleichverkehren kommt. Aufgrund mathematischen bzw. physikalischen Zusammenhänge in der Akustik können Verkehrsverlagerungen von Haupt- auf Nebenstraßen zu deutlichen Pegelerhöhungen in bislang gering belasteten Bereichen führen. Es sollte vermieden werden, dass sich durch Geschwindigkeitsreduzierungen die Zahl der belasteten Menschen im Bereich der nicht untersuchten Straßen deutlich erhöht und das Ziel der Lärmaktionsplanung auf diese Weise ad absurdum geführt werden würde. Der Lärmaktionsplan stellt eine wichtige Informationsquelle für die Steuerung der städtebaulichen Entwicklung dar. Die Ergebnisse sollten im Rahmen der Bauleitplanung dazu genutzt werden ruhigere, für Wohnnutzung geeignete Flächen zu identifizieren bzw. weniger schutzwürdige Gebiete (wie z.B. Gewerbegebiete) entlang der höher belasteten Verkehrsachsen anzusiedeln. II. ***Straßen*** Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Korntal-Münchingen untersucht den Straßenverkehrslärm im Bereich der Autobahn 81, der Bundesstraße 10 und der Landesstraßen 1141 und 1143. Im Bereich von Kreisstraßen in der Baulast des Landkreises liegen keine relevanten Überschreitungen vor. Lärmminderungsmaßnahmen werden dort nicht vorgeschlagen, sodass derzeit dort kein Handlungsbedarf des Landkreises besteht. III. ***Verkehr*** Bei der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen wurden keine Maßnahmen genannt, die verkehrsrechtlich bewertet werden können. Sollten jedoch weitere Maßnahmen vorgesehen sein, sind diese konkret und im Einzelnen zu benennen sowie deren Auswirkung, positiv wie negativ, abzuwägen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Stadt Korntal-Münchingen lässt die Beschränkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowie den Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge prüfen und nimmt die Ergebnisse in den LAP auf. Die Lärmkartierung 2022 erfolgt erstmals auf Basis der neuen, im Rahmen von CNOSSOS europaweit harmonisierten, Berechnungsverfahren (einheitliche Methode für die Beurteilung des Umgebungslärms für die Verkehrsträger Straße, Schiene, Flug, Industrie). Aufgrund der geänderten Berechnungsverfahren und der geänderten statistischen Methodik zur Ermittlung der Belastetenzahlen ist die aktuelle Lärmkartierung nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der vorangegangenen Kartierungen vergleichbar. Insbesondere werden aufgrund der geänderten Methodik deutlich höhere Belastetenzahlen ausgewiesen. (Quelle: Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung 08.02.2023, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg) Damit ist keine direkte Vergleichbarkeit mit vorangegangenen Ergebnissen aus den Lärmkartierungen der Hauptver-	Zur Kenntnis genommen. Der LAP wird entsprechend ergänzt.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		IV. *ÖPNV* Im Entwurf des Lärmaktionsplans werden keine konkreten Maßnahmen benannt, die zur Senkung des Lärms beitragen. Die einzelnen Maßnahmen müssen im LAP konkretisiert dargestellt werden. Ohne die kann auch keine Stellungnahme hinsichtlich der Auswirkungen auf den ÖPNV abgegeben werden. V. *Gesundheitsschutz* Im Stadtgebiet Korntal-Münchingen werden die Maßnahmenwerte überschritten. Insgesamt sind 170 Personen von Lärm > 70 dB(A) tagsüber und 402 Personen von Lärm > 60 dB(A) nachts betroffen. Die Überschreitung der sogenannten Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) betrifft tagsüber 922 Personen bzw. nachts 1.395 Personen. Dies hat laut dem Entwurf der Lärmaktionsplanung tags wie nachts für eine erhöhte Anzahl an Wohngebäuden bzw. deren Bewohner erhebliche bis gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zur Folge. Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) vom 08. Februar 2023 leitet sich daraus, entlang dieser Strecken, ein Handlungsbedarf zur Planung und eine möglichst zeitnahe Umsetzung geeigneter lärmmindernder Maßnahmen ab, um die Lärmbelastung vor Ort entsprechend zu vermindern. D.h., die Auslösewerte sollten erreicht oder besser unterschritten werden, um eine wirksame Entlastung aller betroffenen Anwohner zu ermöglichen. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung benennt keine konkreten Vorschläge zur zusätzlichen Lärmminderung. Da die Maßnahmen- bzw. Auslösewerte überschritten sind, empfehlen wir nachdrücklich Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen. Mögliche Maßnahmen beinhalten wie bereits im Entwurf genannt unter anderem Temporeduzierungen und Fahrbahnsanierungen, aber auch weitere wie Lärmsanierungsmaßnahmen (durch die Stadt und Förderangebote für Betroffene), Schallschutzzäune, verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung, Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, um die PKW-Nutzung und somit die Verkehrsmenge zu verringern, nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen, Thematisierung des Lärms als Umweltproblem und die Sensibilisierung für das Thema Lärm in der strategischen Planung. Um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen und für alle betroffenen Anwohner die Maßnahmenwerte und im optimalen Fall die Auslösewerte zu unterschreiten, empfehlen wir nachdrücklich die Prüfung und Umsetzung aller möglichen Maßnahmen. Da der Entwurf keine Maßnahmen zur Verminderung der Lärmbelästigung konkretisiert, können wir keine Bewertung der Maßnahmen vornehmen. Wir raten dringend an Maßnahmen zu ergreifen, die die Verkehrslärmbelastung vermindern, sodass die sehr hohe Lärmbelastung (Maßnahmenwerte LDEN > 70 dB(A)/ LN > 60 dB(A)) unterschritten und die Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) auch aus umweltmedizinischer Sicht bzw. Gründen der gesundheitlichen Vorsorge, erreicht bzw. ebenfalls unterschritten werden. Nur so ist es möglich verkehrslärmbedingte Gesundheitsgefährdung zu reduzieren.	kehrsstraßen möglich. Auch eine Verbesserung durch evtl. durchgeführte Maßnahmen vorangegangener Aktionspläne ist nicht ohne Weiteres darstellbar. Bei einer geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung im Hauptstraßennetz finden fachgerechte Abwägungen, u.a. auch bzgl. der Funktion der Straßen und möglichen Verkehrsverlagerungen statt. Kostenschätzungen werden in den an die LUBW zu liefernden Daten, soweit möglich, dargelegt. Detailuntersuchungen zu Schulen und Kindertagesstätten sind im Rahmen der LAP derzeit nicht geplant; können bei Bedarf auch im Nachgang durchgeführt werden.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Aus den zuvor genannten Maßnahmen möchten wir einige hervorheben: Geschwindigkeitsreduzierungen tags wie nachts können einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten und sind zudem kurzfristig umsetzbar. Die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl, durch die Förderung und den Ausbau des ÖPNV bzw. von Fahrradwegen/Fußgängerzonen ist ebenfalls eine Möglichkeit, die Verkehrsbelastung weiter zu reduzieren und sollte in jedem Lärmaktionsplan zur Diskussion gebracht werden. Zusätzlich ist eine Fortbewegung zu Fuß oder mit dem Fahrrad gesundheitsförderlich. Gesondert müssen die Schulen betrachtet werden. Hier liegt der Grenzwert für Verkehrslärm laut 16. BImSchV tagsüber bei 57 dB(A). Studienergebnisse gehen von einem Einfluss von Umweltlärm auf kognitive Leistungen von einer Leistungsminderung ab Tages-Außenschallpegeln von 50 dB(A) aus. Deswegen sollte vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden. Laut Entwurf wird der Kinderbetreuungseinrichtung „Kleine Arche“ tagsüber einem Lärmpegel von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Damit wird der Grenzwert von 57 dB(A) tagsüber mindestens an einer Kinderbetreuungseinrichtung im Stadtgebiet überschritten. Weitere 6 Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sind mit mindestens 56 dB(A) belastet. Lärm kann die für die kindliche Entwicklung wesentlichen Aufmerksamkeits-, Gedächtnis- und Sprachentwicklungsprozesse (rezeptiv/expressiv) stören und demzufolge nicht nur kognitive, sondern auch sozio-emotionale Aspekte des Lernens bei Kindern beeinflussen. In Hinblick auf die allgemein sensiblere Wahrnehmung von Geräuschen durch Kinder ist es empfehlenswert Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Betracht zu ziehen, um den oben genannten Grenzwert zu erreichen bzw. zu unterschreiten. Wir begrüßen die Ausweisung ruhiger Gebiete im Stadtgebiet. Wir regen an weitere ruhige Gebiete zu identifizieren und auszuweisen, um zur Gesundheit der Bevölkerung beizutragen. <u>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</u> 1. Es sollten solche Lärmminderungsmaßen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der Ausweisung und Durchsetzung von Temporeduktionen die Verkehrsverstetigung, sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit höheremittierenden Motortechniken. 2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/ Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Auto-fahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärmminderung. 3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität. 4. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden. 5. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und – insbesondere bei Kindern – für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben. 6. Bei den Lärmgrenz- bzw. -richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich. 7. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein. Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungnahmen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und es daher zu unterschiedlichen Bewertungen kommt.		

Anlage 5.2 Stellungnahmen der Bürger*innen (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
16.	Bürger/in 1 Eingang Stellung-nahme am 15.05.2025	[..] bei der Durchsicht des Entwurfs des Lärmaktionsplanes fielen mir folgende Punkte auf und bedürfen einer Stellung-nahme: Absatz 3.2. ...Strohgäubahn... "Diese regionale Bahn ist allerdings aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen." Dieser Formulierung muss ich heftig widersprechen. Gering war das Verkehrsaufkommen vor vielen Jahren, als der letzte Zug um 21h fuhr, am Wochenende ab Samstag 14h gar nicht mehr. Heute sind an einem Werktag 80 Fahrten im Regelfahrplan verzeichnet, ohne Werks- und Positionierungsfahrten. Von 05h 05 bis 00h54. Dazu kommt, dass die Traktionen oft Dreier-Konstellationen sind, also 3x30 Tonnen auf einem Gleis, das stellenweise einen Radius hat, der eigentlich nur im langsam fahrenden Industrie- und Rangierbetrieb benutzt wird. Dazu wird laut TA-Lärm bei Mehrfach-Traktionen die Zugzahl in den Be-rechnungen erhöht. Die von der WEG als Betreiberin installierte Schienenkopf-konditionierungsanlage ist ein wichtiger und hochgeschätz-ter Beitrag zur Lärmminderung und auch zu 80% zuverläs-sig. Dass weitere Maßnahmen auch seitens der Gemeinde not-wendig sind, ergibt sich schon aus dem Gutachten, das im Vorfeld der Bebauung von Korntal West erstellt wurde. Die	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Formulierung „geringes Verkehrsaufkom-men“ ist auf die Maßgaben der Lärmkartie-rung bzw. der Lärmaktionsplanung bezogen. Hierbei sind nicht bundeseigene Schienenver-kehrsnetze erst ab einem Verkehrsaufkom-men von > 30.000 Züge/Jahr (durchschnittlich 82 Züge/Tag) zu berücksichtigen. Die genannten 80 Fahrten der Strohgäubahn sind bezogen auf einen Werktag – die maßge-bende durchschnittliche Anzahl (Berücksichti-gung von Samstag sowie Sonn- und Feierta-gen) von Zügen liegt allerdings unterhalb die-ses Werts. Es besteht daher keine Pflicht die Strohgäubahn in den Lärmaktionsplan aufzu-nehmen und Lärmminderungsmaßnahmen zu untersuchen. Auch wurde die Strecke bei der strategischen Lärmkartierung von der LUBW aus diesem Grund nicht berücksichtigt. Da eine erweiterte schalltechnische Untersu-chung dieser Leistung einen hohen Kosten-faktor darstellt, hat die Stadt Korntal-Münchin-gen sich entschlossen die derzeitige Lärmak-tionsplanung auf die pflichtkartierten Haupt-verkehrsstraßen zu beschränken.	Zur Kenntnis ge-nommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Empfehlungen wurden wohl bei den Bauvorgaben für Korntal West umgesetzt. Die Situation ist aber entlang der gesamten Streckenführung noch vorhanden, ja eher lauter geworden (durch das höhere Aufkommen als prognostiziert). Zitat 4.2.2.: *Die Ergebnisse zeigen, dass im Zeitbereich tags der Orientierungswert der DIN 18005 von 55 dB(A) im nordwestlichen Bereich an 10 Fassaden an insgesamt 7 Gebäuden um bis zu 1 dB(A) überschritten ist. Im südlichen Bebauungsplangebiet kommt es zu einer Überschreitung an 36 Fassaden an insgesamt 21 Gebäuden um bis zu 12 dB(A). Im Zeitbereich nachts ist der Orientierungswert von 45 dB(A) in* *weiten Teilen des Gebiets überschritten. Die maximale Überschreitung beträgt 14 dB(A) (Haus 127) im südlichen Bereich und 6 dB(A) im nordwestlichen Bereich (Haus 002).* ***Schutzmaßnahmen sind somit erforderlich.*** Allein auf Grund dieses Gutachtens, das sich auf Prognosen aus dem Jahr 2015 für das Jahr 2025 stützt (tatsächlich ist die Belastung höher eingetreten) zeigt es sich, dass hier die Lärmquelle Schiene im lokalen Lärmaktionsplan Niederschlag finden MUSS. Die Lärmkartierung des Entwurfes ist ohne die Berücksichtigung der ermittelten Werte z.B. aus o.g. Gutachten unvollständig. Ich bitte um Aufnahme der entsprechenden Werte in das Vorhaben Lärmaktionsplan.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
17.	Bürger/in 2 Eingang Stellung-nahme am 22.05.2025	[..] Wie Sie an meiner Adresse erkennen können, bin ich kein Bürger der Stadt Korntal und doch bin ich und meine im vermieteten Wohnhaus in der [..] lebenden acht Personen (davon zwei Kleinkinder) trotzdem von den Maßnahmen des LAP der Stadt Korntal-Münchingen betroffen. Ich befinde mich wegen der notwendiger Pflege- und Erhaltungsmaßnahmen von Wohnräumen in meinem vermieteten Elternhaus, des Öfteren in der ….. Ich kenne die Lärmsituation vor Ort noch gut aus meiner Jugendzeit im Elternhaus (1952-1965). Aufgrund meiner laufenden, auch längeren Aufenthalte in Korntal ist mir auch die heutige Situation an der Korntaler Landstraße / Südstraße, der Weilimdorfer Straße und des Schienenverkehrs sehr gut bekannt. Auch schon während meiner Kindheit, die ich zuerst in der Gartenstraße und ab 1956 in der Sonnenbergstraße verbracht habe, war es schon damals „nicht leise“. Verglichen mit der heutigen Situation die durch Umbau der Gleisanlagen, Bau der Südstraße sowie den Bau der Wartungshalle Strohgäubahn mit einer schallreflektierenden 50m langen und 13m hohen Außenwand aus Trapezblech direkt gegenüber dem Wohngebiet sich dramatisch verschlechtert hat, sowie dem gestiegenen Ver-kehrsaufkommen auf Straße und Schiene, war die damalige Zeit noch „angenehm leise“! Damals war das Wohngebiet Sonnenbergstraße noch durch einen langen 6m hohen Damm von der Bahntrasse abgeschirmt. Die Wohnbebauung an der Korntaler Land-straße hat damals noch nicht existiert, sondern war im Sommer unser Abenteuerspielplatz und im Winter Ski und Rodelhang. [..] Vorschläge und Kritiken zum Entwurf Lärmaktionsplan Stadt Korntal-Münchingen Seite **2** von **61**	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene, ausführliche Stellungnahme. Die Stadt Korntal-Münchingen lässt die Beschränkung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten sowie den Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge prüfen und nimmt die Ergebnisse in den LAP auf. Eine frühzeitige Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit erfolgte mit der Auslegung des LAP-Entwurfs und der Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen und Anregungen. Wie von dem Bürger richtig beschrieben, weist der LAP-Entwurf keine konkreten Maßnahmen aus. Entsprechend werden Anregungen und Stellungnahmen geprüft und ggf. im LAP aufgenommen. Anders als der Bürger, empfehlen wir einen LAP, der neben der geforderten Berichterstattung zunächst Maßnahmen in Form von „Untersuchungsaufträgen“ an die Verwaltung enthält. Die sachgerechte Ausarbeitung von Lärmminderungsmaßnahmen selbst stellt eine Maßnahme des LAP dar. Damit werden neben der quantitativen Ermittlung der Lärmminderung auch mögliche negative Aspekte einer Maßnahme betrachtet und einer vorherigen Abwägung unterzogen. Bei Einvernehmen aller beteiligten Stellen kann eine Maßnahme dann im Rahmen der Fortschreibung	Zur Kenntnis genommen. Der LAP wird entsprechend ergänzt.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Aber das ist eben alles nur Vergangenheit und dem Fortschritt geopfert und spielt für den aktuell zu erstellenden Lärmaktionsplan keine Rolle mehr. Nutzen wir die Chance die uns die Erstellung des Lärmaktionsplans bietet um die in der Vergangenheit gemachten Fehler mit der einhergehenden Verlärmung unserer Umwelt zu korrigieren und wieder ein etwas lebenswerteres Umfeld zu schaffen. Nun zum Thema: Nachdem bei allen bisherigen Umbaumaßnahmen und Veränderungen an der L1143 (Südstraße / Korntaler Landstraße, Verlegung der Weilimdorfer Straße, Veränderung der Gleisanlagen der Bahnstrecke und Bau der Wartungshalle der Strohgäubahn der Lärmschutz für Anwohner vernachlässigt, bzw. gar nicht berücksichtigt worden ist, hat sich das Gebiet zu einem erheblichen Lärmschwerpunkt mit Lärmwerten die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen entwickelt. Ich habe die Vorgänge des Lärmaktionsplanes Stufe 4 der Stadt Korntal-Münchingen mit Interesse verfolgt. Leider hat sich die Stadt Korntal-Münchingen nicht an die Empfehlungen des Verkehrsministeriums im Kooperationserlass vom 08.02.2023 und den Hinweisen der LAI für die Fortschreibung der Lärmaktionspläne gehalten und hat zu spät mit den Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung begonnen. Es ist festzustellen, dass keine frühzeitige Beteiligung und Einbindung der Öffentlichkeit in die Erstellung des Lärmaktionsplanes stattgefunden hat und die Vorgaben nach § 47d Abs. 3 BImSchG nicht eingehalten worden sind.	des LAP aufgenommen und umgesetzt werden. Die jeweiligen Zuständigkeiten der Baulastträger sind dabei zu beachten. Die Aufnahme von Maßnahmen, ohne umfängliche Auswirkungsprognose und sichergestellter Finanzierbarkeit empfehlen wir nicht. Die Forderung, dass die Verwaltung zwingend einen LAP über den gesetzlich geforderten Rahmen hinaus zusagen soll, entbehrt einer gesetzlichen Grundlage. Zur Aussage, dass die Stadt Korntal-Münchingen die Lärmaktionsplanung auf die Kartierung und Lärmplanung für die vom LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen beschränkt und diesen Umfang als Pflichtteil tituliert, erscheint die Trennung in einen Pflichtteil und darauf aufbauenden freiwilligen Teil ob der gesetzlichen Frist, sinnvoll. Eine Betrachtung des erweiterten Straßennetzes und/oder der nicht kartierungspflichtigen Strohgäubahn und nötiger Berechnung durch das Planungsbüro ohne diese Trennung hätte den Prozess der Fortschreibung um bis zu einem Jahr verlängert. Ihrer Aussage, dass durch den Entschluss der Stadt Korntal die bisher freiwillig kartierten Straßen nicht mehr in der 4. Fortschreibung der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen und sich natürlich ein absolut nicht mehr vergleichbares Ergebnis der Lärmsituation in Korntal-Münchingen mit der bisherigen Situation ergibt, da die Lärmaktionsplanung auf einer komplett anderen Erfassungsbasis	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Da die Stadt Korntal-Münchingen zur ersten Beteiligung der Öffentlichkeit bereits einen Lärmaktionsplan erstellt hat, sind leider keine Anregungen der Bürger in diesem Entwurf enthalten. Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplanes beinhaltet allerdings keine konkreten Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung sondern erschöpft sich in der Beschreibung der vom LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen und die darin identifizierten Lärmschwerpunkte Die Beschreibung des Umsetzungsstatus von in vorangegangenen Lärmaktionsplänen definierten Lärmminderungsmaßnahmen ist nur fragmental vorhanden. Zu den im Entwurf des Lärmaktionsplan definierten Lärmschwerpunkten gibt es keine definierten Lärmminderungsmaßnahmen. Die Beschreibung von Maßnahmen erschöpft sich in Aussagen welche Lärmminderungsmaßnahmen im Allgemeinen möglich wären. Konkrete Maßnahmen für die definierten Lärmschwerpunkte werden nicht genannt. Mit diesem Inhalt ist der Entwurf nicht als beschlussfähiger Lärmaktionsplan zu bezeichnen. Neben den allgemeinen Aussagen, Einwendungen und Kritiken zum Entwurf des vorliegenden Lärmaktionsplan konzentrieren sich meine persönlichen Vorschläge zum LAP 4 Stufe der Stadt Korntal-Münchingen natürlich auf den mir naheliegenden Bereich der mir bekannten Schwerpunkte Korntaler Landstraße, Südstraße, Weilimdorfer Straße. Dies soll keine Wertung der Wichtigkeit sein und nicht bedeuten, dass	beruht, kann insofern bestätigt werden, dass durch die Änderungen und Umstellung auf das europaweit harmonisierte Berechnungsverfahren CNOSSOS, insbesondere durch die geänderte statistische Methodik zur Ermittlung der Belastetenzahlen, die aktuelle Lärmkartierung nur eingeschränkt mit den Ergebnissen der vorangegangenen Kartierungen vergleichbar ist und wäre. Zudem sei angemerkt, dass freiwillige Lärmkartierungen- und -planungen durch die Stadt auch außerhalb der Fortschreibung des Lärmaktionsplans möglich und zulässig sind. Ihre Aussage „Die Schwelle der LUBW Kartierung für den Straßenverkehrslärm beträgt drei Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen, das entspricht einem Verkehrsaufkommen von DTV 8200 Kfz/Tag. Durch die Umgebungslärmkartierung wird somit ein Großteil der Straßenabschnitte nicht kartiert und dort wohnende Menschen (Belastete) von der anschließenden Lärmaktionsplanung ausgeschlossen“ ist korrekt und tatsächlich wurden in vielen Kommunen -anders als in Korntal-Münchingen- bisher in sämtlichen Lärmaktionsplänen nur die besagten Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsaufkommen von > 8.200 KfZ / Tag in den Blick genommen. Die Prüfung nicht kartierungspflichtiger Straßen ist nach wie vor im Rahmen eines freiwilligen Teils der aktuellen Fortschreibung vorgesehen.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		ich weitere mir unbekannte vorkommende Lärmschwerpunkte in Korntal-Münchingen für unwichtig oder nachrangig halte. Sie finden die detaillierten Ausführungen zu den Aussagen, Einwendungen, Kritiken und persönlichen Vorschlägen in der Anlage. **Allgemeine Anregungen und Bemerkungen zum Lärmaktionsplan** Im Entwurf des LAP der Stadt Korntal-Münchingen bestehen Differenzen und Unstimmigkeiten zu Vorgaben und Verfahrensempfehlungen für die Lärmaktionsplaner-stellung und Darstellung der bisher durchgeführten Maßnahmen. 1.1. **Prozessablauf und Verfahren zur Lärmaktionsplan Erstellung** Die auch gesetzlich vorgeschriebene Information und Beteiligung der Öffentlichkeit ist bei der Lärmaktionsplanung ein entscheidender und das Ergebnis beeinflussender Faktor. Hierüber können die Menschen über Ziele, Alternativen und Auswirkungen der Planung informiert, Lösungen erörtert sowie gemeinsame Ideen entwickelt werden. Bürgerinnen und Bürger sind durch den Umgebungslärm und z. T. durch die vorgesehenen Maßnahmen direkt betroffen. Sie sind mit der Lage vor Ort am besten vertraut und können daher mit eigenen Bewertungen der Situation zu Lösungen beitragen. Die Transparenz von behördlichen Entscheidungen wird erhöht, die Akzeptanz für die Veränderungen geschaffen und Konfliktfelder können frühzeitig identifiziert und gelöst werden. So wird der Weg für eine erfolgreiche Umsetzung geplanter Maßnahmen ermöglicht. Die Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne ist in § 47d Absatz 3 BImSchG geregelt und geht über die reine Anhörung im Sinne des § 73 VwVfG	Auch sei erwähnt, dass sowohl der Entwurf vom 01.04.2025 als auch der nun erarbeite Endbericht vom 13.06.2025 mit einer Untersuchung von Lärmminderungsmaßnahmen den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Der Endbericht wird erneut öffentlich ausgelegt und dieser zusätzlich bei einer Informationsveranstaltung der Bürgerschaft vorgestellt. Wir bedanken uns nochmals für die Vielzahl an Verbesserungs- und Maßnahmenvorschlägen. Insbesondere die von Ihnen Anregungen der Kapitel 3.1.1. – 3.2.2. werden aufgenommen und geprüft Jedoch können zu vereinzelt falschen Tatsachenbehauptungen innerhalb der vorliegenden Stellungnahme nicht weiter Stellung genommen werden.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		oder Erörterung des § 10 Ab-satz 6 BImSchG hinaus. Gemäß § 47d Absatz 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. In der Regel gliedert sich die Lärmaktionsplanung in zwei Phasen, wobei in jeder Phase eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgen soll. Die zuständige Behörde gibt der Öffentlichkeit bereits in der ersten Phase der Planung die Möglichkeit, eigene Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitzuwirken. Dazu sollte die Öffentlichkeit zur Überprüfung des Lärmaktionsplans zu diesem Verfahrenszeitpunkt zumindest eine Übersicht über den Umsetzungsstand des alten Lärmaktionsplans und eine aktuelle Bewertung der Lärmsituation erhalten. Die Ergebnisse auch dieser Phase der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Das bedeutet, dass die zuständige Behörde sich mit den Anregungen inhaltlich auseinandersetzen muss. Aufgrund der Ergebnisse der Phase 1, der Anregungen und Vorschläge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Überprüfung des bisherigen Lärmaktionsplans wird der Entwurf des überarbeiteten, aktualisierten Lärmaktions-plans erarbeitet (Fortschreibung Lärmaktionsplan aus Stufe 3). Wie bei den Gemeinderatssitzungen am 24.10.2024 und 10.04.2025 von der Verwaltung vorgestellt und praktiziert, wird dieses Verfahren bei der Lärmaktionsplanerstellung in		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Korntal-Münchingen nicht eingehalten. Demnach ist von der Verwaltung der Stadt Korntal-Münchingen beabsichtigt, den Lärmaktionsplan und die erforderlichen Maßnahmen ohne umfassende Bürgerbeteiligung und Berücksichtigung der Anregungen und Vorschlägen der Öffentlichkeit an die LUBW als finaler Lärmaktionsplan zu melden. Dazu will sich die Stadt Korntal-Münchingen auf die Kartierung und Lärmplanung für die vom LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen beschränken und tituliert diesen Umfang als Pflichtteil. Dies stellt aber keinen Lärmaktionsplan im Sinne einer Betrachtung der Gesamtlärmverhältnisse dar wie in den Empfehlungen im Kooperationserlass und den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung beschrieben. Es handelt sich hier eher um einen Taschenspielertrick um die Versäumnisse der Verwaltung gegenüber dem LUBW zu kaschieren. Dass mit dieser Vorgehensweise ein falsches Bild der Lärmbelastungen und der Anzahl vom Lärm betroffener Menschen und Einrichtungen in Korntal-Münchingen übermittelt wird, wird anscheinend billigend in Kauf genommen. Die im Rahmen der aktuellen Öffentlichkeitbeteiligung durch Bürger gemachten Vorschläge und Anregungen können ggf. in einem zweiten Schritt als nachlaufende Maßnahmen als Lärmaktionspunkt definiert werden. Durch diese Vorgehensweise werden die Anregungen und Vorschläge der Öffentlichkeit sehr wahrscheinlich auf einen möglichen, aber nicht definierten späteren Zeitpunkt verschoben. Die Verwaltung der Stadt Korntal-Münchingen behält es sich vor die Anregungen und Vorschläge zu bewerten (oder auch nicht) und je nach Haushaltslage auch bis zur		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		nächsten pflichtgemäßen erneuten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in 2029 zu verschieben. In den bisherigen Aussagen der Stadtverwaltung gibt es dazu keine verbindlichen Zusagen, Terminplan und Budgetbereitstellungen um den vorgeschlagenen „2. Schritt-Freiwillige Leistungen“ zu realisieren. Die von der Verwaltung vorgeschlagene Verfahrensweise zur Erstellung der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird abgelehnt. 1.2. **Beteiligung des Gemeinderates** Da Lärmaktionspläne umfassend sind, kann es sich nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handeln. Geschäfte der laufenden Verwaltung sind Entscheidungen, welche als nicht als von grundsätzlicher Bedeutung einzustufen sind, mit anderen Worten Routineangelegenheiten. Im Rahmen der Aufstellung von Lärmaktionsplänen ist eine umfassende Koordinierungsarbeit zu leisten, welche die unterschiedlichsten Belange zu berücksichtigen hat; sie kann daher nicht als Routineangelegenheit eingestuft werden, sondern als eine wichtige Entscheidung, die von der Gemeindevertretung bzw. dem Gemeinderat zu treffen ist. Aufgrund der bisherigen Behandlung und Aktionen der Lärmaktionsplanungen in der Stadt Korntal-Münchingen drängt sich der Eindruck auf, dass dies in der Stadt Korntal-Münchingen nicht so verstanden wird. Das Thema „Fortschreibung Lärmaktionsplan 4 Stufe“ wurde im Gemeinderat an den Sitzungstermin 24.10.2024 und 10.04.2025 behandelt. In den Sitzungen am		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		□ 24.10.2024 wurde dem Gemeinderat eine kurze Übersicht über den geplanten Inhalt der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgestellt. Der Gemeinderat konnte in der Sitzung trotz offener Fragen und Unklarheiten auf den Inhalt des vorgestellten Dokumentes keinen Einfluss nehmen. Zur Abstimmung wurde nur die Entscheidung „Beauftragung eines Dienstleisters zur Aufarbeitung der LUBW Lärmkartierungen“ gestellt. *Auszug Niederschrift GMR 24.10.2024 „Die Verwaltung wird bevollmächtigt, ein Planungsbüro zu beauftragen, dass die Aufbereitung der LUBW-Lärmkartierungsdaten aller kartierungspflichtiger Hauptverkehrsstraßen durchführt und auf deren Grundlage die Überprüfung und Fortschreibung des LAP zur Erfüllung der gesetzlichen Pflicht.“* Die Diskussionen des Gemeinderates betreffend Inhalt der Lärmaktionsplanung und Vorgehen wurden in der Niederschrift zur Sitzung nicht erwähnt. □ 10.04.2025 wurde dem Gemeinderat die Ausarbeitung des beauftragten Dienstleisters Fa.ACCON erstellten Entwurfes der Lärmaktionsplanung zur Kenntnisnahme vorgelegt. Einfluss auf den Inhalt des Entwurfes zur Lärmaktionsplanung war dem Gemeinderat trotz offener Fragen und Unklarheiten nicht möglich da der Tagesordnungspunkt nur reine „Kenntnisnahme/Information“ war. Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ist offensichtlich ein Alleingang der Verwaltung und inhaltlich nicht mit dem Gemeinderat abgestimmt. Da weder Gemeinderat noch die Öffentlichkeit am vorliegenden Entwurf inhaltlich beteiligt war, bzw. sich nicht beteiligen konnten ist die weitere Verwendung des von Verwaltung allein gestalteten Entwurfs des Lärmaktionsplans fraglich.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die Verwendung des vorliegenden Entwurfes als Basis zur Meldung an die LUBW als abgestimmter Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen ist in der vorliegenden Form damit eigentlich bereits schon ausgeschlossen. 1.3. **Öffentlichkeitsbeteiligung** Die Lärmaktionsplanerstellung sollte sich in zwei Phasen gliedern wobei bereits bei Phase 1 die Öffentlichkeit frühzeitig und umfassend informiert und am Gestaltungsprozess beteiligt sein sollte. Wie im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 08.02.2023 und in den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanerstellung ausgeführt ist für eine Lärmaktionsplanung die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit erforderlich. Die Öffentlichkeit soll demnach bereits in der Phase 1 einer Lärmaktionsplanerstellung beteiligt werden, um eigene Vorschläge für den Lärmaktionsplan einzubringen und an der Ausarbeitung und Überprüfung des Lärmaktionsplans effektiv mitwirken zu können. Diese Beteiligung ist bei der Erstellung des Entwurfes des LAP der Stadt Korntal-Münchingen nicht erfolgt. Der Entwurf des Lärmaktionsplanes zeigt keinerlei geplante Maßnahmen auf, sondern erschöpft sich in der teilweisen Betrachtung der bisher in den vergangenen Jahren durchgeführten Maßnahmen und enthält keinerlei konkreten Maßnahmen zur Beseitigung der aufgezeigten Lärmschwerpunkte.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Der Lärmaktionsplanentwurf beschränkt sich ausschließlich auf die Kommentierung der vom LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen. Andere Lärmquellen werden nicht betrachtet und auch nicht beschrieben. Durch die fehlende Beteiligung der Öffentlichkeit sind auch keine zusätzlichen durch die Öffentlichkeit identifizierten Lärmschwerpunkte im LAP-Entwurf beschrieben. Da der Gemeinderat bisher bei der Gestaltung des LAP-Entwurfs inhaltlich und bei der Verfahrensfestlegung nicht beteiligt war, kann festgestellt werden, dass die Verwaltung der Stadt Korntal-Münchingen die Bürger, und auch den Gemeinderat, wissentlich aus der Lärmaktionsplanung ausgegrenzt hat. Auch bei den Gemeinderatssitzungen am 24.10.2024 und 10.04.2025 wurde der Öffentlichkeit kein Rederecht eingeräumt, obwohl es sicher Fragen von den sehr zahlreich erschienen Bürgern gegeben hätte. Die Auslegung des Entwurfes der Verwaltung zur Lärmaktionsplanung ist von der Stadt Korntal-Münchingen vom 17.-22.04.2025 festgesetzt um der Öffentlichkeit Gelegenheit zu geben zum Entwurf Stellung zu nehmen und auch eigene Anregungen zum Thema Verkehrslärm abzugeben. Es ist aufgrund des erkennbaren Vorgehens der Stadt mit großer Wahrscheinlichkeit anzunehmen, dass sämtliche Anregungen und Vorschläge die sich nicht auf Lärmprobleme im Zusammenhang mit den kartierten Hauptverkehrs-straßen L1141, L1143, B10 und A81 beziehen von der Verwaltung zur Zeit und vor der zweiten Auslegung des Entwurfes nicht berücksichtigt werden.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Wie dem Internetauftritt der Stadt Korntal-Münchingen zu diesem Thema zu entnehmen ist, soll der aufgrund der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit „überarbeitete“ Entwurf des Lärmaktionsplanes dem Gemeinderat zum Beschluss vorgelegt werden. Eine erneute Auslegung und Beteiligung der Öffentlichkeit ist nicht vorgesehen. Auszug Internetauftritt Stadt Korntal-Münchingen zum Lärmaktionsplan: *„Wir laden Sie ein, gerne zu diesem Entwurf Stellung zu nehmen und auch eigene Anregungen zum Thema Verkehrslärm abzugeben. Anschließend werden Ihre Stellungnahmen gesichtet, geprüft und ggf. in den bestehenden Entwurf eingearbeitet. Anschließend wird der überarbeitete Entwurf in den Gemeinderat eingebracht, um mit dessen Verabschiedung die Berichtspflicht gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu erfüllen.“* Auch diese Vorgehensweise verstößt gegen die Richtlinien der LAI und des Kooperationserlasses. Der aufgrund von Rückmeldungen und Anregungen der Öffentlichkeit überarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplanes müsste vor der Einbringung in den Gemeinderat nochmals öffentlich ausgelegt werden. *Auszug LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung* „Der Entwurf des Lärmaktionsplans und die Dokumentation der Überprüfung wird ortsüblich bekannt gemacht und die Dokumente werden ausgelegt. Innerhalb einer angemessenen Frist wird Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Die Fristen sollten den in anderen Verfahren üblichen Fristen angeglichen werden (vier Wochen Auslegung und zwei weitere Wochen Äußerungsfrist).“		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Sollte dies nicht erfolgen ist festzustellen, dass die Stadt Korntal-Münchingen der Öffentlichkeit nicht die geforderte Beteiligungsmöglichkeit gem. § 47d Absatz 3 BImSchV bei der Erstellung der Lärmaktionsplanung eingeräumt hat. **1.4. Auftrennung in Pflichtteil und freiwillige Leistung** Die Vorgehensweise der Stadt Korntal-Münchingen die Lärmaktionsplanung 4. Stufe in einen ersten Schritt, den sogenannten „Pflichtteil“ und eventuelle Folgemaßnahmen und Untersuchungen in einen „Freiwilligen Teil“ aufzuteilen ist ausschließlich dem Versäumnis der Stadt geschuldet, die es versäumt hat rechtzeitig in die Lärmaktionsplanung einzusteigen. Die Daten und Lärmkartierungen des LUBW mit den Werten für die Hauptverkehrsstraßen standen seit Februar 2024 zur Verfügung und der vom Verkehrsministerium geforderte Fertigstellungstermin 18.07.2024 für die Lärmaktionsplanung war der Stadt Korntal-Münchingen seit 08.02.2023 ebenfalls bekannt (Kooperationserlass VM BW). Der verspätete Beginn der Lärmaktionsplanung ist nicht durch die Bürger zu verantworten, sondern ausschließlich ein Versäumnis der Verwaltung. Die Qualität und der Inhalt des Aktionsplanes dürfen nicht durch die Versäumnisse der Stadt Korntal-Münchingen leiden. Die Versäumnisse der Stadt Korntal-Münchingen dürfen auch nicht zu Lasten der vom Lärm betroffenen Bürger gehen. Durch die Auftrennung der Lärmprobleme in einen „Pflichtteil“ und einen „Freiwilligen Teil“ wird die Lärmsituation in		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Korntal-Münchingen und die an die LUBW gemeldeten Zahlen für die Anzahl der lärmbelasteten Bewohner und Einrichtungen komplett falsch dargestellt, da in der Lärmaktionsplanung Stufe 3 auch die zusätzlich kartierten Straßen enthalten waren. Mit der von der Stadt Korntal-Münchingen beabsichtigten Verfahrensmethode werden falsche Ergebnisse an die LUBW geliefert, da nicht nur die Berechnungsmethode verändert worden ist, sondern auch der Kartierungsumfang. Die Anzahl der lärmbelasteten Bewohner und Einrichtungen sind in den Meldungen durch das gewählte Verfahren zu niedrig. Durch die Veränderungen der Stadt Korntal-Münchingen an der Datenbasis für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sind die Bewertung der Fortschritte und der Erfolg der Lärmminderungsmaßnahmen absolut unmöglich gemacht. Dies ist vom Gesetzgeber so nicht beabsichtigt worden und daher die Maßnahmen Inhalte für die Fortschreibung von Lärmschutzplänen in den Richtlinien beschrieben. Im Kooperationserlass und den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass im Interesse einer umfassenden Lärmaktionsplanung in den Kommunen auch Straßen kartiert werden sollten die einen maßgeblichen Anteil an der Lärmbelastung liefern, aber keine Hauptverkehrsstraßen sind. *Auszug aus Kooperationserlass VM BW Abschn.1.51 Seite 11* *Für eine zielgerichtete **Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen** und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dabei ist es zweckmäßig, über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen einzubeziehen, bspw. um Gebiete mit*		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Mehrfachbelastungen besser beurteilen zu können und die Grundlage zur Identifizierung potenziell ruhiger Gebiete zu verbessern. Um das Ziel einer umfassenden Lärmaktionsplanung zu erreichen ist die Kartierung aller Straßen auf Gemeindegebiet die einen maßgeblichen Betrag zur Lärmsituation liefern erforderlich. Die Stadt Korntal-Münchingen plant alle Maßnahmen die nicht im Zusammenhang mit der Lärmquelle „Hauptverkehrsstraße“ stehen in den neu erfundenen „Freiwilligen Teil“ der Lärmplanung zu verschieben und zu einem nicht definierten späteren Zeitpunkt zu bewerten und ggf. Maßnahmen daraus generieren und den bereits verabschiedeten Lärmaktionsplan nachträglich zu ändern. Dieses Vorgehen ist nicht rechtskonform. Nach §47d BImSchV Absatz 5 werden Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. **Die Zurückstellung von bereits zum Zeitpunkt der Lärmaktionsplaner-stellung erkannten Lärmbelastungen die einer Lärmaktionsplanung bedürfen sind keine bedeutsamen Entwicklungen der Lärmsituation, sondern bewusst verschwiegene Lärmschwerpunkte, die aus selbstverschuldeten Versäumnissen (zu später Beginn der Bearbeitung) und zur Vermeidung von Strafen oder Prüfungen nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden sind.**		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Es gibt keine Rechtsgrundlage einen verabschiedeten Lärmaktionsplan nachträglich zu ändern um die jetzt bewusst verschwiegenen Lärmschutzmaßnahmen und Planungen vor Ablauf der Überprüfungsperiode in 2029 mit der nächsten regulären Fortschreibung in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen. Es handelt sich dabei auch nicht um Korrektur von Fehlern in der Lärmaktionsplanung (Fehler geschehen aufgrund Unkenntnis oder Fehleinschätzung). Beides ist für das Vorgehen der Stadt Korntal-Münchingen nicht zutreffend. Bewusst inkorrektes Handeln um Vorteile zu erlangen oder Strafen zu vermeiden werden im freundlichsten Fall noch als „Manipulation“ bezeichnet. Es ist zu befürchten, dass die Stadt Korntal-Münchingen im weiteren Verlauf der Aktivitäten diese Karte ziehen wird und die bewusst in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes jetzt ausgeklammerten Lärmschwerpunkte und Kartierungen auf die turnusmäßige Lärmaktionsplanüberarbeitung in 2029 verschiebt und die vom Lärm belasteten Mitbürger nochmals 4 Jahre auf Entlastung warten müssen. Eine Aufteilung der Lärmaktionsplanung in einen „Pflichtteil“ und einen „Freiwilligen Teil“ sollte vom Gemeinderat genau geprüft werden. Wenn die manipulative Trennung von Lärmaktionsplanung aus mir nicht bekannten Gründen nicht vermeidbar ist, sollte diese aber nicht ohne verbindliche Zusage der Verwaltung den „freiwilligen" Kartierungs- und Planungsumfang noch in diesem Jahr umzusetzen, gebilligt werden. **1.5. Schienenverkehrslärm** In der begleitenden Information im Internetauftritt der Stadt Korntal-Münchingen wird der Umgang mit dem von der DB-Strecke Stuttgart-Calw ausgehenden Schienenverkehrslärm beschrieben und auf die Zuständigkeit des EBA (Eisenbahnbundesamtes) verwiesen.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Auszug Internetauftritt Korntal-Münchingen zum LAP Entwurf *Innerhalb der vorherigen Runden der Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen wurde auch der Schienenlärm behandelt. Aufgrund einer Änderung der Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an bundeseigenen Schienenstrecken der Deutschen Bahn, welche nun durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführt wird, wird der Schienenlärm im Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen nur noch nachrichtlich aufgenommen* Im Entwurf werden zum Schienenverkehrslärm folgende Aussagen dokumentiert: *Auszug LAP Entwurf Seite 13 Abschnitt 3.2* *Über die Schwarzwaldbahn (Stuttgart – Weil der Stadt) ist Korntal-Münchingen an das Bahnnetz angebunden. Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ist gemäß § 47e BImSchG für die Erstellung von Lärmkarten sowie einer bundesweiten Lärmaktionsplanung für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes zuständig.* *Hinweis: Nach Aussage der Stadt Korntal-Münchingen soll für die DB-Strecke 4810 „Stuttgart-Zuffenhausen – Weil der Stadt“ im Jahr 2026 eine Lärmschutzwand er-richtet werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung [18]).* *Außerdem verläuft die WEG-Bahn (Strohgäubahn) durch das Stadtgebiet, welche Korntal im Landkreis Ludwigsburg mit Weissach im Landkreis Böblingen verbindet. Diese regionale Bahn ist allerdings aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.* Es ist korrekt, dass für die Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung für Bundeseigene Bahnstrecken das EBA (Eisenbahnbundesamt zuständig ist). Für nicht Internet-affine Bürger ist es allerdings fast unmöglich die für die Stadt Korntal		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		festgelegten Maßnahmen in der EBA Lärmaktionsplanung für die genannten Bahnstrecken 4810 und 4821 zu finden und einzusehen. Da es vom EBA bei der Lärmaktionsplanung für alle im Besitz des Bundes befindlichen Haupteisenbahnstrecken einen vorbildlichen Prozess zur Lärmaktionsplanung gegeben hat mit Phase 1 und Phase 2 und Öffentlichkeitsbeteiligung für Bürger und Kommunen, wäre es dienlich wenn die Stadt Korntal ihre beim EBA vorgetragenen Anregungen und Vorschläge für die Reduzierung des Schienenverkehrslärms für die in der Gemarkung Korntal-Münchingen verlaufenden Strecken 4810 und 4821 im LAP darstellen würde und welche davon vom EBA als Planung berücksichtigt worden sind ggf. die Begründungen für eine Ablehnung der beantragten Maßnahmen durch das EBA. Es sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass für die Lärmkartierung der in Besitz des Bundes befindlichen Haupteisenbahnstrecken das EBA zuständig ist, aber bei den Städten und Gemeinden die Zuständigkeit für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen für bundeseigene Haupteisenbahnstrecken mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen verbleibt. Für die kommunale Lärmaktionsplanung werden dazu von der LUBW neben den Kartierungsergebnissen nach BUB auch Lärmberechnungen nach Schall 03 bereitgestellt. Es sollten in einer Lärmaktionsplanung auch die Maßnahmen aufgeführt werden die die Kommune plant um eigene Lärmschutzmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm um ggf. fehlenden Lärmschutz der Bahn zu ergänzen aufgeführt und beschrieben werden.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die im Entwurf angegebenen Quellen für Informationen sollen so bezeichnet werden, dass die angegebenen Quelle auch gefunden werden kann. Dies ist im vorliegenden Entwurf leider nicht so. Die Quelle Nr.18 „Schalltechnische Untersuchung *[18]= Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen des Bundes, Strecke 4810, Abschnitt Korntal-Münchingen km 2,250 bis km 4,260, Schalltechnische Untersuchung, Modus Consult, Oktober 2024“* kann nicht gefunden werden. Quellen sollten auffindbar sein, oder zu mindestens auszugsweise dargestellt werden. Ansonsten sind diese Informationen wertlos. In der Beratungsunterlage Nr.168/2024 die dem Gemeinderat zur Sitzung am 24.10.2024 zur Verfügung gestellt worden sind werden die Maßnahmen zum Schienenverkehrslärm anders dargestellt als im Entwurf zur Lärmaktionsplanung vom 01.04.2025. *Auszug Beratungsunterlage Nr168/2024* *„Von der DB werden Schallschutzmaßnahmen nur im Rahmen des freiwilligen* *Lärmsanierungsprogramms durchgeführt. In diesem Programm ist die DB-Strecke 4810 durch Korntal enthalten. Laut der DB wird aktuell lediglich die Lärmschutzwand im Bereich der Apfelallee mit Baubeginn im Jahr 2026 geplant (siehe Anlage 3). Für den Bereich Bahnhofweg und Bereich Sonnenberg werden passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern mit einer 75 %-Förderquote seitens der DB für die Lärmbetroffenen angeboten.“* Diese Aussage unterscheidet sich doch erheblich von den Aussagen im Entwurf des Lärmaktionsplanes. Die nachrichtliche Aufnahme der vom Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastung ist sinnvoll, da nur die Betrachtung		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		aller relevanten Lärmschallquellen ein Gesamtbild der Lärmbelastung liefern kann und die Information der Gesamtbelastung für die Festlegung von Prioritäten und Maßnahmen unabdingbar ist. Gleichzeitig ist der kommunale Lärmaktionsplan auch eine Informationsquelle über alle Möglichkeiten der geplanten Lärmminderungsaktionen, unabhängig von der Art der Lärmquelle. Das Fischen im Internet nach den wesentlichen Informationen der Lärmaktionspläne und Lärmminderungsmaßnahmen aufgrund anderer einwirkender Lärmquellen als Straßenverkehr ist für die Bürger eigentlich nicht zumutbar. Der kommunale Lärmaktionsplan kann in dieser Hinsicht auch als Zentraldokument und Brücke zu anderen Lärmaktionsplänen dienen. **1.5.1. Berücksichtigung Strohgäubahn** In der Gemeinderatssitzung am 24.10.2024 wurde auf Nachfrage des Gemeinderates von der Verwaltung die Einbeziehung der Strohgäubahn in die Lärmkartierung zugesagt. Im Entwurf wird die Strohgäubahn wieder explizit ausgenommen mit der Aussage „aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens nicht zwingend erforderlich“. Die Zusage der Verwaltung betreffend Strohgäubahn sollte eingehalten werden. Bei der Berechnung der Lärmwerte für die Strohgäubahn sind nicht nur die Verkehrsgeräusche der regulären Dienstfahrten von Korntal nach Heimerdingen zu berücksichtigen, sondern auch die nächtliche Rangierfahrten auf dem Betriebsgelände und der von der Werkstatt ausgehen-de Betriebslärm der nach TA-Lärm zu bewerten ist. Siehe dazu auch die Ausführungen Gesamtlärmbelastung.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		1.6. Identifizierung Lärmschwerpunkte und Gesamtlärmbetrachtung Im LAP Entwurf werden die Lärmschwerpunkte wie folgt definiert: Auszug aus LAP Entwurf *Die Umgebungslärmrichtlinie legt keine Grenz- oder Schwellenwerte fest, bei deren Überschreitung Lärmminderungsmaßnahmen durchzuführen wären. Lärmbelastungen ab 65 dB(A) tagsüber bzw. 55 dB(A) in der Nacht liegen im gesundheitskritischen Bereich (z.B. erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen). Gebiete* mit *einer derartigen Belastung sind daher als Konfliktgebiete zu bezeichnen, für die Maßnahmen zur Lärmminderung entwickelt werden sollten.* *Bei sehr hohen Lärmbelastungen ab 70 dB(A) beim Tag-Abend-Nacht-Lärmindex (LDEN) oder ab 60 dB(A) beim Nacht-Lärmindex (LNight) wird die Gesundheit noch stärker gefährdet. Daher besteht in diesen Gebieten vordringlicher Handlungsbedarf („Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Landes Baden-Württemberg. Diese Gebiete werden im Lärmaktionsplan als Lärmschwerpunkte definiert.* Zur Beurteilung der Belastung und der Priorität von Maßnahmen wird aus-schließlich der Straßenverkehrslärm auf den vom LUBW kartierten Hauptverkehrsstraßen berücksichtigt. Die Stadt Korntal-Münchingen plant auf die im LAP Stufe 3 freiwillig kartierten Straßen im Gemeindegebiet, die ebenfalls einen hohen Beitrag zur Lärmbelastung liefern, bei der Fortschreibung des LAP 4.Stufe zu verzichten. Durch die in der 4. Stufe veränderte Berechnungsmethode ergeben sich bekannter Weise bereits Lärmwerte die mit den		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Lärmwerten der bisherigen Lärmaktionspläne nicht immer direkt vergleichen lassen. Durch die neue Berechnungsmethode hat sich auch die Anzahl der von Lärm betroffener Bürger verändert, da die Berechnungsmethode höhere Werte liefert und diese näher an den realen Lärmwerten liegen als die bisher angewendeten (deutschen) Berechnungsverfahren. Durch den Entschluss der Stadt Korntal die bisher freiwillig kartierten Straßen nicht mehr in der 4. Fortschreibung der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen, ergibt sich natürlich ein absolut nicht mehr vergleichbares Ergebnis der Lärmsituation in Korntal-Münchingen mit der bisherigen Situation da die Lärmaktionsplanung auf einer komplett anderen Erfassungsbasis beruht. Die Schwelle der LUBW Kartierung für den Straßenverkehrslärm beträgt drei Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr außerhalb von Ballungsräumen, das entspricht einem Verkehrsaufkommen von DTV 8200 Kfz/Tag. Durch die Umgebungslärmkartierung wird somit ein Großteil der Straßenabschnitte nicht kartiert und dort wohnende Menschen (Belastete) von der anschließenden Lärmaktionsplanung ausgeschlossen. *Auszug LAP Entwurf Stadt Korntal Seite 7* *„Im Rahmen der **Lärmaktionsplanung wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm berücksichtigt**. **Andere Lärmquellengruppen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht relevant**. In einem ersten Schritt sind zunächst die Ergebnisse der LUBW-Lärmkartierung zu analysieren und Konfliktbereiche aufzuzeigen. In einem zweiten Schritt sollen dann allgemeine Maßnahmen zur Lärmminderung und Lärmvermeidung aufgezeigt werden.“*		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Diese Aussage widerspricht der eindeutigen Vorgabe aus den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung 3. Auflage und des Kooperationserlasses in der klar die Berücksichtigung der auf die Bewohner einwirkenden unterschiedlichen Lärmquellen hervorgehoben wird. *Auszug aus LAI Hinweisen* *„Lärmaktionspläne haben die Aufgabe, Lärmprobleme und Lärmauswirkungen zu regeln. Die Festlegung von Maßnahmen ist in das Ermessen der Gemeinde oder der nach Landesrecht zuständigen Behörde gestellt.* ***Hierbei sind Belastungen durch mehrere Lärmquellen zu berücksichtigen****. Es ist auf Prioritäten einzugehen, die sich aus der Überschreitung von Grenzwerten oder anderen Kriterien ergeben (§ 47d Absatz 1 Satz 3 BImSchG). Die Vielfalt von Lärmsituationen setzt ein differenziertes Vorgehen der Behörden voraus. Dies erfordert aber auch die Darstellung, warum welche Bewertungen, Maßnahmen und planungsrechtliche Festlegung getroffen oder ggf. nicht getroffen werden.* *Ziel der Lärmaktionsplanung ist* ***eine Verringerung der Gesamtbelastung*** *in dem betrachteten Gebiet. In der Regel ist dazu eine Prioritätensetzung hinsichtlich der Handlungsoptionen erforderlich. Als Kriterien für die Prioritätensetzung kommen bspw. in Frage:* *Ausmaß der Pegelüberschreitung* *Schutzbedürftigkeit und Anzahl der betroffenen Personen,* *Gesamt-Lärmbelastung z. B. nach VDI 3722 Blatt 2 – Wirkung von Verkehrsgeräuschen – Blatt 2: Kenngrößen beim Einwirken mehrerer Quellen-arten. Ausgabe 2013-05“* Selbst im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums BW wird in Abschnitt *1.5.1 - Qualifizierte Lärmaktionsplanung*,		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		auf die Notwendigkeit der Erweiterung des Kartierungsumfanges in den Lärmaktionsplanungsmaßnahmen verwiesen! Auch nach § 47 d Abs. 1 Satz 3 BImSchG soll die Festlegung von Maßnahmen unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen erfolgen. Die Beurteilung richtet sich nach der Lärmsituation in ihrer Gesamtheit (*Jarass 2017: § 47 Rn. 5*). Leider stehen einer Gesamtlärmbelastung aber die nach Lärmquellen getrennten Kartierungen entsprechend der 34. BImSchV und noch stärker die nach Lärmquellen auseinanderfallenden rechtlichen Grundlagen für Maßnahmen und Umsetzungskompetenzen entgegen. Dies führt dazu, dass zum Nachteil betroffener Bürger auch in Lärmaktionsplänen meist an der sektoralen Betrachtungsweise festgehalten wird. Eine Ausnahme ist das Thema ruhige Gebiete. Aber eine Lärmaktionsplanung die nur eine Lärmquelle berücksichtigt kann kein umfassendes Bild für eine Maßnahmenplanung liefern. Auch wenn die Lärmkartierung des LUBW nur die Straßenverkehrslärmwerte liefert, ist in der Lärmaktionsplanung zur Identifizierung von Lärmschwerpunkten und Festlegung von Maßnahmen oder der Priorisierung unter Berücksichtigung spezifischer Situationen ggf. die Gesamtbelastung zu berücksichtigen. Der politische Wille ist in den Hinweisen der LAI und auch des Kooperationserlasses klar erkennbar, dass bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung durch Kommunen die Gesamtbelastung die auf ein Gebiet einwirkt betrachtet werden soll. Leider hat der Gesetzgeber es versäumt dies auch durch eine Verordnung zu manifestieren, sondern hat sich mit einer Empfehlung begnügt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Im Interesse der lärmgeplagten Mitbürger sollte, auch wenn im Lärmaktionsplan vorwiegend die Maßnahmen für den Straßenverkehr behandelt werden, die Lärmemissionen des Schienenverkehrs zu mindestens bei der Festlegung von Lärmschwerpunkten berücksichtigt werden. In der Umgebungsrichtlinie ist dies zwar nicht vorgeschrieben, aber es ist auch nicht verboten! Daher sollte in den betroffenen Fällen bei denen mehrere Schallquellen wie z.B. mehrere Straßen, oder/und Schienenverkehrslärm auf ein Gebiet einwirken, die Gesamtbelastung (zu mindestens auf Basis einer überschlägigen Ermittlung) bei der Festlegung der Reihenfolge von Maßnahmen nicht unberücksichtigt bleiben. Ich halte die vorgesehene Verfahrensweise der Stadt Korntal-Münchingen im LAP für Fälle in denen eine hohe Belastung durch unterschiedliche Straßen sowie ggf. zusätzlichen Schienenverkehr die auf den gleichen Bereich einwirken nicht für korrekt bzw. zweifelhaft ob mit dem LAP dann wirklich die Bürger, die einer Mehrfacheinwirkung von Lärmquellen ausgesetzt sind u.U. ohne Schutz/Verbesserung bleiben, oder der Zeitpunkt von notwendigen Maßnahmen in die ferne Zukunft verschoben wird, weil z.B. die Lärmbelastung des Straßenverkehrs allein u.U. keine Lärmbelastung im gesundheitsgefährdenden Bereich darstellt, sondern diese erst durch das Zusammenwirken der unterschiedlichen Lärmquellen entsteht. **1.7. Abgeschlossene Maßnahmen aus LAP 2019**		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		In Abschnitt 6.1. des Entwurfes werden die bisher umgesetzten Lärmminderungsmaßnahmen tabellarisch aufgelistet. Die Darstellung der bisher aus früheren Lärmaktionsplänen stammenden umgesetzten Maßnahmen ist eine Pflichtaufgabe bei der Überprüfung der bisher definierten Lärmminderungsmaßnahmen. Es ist auffallend, dass in der Auflistung nur Maßnahmen mit Umsetzungsdatum < 2019 aufgelistet sind. Demnach sind seit Verabschiedung des Lärmaktionsplanes 2019 keine Maßnahmen umgesetzt worden, obwohl Maßnahmen zur Umsetzung ausgewiesen wurden. Im LAP 2019 (Aktionsplan vom 18.02.2016 – Aktualisiert am 27.07.2019) in Abschnitt 2.3.1 geplanten Lärmminderungsmaßnahmen in den nächsten 5 Jahren werden im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht erwähnt. M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt - Markgröninger Straße, südlich Gotenstraße - Stuttgarter Straße, zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang M3 Schallschutzprogramm Straße (Passiver Schallschutz) Für alle Aufenthalts- und Schlafräume in Wohngebäuden mit der höchsten Betroffenheit im gesamten Stadtgebiet (LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A)). Anmerkung: der notwendige Umfang der Maßnahme ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (M1 / M2)		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße Für die Erstellung des Lärmaktionsplanes ist eine Aussage zu den in 2019 geplanten Lärmminderungsplanungen erforderlich und eine Aussage zur Umsetzung. **1.8. Informationen zum Maßnahmen Punkt M5-Verkehrüberwachung Südstraße** Der Maßnahmenpunkt M5 lässt sich in meinen mir zur Verfügung stehenden Unterlagen in den Lärmaktionsplänen **bis ins Jahr 2012 zurückverfolgen** und wurde nie umgesetzt. Wie wichtig der Lärmschutz der Stadt Korntal-Münchingen von stark belasteten Bürgern im Bereich der Südstraße ist kann man an der Zeit der Untätigkeit in den letzten 13 Jahren erkennen. Jetzt soll diese unerledigte Maßnahme offensichtlich aus den Lärmminderungsmaß-nahmen unbemerkt verschwinden! Aufgrund der an der Südstraße bestehenden signifikanten Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit von 60km/h hatte ich mich mit Schreiben vom 26.1.2021 an Herrn Dr. Wolf u.a. auch über fehlende Verkehrskontrollen und Geschwindigkeitsüberwachungen auf der Südstraße beschwert. Eine Antwort dazu habe ich nicht erhalten. Auf meine direkte Nachfrage beim Ordnungsamt in Ludwigsburg am 15,05.2022 wurde mir mitgeteilt, dass das Ordnungsamt über die Situation an der Situation nicht informiert sei, ansonsten sonst eingeschritten wäre. Offensichtlich hat die Stadt Korntal-Münchingen den im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmepunkt M5 seit der Verabschiedung im Sommer 2019 nicht weiterverfolgt und ist		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		in dieser Sache untätig geblieben. Es ist daher auch nicht verwunderlich, dass der Maßnahmepunkt M5 beim Entwurf des LAP 4.Stufe sang- und klanglos – obwohl unerledigt – nicht mehr auftaucht. Nach meiner schriftlichen Intervention beim Ordnungsamt Ludwigsburg wurden im Jahr 2022 zwei Messungen durchgeführt, die höchste gemessene Geschwindigkeit war dabei 150km/h bei zulässigen 60km/h! Gleichzeitig wurde mir aber auch mitgeteilt, dass das Ordnungsamt aufgrund fehlender geeigneter Möglichkeiten die Messeinrichtung zu positionieren keine weiteren Messungen durchführen kann. Zukünftige Überwachungen müssten daher durch den Verkehrsdienst der Polizei erledigt werden. Seither gibt es meines Wissens auf dieser Strecke keine Messungen mehr. Da die Verkehrslärmwerte direkt auch von der Fahrzeuggeschwindigkeit abhängen und die für die Südstraße berechneten Lärmwerten nur für die dort geltende Höchstgeschwindigkeit gelten sind die Lärmwerte auf dieser Straße sicher höher als erwartet. Die Verkehrsüberwachungsmaßnahme der Geschwindigkeit ist daher zwingend erforderlich und der Maßnahmenpunkt wie-der als Lärmminderungsmaßnahme aufzunehmen (siehe auch Ausführungen unter Punkt 3.1.1.4) **1.9. Fortschritt und erreichte Maßnahmen bei den in 2019 definierten langfristigen Strategien** Die im LAP 2019 in Abschnitt 2.3.7 aufgeführten und definierten langfristigen Strategien müssen für den Lärmaktionsplan bewertet und die erreichten Fortschritte oder Maßnahmen dargestellt werden. **1.10. Beurteilung der Situation auf Grundlage der vorliegenden Daten**		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Im Entwurf des Lärmaktionsplans werden aufgrund der vom LUBW gelieferten Lärmkartierungen die vorrangigen und nachrangigen Lärmschwerpunkte ausgewiesen. Unbeachtet dessen, ob die ausgewiesenen Lärmwerte korrekt sind und unklar ist wie diese Werte berechnet wurden, ist die Aussage im Entwurf sachlich unvollständig: „*Als nachgeordnete Lärmschwerpunkte können mit einer Überschreitung der Auslösewerte von LDEN > 65 dB(A) bzw. LNight > 55 dB(A) Teilbereiche der Zuffenhauser Str. bzw. der Stettiner Straße (Belastung aufgrund Südstraße ausgewiesen werden (vgl. Anlage 1.4).“* Korrekt ist: „Als nachgeordnete Lärmschwerpunkte können mit einer Überschreitung der Auslösewerte von LDEN > 65 dB(A) bzw. LNight > 55 dB(A) Teilbereiche der Zuffenhauser Str., der Stettiner Straße und der Sonnenbergstraße (Belastung aufgrund Südstraße ausgewiesen werden (vgl. Anlage 1.4).“ Am Beispiel der Sonnenbergstraße kann die Problematik einer fehlenden Gesamtlärmbetrachtung besonders gut dargestellt werden. Die Sonnenbergstraße ist nach LUBW Kartierung und Definition der Lärmschwerpunkte wie Teile der Stettiner- und Zuffenhausener Straße als nachrangiger Lärmschwerpunkt eingestuft. Die benannten Straßen-züge werden durch die gleiche Hauptverkehrsstraße die L1143 mit Lärm belastet. Allerdings führt an den Gebäuden der Sonnenbergstraße noch zusätzlich die Weilimdorfer Straße vorbei die als Hauptzufahrt zum Stadtzentrum Korntal, Gewerbegebiet an der Weilimdorfer Straße und Korntal West dient und dadurch auch mit Schwerlastverkehr und einer erheblichen Anzahl		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		von Kfz täglich belastet ist (ca.30-35% des DTV auf der Südstraße) . Zusätzlich wirkt auf die Wohnbebauung der Sonnenbergstraße auch noch ein: der Schienenverkehr der Bahnstrecken 4810 und 4821 auf die Gebäude ein. Die Lärmbelastungen dieser Lärm-quelle sind ähnlich hoch wie die Lärmbelastung aus der Südstraße Der Lärm der Betriebswerkstatt der Strohgäubahn mit Rangierfahrten (seit 10 Jahren ungenehmigt) und weiteren damit verbundenen lärmintensiven Tätigkeiten speziell in den Nachtstunden Diese Lärmbelastungen bleiben im Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen bei der Definition von Lärm-schwerpunkten unberücksichtigt und damit auch die Auswir-kungen auf die Gesundheit der dort lebenden Menschen. Un-ter der Berücksichtigung des Gesamtlärmes von Straßenver-kehr, Schienenverkehr und der Strohgäubahn ist anzunehmen, dass der Lärmpegel im Tagbereich ca.3-4 dB(A) und im Nachtbereich ca.2-3 dB(A) höher liegt als die LUBW Daten ausweisen. 2. **Vorschläge und Anregungen zum Entwurf des Lärm-aktionsplans** 2.1. Hochbelastete Wohngebäude Sonnenbergstraße 30,36,38,40 In der Darstellung der Lärmschwerpunkte im Entwurf des Lärmaktionsplan (Anlage 1.4) werden diese Gebäude als nachrangiger Lärmschwerpunkt ausgewiesen. Im textlichen Teil werden diese Gebäude in der Sonnenberg-straße zurzeit allerdings überhaupt nicht erwähnt. Dies dürfte wahrscheinlich auf mangelnde Sorgfalt des Dienstleisters zurückzuführen sein.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die genannten Gebäude sind in den textlichen Teil aufzunehmen. 2.1.1. Lagebeschreibung der betroffenen Wohngebäude und Lärmquellen Die Wohngebäude in diesem westlichen Bereich der Sonnenbergstraße liegen teilweise sehr exponiert ca. 8m über dem Straßenniveau der parallel laufenden Südstraße und ca.13m über dem Niveau der ebenfalls parallel vorbeiführenden DB-Trasse 4810 Stuttgart-Calw. Die Wohngebäude sind von mehreren Lärmquellen im nahen Umfeld durch Lärm hochbelastet. Die genannten Wohnhäuser sind Heim für aktuell ca. 13 Personen, davon mindestens 2 Kleinkinder. 2.1.2. Analyse des Umfelds und der einwirkende Lärmquellen Die Hauptlärmquellen die auf die genannte Wohnbebauung in diesem Bereich einwirken sind: Die Südstraße (L1143) im Bereich ab Eisenbahnbrücke bis Ortsausgangschild Korntal Die Korntaler Landstraße (L1143 Gemarkung Stuttgart) zwischen Mähdachstraße und Ortsausgangsschild Stuttgart Die Weilimdorfer Straße zwischen Einmündung Südstraße und Ortseingangsschild Korntal Die DB-Bahntrasse Strecke 4810 Stuttgart Calw Die Strohgäubahn Korntal-Heimerdingen Die Strohgäubahn Betriebswerkstatt mit nächtlichen (ungenehmigten) Rangierfahrten und lärmintensiven Tätigkeiten in den Nacht-stunden (Gewerbelärm)		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die L1143 (Südstraße) auf Gemarkung Korntal-Münchingen zwischen Einmündung Solitudealle und Korntaler Landstraße ist eine, durch PKW und Schwerlastverkehr, stark belastete Hauptverkehrsstraße. Das Verkehrsaufkommen liegt wahrscheinlich bei ca. 30-35% des DTV auf der Südstraße. Und vermengt sich ab der Einmündung Weilimdorfer Straße / Südstraße mit dem auf der Südstraße fließenden Verkehr. Das Verkehrsaufkommen der Südstraße ist für den Bereich Einmündung Weilimdorfer Straße bis zur Korntaler Landstraße daher höher anzusetzen als in den LUBW Daten ausgewiesen. Im westlichen Teil der Südstraße in unmittelbarer Nähe der Ortsgrenze zweigt die Weilimdorfer Straße ab. Die Einmündung ist nur zu den Hauptverkehrszeiten mit Lichtzeichenanlage (LSA) geregelt. Die Weilimdorfer Straße stellt für den aus Westen kommenden Verkehr die direkte Verbindung zum Zentrum Korntal, Wohnquartier Korntal-West, das Gewerbegebiet nördlich der Weilimdorfer Straße, sowie zu den Wohnquartieren südlich der Bahntrasse dar und ist daher ebenfalls stark durch PKW und Schwerlastverkehr belastet. [Bilddarstellungen] In der südlich oberhalb der Südstraße und der Weilimdorfer Straße parallel verlaufenden Sonnenbergstraße sind die Wohnhäuser Nr. 30,36,38 und 40 durch den auf der Südstraße (L1143) und Weilimdorfer Straße herrschenden Verkehr ganztägig stark mit Lärm belastet (auch Schwerlastverkehr enthalten). Die LUBW Lärmkartierungen 2022 zeigen für die oberhalb der Weilimdorfer Straße und Südstraße o.g. Wohnhäuser in der Sonnenbergstraße in den Tag- und Nachtstunden Lärmwerte die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Der Lärmpegel verursacht nur durch den Straßenverkehr auf der Südstraße an den Wohngebäuden liegt gem. LUBW Lärmkartierung 2022 an den nördlichen Fassaden im Tagbereich bei LDEN > 70-74 dB(A) und im Nachtbereich bei LNight > 60-65 dB(A) **In der LUBW Lärmkartierung 2022 sind allerdings nur die Lärmemissionen des Straßenverkehrs auf der L1143 (Südstraße) berücksichtigt!** Der Verkehrslärm der Weilimdorfer Straße fehlt in der Lärmkartierung des LUBW da die Weilimdorfer Straße nicht als Hauptverkehrsstraße eingeordnet ist. [Bilddarstellungen] Neben dem Straßenverkehr auf Südstraße und Weilimdorfer Straße trägt die parallel zur Südstraße verlaufende Bahntrasse der Schwarzwaldbahn (Zuffenhausen-Calw (Strecken Nr. 4821 und 4810) ebenfalls sehr stark zu der Lärmbelastung in diesem Gebiet bei. [Bilddarstellungen] Aufgrund des geringen Abstandes zwischen Wohnbebauung und Straße, bzw. Bahntrasse und der exponierten Lage mit bis zu 8m über dem Niveau von Südstraße, Weilimdorfer Straße und Bahntrasse gibt es nahezu keine Abschirmung der Lärmemissionen dieser Schallquellen. Im Gegenteil – durch die in 2015 gegenüber der Wohnbebauung im Abstand von 75m erstellte Wartungshalle der Strohgäubahn mit einer Seitenwandlänge von ca. 50m und einer Wandhöhe von 13m und einer schallharten Außenwand aus Trapezblech, wurde die Lärmsituation durch die Schallreflexionen des Straßen- und Schienenverkehrs an der Hallenwand noch zusätzlich verschlechtert!		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		2.1.3. Aktuelle Geschwindigkeitsanordnungen auf Südstraße und Weilimdorfer Straße Auffällig und daher auch erwähnenswert und nicht ohne Einfluss auf die aktuelle Lärmsituation sind die aktuell gültigen Anordnungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten auf Südstraße und der Weilimdorfer-straße zwischen LIDL-Kreisel und Einmündung in die Südstraße die auf dem ca. 380 m langen Teilstück zwischen 30 und 100 km/h liegen. [Bilddarstellungen] <u>2.1.3.1. Aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeiten Weilimdorfer Straße</u> Geschwindigkeitsanordnungen Weilimdorfer Straße ab Einmündung Korntaler Landstraße bis LIDL Kreisel in Fahrtrichtung Korntal ab Ausfahrt aus Südstraße: 50 km/h. [Bilddarstellung] Nach ca. 115m Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit 30km/h (Schild 274-53) verbunden mit Warnschild Doppelkurve (Schild 105-10). [Bilddarstellung] Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 gilt demnach in Richtung Korntal bis zum Ende der Kurve an der Nordrampe (Ende der Gefährdungsstelle Kurve und §40 Absatz 3 StVO.) Nach geometrischen Festlegungen wäre das auf der Höhe des Kennzeichens Nr.274- Zone 30 vor dem LIDL-Kreisel. *Erläuterung aus STVO Anlage 2 Pkt. 55* *Das Ende einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung oder eines Überholverbots ist nicht gekennzeichnet, wenn das Verbot nur für eine kurze Strecke gilt und*		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		auf einem Zusatzzeichen die Länge des Verbots angegeben ist. Es ist auch nicht gekennzeichnet, wenn das Verbotszeichen zusammen mit einem Gefahrzeichen angebracht ist und sich aus der Örtlichkeit zweifelsfrei ergibt, von wo an die angezeigte Gefahr nicht mehr besteht. Sonst ist es gekennzeichnet durch die Zeichen 278 bis 282. [Bilddarstellungen] In Fahrtrichtung Weilimdorf: Das Ende der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung der angezeigten Gefahrenstelle *„Doppelkurve“* kann aufgrund der Ausprägung der Kurve allerdings nicht klar erkannt werden. Im Zweifelsfall endet die Begrenzung beim letzten aufgestellten Richtungsweiser Schild 625! Ab dieser Stelle bis zum Schild Nr.274 30-Zone am LIDL- Kreisel, würde dann wieder die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h. [Bilddarstellungen] Warum in Fahrtrichtung Westen (aus Korntal kommend) nach dem LIDL Kreisel kein Warnzeichen „Doppelkurve“ existiert bleibt wohl ein Geheimnis der Straßenverkehrsbehörde. Wenn die Linkskurve vor und die Rechtskurve hinter der Brückenauffahrt Süd in Fahrtrichtung Korntal als gefährlich eingestuft wird, müsste zumindest diese Kurve bei Fahrtrichtung aus Korntal kommend ebenfalls „gefährlich“ sein und eine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden. Das ist aber nicht der Fall. In Fahrtrichtung Ost gilt ab dem Aufhebungszeichen 30-Zone am LIDL Kreisel bis zum Ortsausgangsschild Korntal an der Nordrampe die Regelgeschwindigkeit für Innerorts von 50 km/h. [Bilddarstellungen]		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Auf der Weilimdorfer Straße ab Ortsausgangsschild (Schild 311) endet die Regelgeschwindigkeit für Innerorts und bis zur Ein-mündung in die Südstraße gilt die Regelgeschwin-digkeit von 100km/h! [Bilddarstellungen] 2.1.3.2. Aktuell zulässige Höchstgeschwindigkeiten Südstraße o **Südstraße (L1143) Fahrtrichtung West ab Solitudeallee** Südstraße ab Ortsausgangsschild Ost: 60 km/h [Abbildung] Angeordnete Geschwindigkeit gültig bis Ortseingangsschild Stadt Stuttgart Ortsteil Weilimdorf [Abbildung] o **Südstraße L1143 Fahrtrichtung Ost ab Ortsausgangs-schild Stuttgart** Angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit ab Ortsaus-gangsschild Stuttgart: 50 km/h [Abbildung] Die angeordnete zulässige Höchstgeschwindigkeit gilt für ca. 120m. Neue Geschwindigkeitsanordnung mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h nach der Einmündung Weilimdorfer Straße in die Südstraße Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h gilt bis zum Ortseingangsschild Korntal im Osten der Südstraße. Ab dem Ortseingangsschild gilt die Regelgeschwindigkeit in-ner-orts von 50 km/h. [Bilddarstellung]		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		2.1.4. Betrachtung der Lärmquellen und mögliche Maßnahmen zur Lärm-reduzierung im Bereich der Wohnbebauung Sonnenbergstraße Haus Nr. 30,36,38,40. Die genannten Wohnhäuser sind lt. LUBW Lärmkartierung die von Straßen- und Schienenverkehrslärm am stärksten betroffenen Häuser in der Sonnenbergstraße an denen die Lärmwerte im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen. 2.1.4.1. Verkehrslärm Schiene (Bundeseigene Strecken) Das EBA zeigt für die DB-Strecke 4821 als Lärmmaßnahme im Bereich Stadt Korntal einzig einen Bereich für eine geplante Lärmschutzwand im Bereich der Apfelalle auf. Die Maßnahmen sind aber gem. Lärmsanierungsplan der DB noch in Planung. Für den Bereich zwischen Eisenbahnbrücke Weilimdorfer Straße und Ende Wartungshalle wurde die Möglichkeit einer Lärmschutzwand bereits mehrfach untersucht aber aufgrund von Kosten und geringer Wirkung wieder verworfen. Andere Maßnahmen geplante Maßnahmen oder Untersuchungen für aktiven Lärmschutz an der Bahntrasse stehen sind mir nicht bekannt. Aus den Unterlagen des EBA kann dazu nichts entnommen werden, nach Aussagen der Stadt Korntal-Münchingen plant das EBA im Bereich der Sonnenbergstraße keinen aktiven Lärmschutz. Welche Maßnahmen die Stadt Korntal-Münchingen in den Lärmaktionsplanungsabstimmungsrunden für diesen Bereich vom EBA gefordert ist ebenfalls nicht bekannt, da es dazu keine verfügbaren Unterlagen gibt		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Aufgrund der exponierten Lage der Wohnbebauung in der Sonnenbergstraße, ca. 8m über Bahntrassenniveau erscheint eine aktive Lärmmaßnahme aussichtslos bzw. wirtschaftlich nur mit großem Aufwand darstellbar. 2.1.4.2. Verkehrslärm Südstraße Wie die LUBW Lärmkartierungen 2022 zeigen liegt der Lärmpegel verursacht durch die Südstraße im Tagbereich LDEN > 70-74 dB(A), im Nachtbereich betragen die Pegel LNight >60-64 dB(A). Bei Lärmpegeln von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr die grundrechtliche Schwelle zur Enteignung und Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Bestehende Konflikte müssen dann wie auch im Kooperationserlass des Verkehrsministerium Baden Württemberg beschrieben, abwägungsgerecht gelöst werden. Ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung unter Berücksichtigung der vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen überschritten, muss die Belastung durch Schutzmaßnahmen, Betriebsbeschränkungen oder Umplanungen gemindert bzw. beseitigt werden. An der Südstraße im Bereich der Wohnbebauung an der Sonnenbergstraße im Bereich der Haus Nr. 30,36,38 und 40 erscheint eine aktive Lärmschutzmaßnahme durch Abschirmungen mit Lärmschutzwänden aufgrund der erforderlichen Investitionen und der erzielbaren Wirksamkeit nicht unbedingt erfolgversprechend. Die Lage der Wohnbebauung		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		oberhalb des Straßenniveaus und der Größe der abzudeckenden Straßenverkehrsfläche lassen eine Abschirmung mit einfachen Schallschutzwänden nicht zu. Eine wirksame Schallabschirmung könnte nur mit einer kompletten Einhausung des Straßen- und kompletten Kreuzungsbereiches von Süd- und Weilimdorfer Straße darstellen. Aus Kostengründen und den mit einer Einhausung verbundenen Problematiken erscheint diese Lösung zwar technisch sicher möglich, aber aus Kosten- und Wirtschaftlichkeitsgründen trotzdem nicht realisierbar. Um den Bewohnern trotzdem im Rahmen der Möglichkeiten Erleichterung zu verschaffen und die Lärmpegel; zumindestens des Straßenverkehrs; zu reduzieren, erscheint die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit die schnellste und kostengünstigste Maßnahme zu sein. 2.1.4.3. Verkehrslärm Weilimdorfer Straße Die Weilimdorfer Straße mündet in die Südstraße und ist die direkte Verbindung für den aus Westen kommenden Verkehr nach Korntal (Zentrum Korntal, Korntal West, zum Gewerbegebiet an der Weilimdorfer Straße und den südlich der Bahntrasse liegen-den Wohnquartieren. [Bilddarstellungen] Aufgrund des Gewerbegebietes an der Weilimdorfer Straße, der im westlichen Teil von Korntal angesiedelten Handwerksbetriebe sowie des LIDL-Marktes im Gewerbegebiet „Bahnhofsareal“ ist die Weilimdorfer Straße auch mit Schwerlastverkehr, auch zur Nachtzeit belastet. Die Einmündung der Weilimdorfer Straße in die Südstraße ist eine mit Lichtzeichenanlage ausgestattete Kreuzung. Die Lichtzeichenanlage ist nur zu den Hauptverkehrszeiten (Berufsverkehr) in den Morgen- und Abendstunden in Betrieb.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		In den Zeiten in denen die Lichtzeichenanlage nicht in Betrieb ist wird das Lärmniveau auf der Weilimdorfer Straße sehr stark durch den aus der Weilimdorfer in die Südstraße einfahrenden bzw. querenden Verkehr bestimmt. Viele Kfz-Lenker haben Probleme die mit hoher Geschwindigkeit auf der Südstraße fahrenden Kfz in Abstand und Geschwindigkeit richtig einzuschätzen. Die Fahrzeuge werden daher beim Einfahren/Queren der Südstraße stets stark beschleunigt, um keine Kollision oder Hupkonzert zu riskieren. Sehr häufig werden diese Vorgänge mit heftigen akustischen Signalen (Hupen) begleitet. Bei aktiver Lichtsignalanlage bestimmen die vor der Lichtzeichenanlage wartenden bzw. anfahrenden schweren LKW auf der Süd- und Weilimdorfer Straße (Brummen, Pressluftabblasen) oder die ebenfalls häufig dort verkehrenden schweren Motorräder mit ihren wummernden Motoren das akustische Geschehen Da die Stadt Korntal beschlossen hat die bisher freiwillig kartierten Straßen bei der Erstellung des LAP nicht zu berücksichtigen, sondern sich auf die von der LUBW kartierten Straßen zu beschränken, liegen für den Bereich der Weilimdorfer Straße keine Verkehrszahlen und Lärmberechnungen vor. Da die Weilimdorfer Straße für den Lärmschwerpunkt Sonnen-bergstraße einen wesentlichen Beitrag leistet, ist die Straße im LAP zwingend zu berücksichtigen. <u>2.1.4.4. Gewerbe- und Schienenlärm der Strohgäubahn</u> Für die nicht im Besitz des Bundes befindliche Regionalbahn Strohgäubahn (Korntal-Heimerdingen) gibt es bisher keine		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Lärmemissionsberechnungen, da die Stadt Korntal die Berechnung in der Gemeinderatsitzung am 24.10.2024 zwar zugesagt, aber bisher nicht beauftragt hat. Bei den Lärmbelastungen der aus dem Betrieb der Nebenbahn „Strohgäubahn“ resultiert muss zwischen dem nach Schall 03 berechneten Lärm der zwischen Korntal- und Heimerdingen verkehrenden Triebwagen und dem nach TA-Lärm zu beurteilenden Gewerbelärm der Betriebswerkstatt im Gleisdreieck Korntal unterschieden werden. Der Gewerbelärm der Betriebswerkstatt wird im Besonderen verursacht durch die nächtlichen (ungenehmigten) Rangierfahrten zwischen Bahnhof Korntal und Betriebsgelände und den damit verbundenen nächtlichen lärmintensiven Aktivitäten auf dem Betriebsgelände. Dieser Lärm unterscheidet sich in seiner Ausprägung und Art gravierend und ist selbst durch den sonst dort vorherrschenden Straßenverkehrslärm der Süd- und Weilimdorfer Straße deutlich zu hören. Zusätzlich wirkt auf die Wohnbebauung der von der Wartungshalle der Strohgäubahn ausgehende Gewerbelärm. Der von der Wartungshalle ausgehende Lärm ist als Gewerbelärm einzustufen und muss daher nach der TA-Lärm bewertet werden. Dieser Lärm wirkt sich besonders in den Nachtstunden aus. Der von Wartungshalle ausgehende Lärm unterscheidet sich vom ortsüblichen hörbaren Lärm von Straße und Schiene und ist auch in den Verkehrsgeräuschen deutlich hörbar. <u>2.1.4.5. Lärmbelastung durch umliegende Industrie und Gewerbegebiete</u>		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Zusätzlich zu bereits genannten Verkehrslärmbelastungen der Süd- und Weilimdorfer Straße, dem Schienenverkehrslärm der DB-Strecke 4810 und dem Verkehrs- und Gewerbelärm der Strohgäubahn und Betriebswerkstatt wird das Wohngebiet durch die umliegenden Gewerbe- und Industriegebiete belastet. Dies sind auf Gemarkung Stadt Korntal das nördlich der DB-Bahntrasse liegende Gewerbegebiet an der Weilimdorfer Straße, im westlichen Bereich auf der Gemarkung Stuttgart das Industriegebiet an der Korntaler Landstraße mit der Fa. Bauder und im nordwestlichen Bereich das ebenfalls auf Gemarkung Stuttgart liegende Gewerbegebiet beginnend ab der Turbinenstraße mit zahlreichen Transport- und Logistikunternehmen. Einen bemerkenswerten Lärmbeitrag liefert tagsüber zeitweise auch der Metallverwertungsbetrieb Lauster an der Steinbeisstraße auf der Gemarkung Korntal (Schrottverladungen) mit erheblichen Lärmspitzen. Für die Industrie- und Gewerbegebiete liegen zurzeit allerdings keine Lärmberechnungen vor. **3. Vorgeschlagene Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmwerte** Zur Reduzierung der Lärmbelastung am Lärmschwerpunkt westliche Südstraße im Bereich der Sonnenbergstraße / Weilimdorfer Straße werden folgende Maßnahmen als erforderlich erachtet. 3.1. **Maßnahmen auf der Südstraße.** Aufgrund der vorherrschenden sehr hohen Lärmpegel durch den Straßenverkehr		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		auf der Südstraße im Bereich der westlichen Sonnenbergstraße (Haus Nr. 30,36,38,40) in den Tag- und Nachtstunden (unbeachtet der zusätzlichen Lärmquellen aus Schienenverkehren und angrenzenden Gewerben) wird daher vorgeschlagen auf der Südstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu limitieren. 3.1.1. **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Südstraße** Die kostengünstigste und schnellste Maßnahme zur Lärmreduzierung des Straßenverkehrs ist die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der Fahrzeuge. Um dem spezifischen Umfeld an der Südstraße Rechnung zu tragen und die notwendige Durchfahrtzeit für den Verkehr nicht zu sehr verlängern ist es sinnvoll die Anordnungen zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit differenziert festzulegen. Es wird vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Südstraße zu reduzieren auf: <u>3.1.1.1. Verkehrsanordnung T50 im östlichen Teil der Südstraße</u> Im östlichen Bereich der Südstraße zwischen Brückenbauwerk Weilimdorfer Straße und östlichem Ortseingangs / Ausgangs-schild vor der Einmündung Solitudealle ganztägig in beide Fahrt-richtungen **auf 50 km/h**. [Bilddarstellungen] **Begründung**: Ein großer Teil der Südstraße ist im östlichen Bereich durch die Galerie abgedeckt und belastet die dort liegende Wohnbebauung im Bereich der Stettiner Straße relativ wenig. Eine stärkere Absenkung des Tempolimits erscheint daher nicht		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		unbedingt erforderlich, gerne darf aber das Tempolimit durch die Verkehrs-behörde auf 40 km/h angeordnet werden. Im Bereich nach der Galerie in Fahrtrichtung West bis zum Brückenbauwerk liegt die Südstraße ca. 2m unter Geländeniveau der Wohngrundstücke und verläuft dicht an der Trogwand. Für die Fahrzeuggeräusche der in Richtung Ost fahrenden Fahrzeuge wird dadurch erreicht. Die Abschirmwirkung der Trogwand für die Richtung West fahrenden Fahrzeuge ist geringer und könnte ggf. durch eine Lärmschutzwand auf der Trogwand verbessert werden. Da aber mit dieser Lärmschutzwand die Schienengeräusche der Bahntrasse nicht sinnvoll und wirksam reduziert werden können ist diese Maßnahme wahrscheinlich unwirtschaftlich. Generell ist für diesen Abschnitt anzumerken, dass die Stadt Korntal-Münchingen durch die Glaswand für die Wohnbebau-ung am LIDL Markt die Lärmsituation in der Stettiner Straße verschlechtert hat. Der Lärmzuwachs an den Gebäuden in diesem Bereich der Stettiner Straße hat sich durch Reflexionen der Straßenverkehrsgeräusche der Südstraße und des Bahnverkehrs an der Glaswand um ca. 0,1-0,2 dB(A) erhöht. Durch die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird der Verkehr auf diesem Bereich nachweisbar verstetigt. Hohe Beschleunigungen von Fahrzeugen werden reduziert. Dies gilt natürlich wie bei Straßenverkehrsgeräuschen üblich, nur wenn sich die Verkehrsteilnehmer korrekt verhalten und die vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen einhalten. Die durch die verringerte Geschwindigkeit erreichbare Lärmreduzierung beträgt ca. 1,3 dB(A) für den fließenden Verkehr. Und rechtfertigt den geringen Zeitverlust von ca. 8s.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durch die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h ergibt sich beim östlich fließenden Verkehr zusätzlich der Effekt, dass das Einfahren der Fahrzeuge aus der Solitudealle in die Südstraße erleichtert wird. Auch an diesem Kreuzungspunkt ergibt sich der Effekt, dass die Lärmemissionen durch vermiedene starke Beschleunigungen beim Einfahren in die Südstraße vermieden werden können und damit auftretende Lärmspitzen ausbleiben was zu einem geringeren Gesamtlärmpegel führt. Diese Lärmreduzierungen sind nicht berechenbar aber auf Grund Erfahren kann sich dadurch im Bereich der Einmündung Solitudealle eine Lärmreduzierung von bis zu 4 dB(A) ergeben. Die Geschwindigkeitsabsenkung hat neben den positiven Aus-wirkungen auf die Lärmbelastung sondern auch auf das Klima (CO2 Ausstoß). **ÖPNV Verkehr**: Auf der Südstraße gibt es keinen regelmäßigen ÖPNV BUS Verkehr. Taktzeiten der Busverbindungen sind durch die Reduzierung der Geschwindigkeit nicht betroffen. **Verkehrsverlagerung**: Eine Verlagerung von Verkehr auf andere umliegende Straßen ist nicht zu befürchten, da es im näheren Umfeld keine geeignete Ausweichstrecke gibt. Bei allen Straßen im näheren Umfeld existieren bereits Ge-schwindigkeitsanordnungen für T30 und haben für den ausweichenden Kfz-Führer keine Zeitvorteile, sondern bedeuten jeweils eine längere Wegstrecke und einen viel größeren Zeitverlust als bei Benutzung der Südstraße. **Leistungsfähigkeit der Straße**:		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durch die Anordnung T50 ganztägig auf beiden Fahrspuren ergibt sich keine wesentliche Einschränkung, bzw. nur ein minimale Leistungsreduzierung der Straße. Wie die Erfahrungen auch in der Stadt Stuttgart zeigen, wird die Leistungsfähigkeit einer Straße durch Anordnung T30, T40 oder T50 nicht wesentlich reduziert. Die Sättigungsverkehrsstärke einer Straße hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho in Metern“) liegt der zeitliche Fahrzeugabstand (der auch als Zeitbedarfswert oder Bruttozeitlücke bezeichnet wird) bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden. Die Sättigungsverkehrsstärke beträgt somit bei 50 km/h und bei 30 km/h grundsätzlich 2.000 Kfz je Stunde und Fahrstreifen. Sie kann durch verschiedene Einflüsse zwar sinken, die jedoch nicht durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst werden. Eine signifikante Reduzierung der Leistungsfähigkeit der Südstraße durch Temporeduzierungen von 60 auf 50 km/h auf dem östlichen Bereich der Südstraße ist nicht zu erwarten. **3.1.1.2. Anordnung zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h westlicher Bereich Südstraße ganztägig auf beiden Fahrspuren.** Für den westlichen Bereich der Südstraße zwischen Brücken-bauwerk und Ortsausgangsschild Korntal wird vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztägig und für die Fahrspuren in alle Richtungen. [Bilddarstellungen]		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Begründung: In diesem Bereich liegt die Wohnbebauung exponiert bis zu ca. 8 m über Straßenniveau und in geringem Abstand zur Straßenmitte. Die Fahrzeuge fahren auf diesem Streckenabschnitt überproportional schnell und überschreiten die zulässige Höchstgeschwindigkeit erheblich. Wie schon ausgeführt gibt es für diesen Bereich auch keine Verkehrsüberwachung. Die dafür vorgesehenen Lärmminderungsmaßnahmen blieben seit 2012 unbearbeitet. Abschirmmaßnahmen des Straßenverkehrs durch Lärmschutzwände sind aufgrund der exponierten Lage nur mit unverhältnismäßig hohem Aufwand zu realisieren, die mit einer Lärmschutzwand ist die Dämpfungswirkung aber dabei auch nicht überzeugend. Eine Schallschutzwand neben der Südstraße mit einer Höhe von ca. 5m ist keine Lösung. Eine Schallschutzwand zur Abschirmung der Verkehrs- und Schienengeräusche könnte nur entlang den Grundstücksgrenzen oberhalb der Südstraße er-richtet werden und müsste dann aber selbst noch eine Höhe von ca. 5-7m haben. Diese Lösung ist ebenfalls auszuschließen. Die Lichtzeichenanlage an der Einmündung Weilimdorfer Straße ist nur zu den Hauptverkehrszeiten in Betrieb (Berufsverkehr). Außerhalb dieser Zeiten ist es für den zu- / abfließenden/ querenden Verkehr aus der Weilimdorfer Straße oft schwierig die Geschwindigkeit des fließenden Längsverkehrs auf der Südstraße korrekt abzuschätzen.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Es kommt daher regelmäßig zu Verkehrsbehinderungen durch einbiegende Fahrzeuge, die mit Hupsignalen quittiert werden und stets zu überproportionalen Beschleunigungsvorgängen der einfahrenden Fahrzeuge, was mit erheblichen Lärmspitzen verbunden ist. Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Südstraße auf 30 km/h erleichtert durch die Verstetigung des Verkehrs das Auffahren bzw. Queren des aus der Weilimdorfer Straße zu/abfließenden Verkehrs aus / in Richtung Korntal. Nach Erprobung und Beobachtung des Verkehrsverhaltens mit der reduzierten Geschwindigkeit von T30, können ggf. die Zeiten, in denen die Lichtzeichenanlage aktiv ist reduziert werden. *= Zeitbestimmend für die Durchfahrt des beschriebenen Streckenabschnittes sind die Schaltzeiten der Lichtzeichenanlage und nicht die rechnerisch ermittelte Fahrtzeit mit der reduzierten Geschwindigkeit maßgebend! Im Verhältnis zu einer Wartephase vor der Lichtzeichenanlage fallen die 12s zusätzliche Zeit durch die reduzierte Geschwindigkeit von T30 nicht ins Gewicht und können für den gesamten Fahrtverlauf vernachlässigt werden. Es ist unwahrscheinlich, dass die Lichtzeichenanlage komplett überflüssig wird, aber die aktiven Zeiten können sicher reduziert werden. Damit würde sich der Zeitbedarf für das Durchfahren der Südstraße und der Weilimdorfer Straße auch in den Hauptverkehrszeiten verringern.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durch Vermeidung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen aufgrund des verstetigten Verkehrstromes auf der Südstraße kann die erreichbare Pegelreduktion in diesem Bereich auch bis zu 8 dB(A) betragen! Mangelnde Möglichkeiten die Lärmbelastung spürbar zu vertretbaren Kosten/Nutzen im Bereich Brückenbauwerk Weilimdorfer Straße bis Ortsausgangsschild Korntal (bzw. Korntal Landstraße) lassen als einzige alternativlose Möglichkeit die Anordnung von T30 ganztägig auf beiden Fahrspuren erscheinen. **ÖPNV Verkehr**: Auf der Südstraße zwischen Brückenbauwerk und Ortsausgangschild gibt es keinen regelmäßigen ÖPNV BUS bei dem Taktzeiten zu beachten sind. Es gibt auch zwischen Weilimdorfer Straße und in Richtung Weilimdorf keinen taktgeregelten ÖPNV. Taktzeiten der Busverbindungen sind durch die Reduzierung der Geschwindigkeit nicht betroffen. **Lichtzeichenanlagen** Die an der Einmündung der Weilimdorfer installierte Lichtzeichenanlage ist nicht vernetzt und kein Teil einer Lichtzeichenanlagenkette. Die Anordnung von Tempo 30 hat daher auf die Lichtzeichenanlage keinen Einfluss. Ob die Räumungszeit ggf. etwas verlängert werden muss, ist noch zu überprüfen. Die in Richtung Westen an der Einmündung der Bachgerstenstraße in die Korntaler Landstraße vorhandene Lichtzeichenanlage ist eine Lücken-/Fußgängerampel ohne Vernetzung. Die in Richtung Osten installierte Lichtzeichenanlage		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		auf der Solitudealle ist eine Bedarfsgesteuerte Ampel ohne Verbindung zur Lichtzeichenanlage an der Weilimdorfer Straße **Verkehrsverlagerung**: Eine Verlagerung von Verkehr auf andere umliegende Straßen ist nicht zu befürchten, da es im näheren Umfeld keine geeignete Ausweichstrecke gibt. Bei allen Straßen im näheren Umfeld existieren bereits Ge-schwindigkeitsanordnungen für T30 und haben für den ausweichenden Kfz Führer keine Zeitvorteile, sondern bedeuten jeweils eine längere Wegstrecke und einen viel größeren Zeitverlust als bei Benutzung der Südstraße. 3.1.1.3. Sanierungsmaßnahmen Fahrbahnbelag Südstraße Der Fahrbahnbelag der Südstraße ist im Einmündungsbereich der Weilimdorfer Straße in einem schlechten Zustand. Durch die hohe Belastung der Straße mit Schwerlastverkehr existieren Verwerfungen in Längsrichtung (Spurrillen) und Brüche des Belages. Es ist eine regelmäßige Kontrolle und Beseitigung klappernder Kanaldeckel im Bereich zwischen Einmündung Weilimdorfer Straße und Brückenbauwerk Weilimdorfer Straße (Kanaldeckelschlag) erforderlich. Das permanente Plop Plop zehrt an den Nerven. Die im Kreuzungsbereich aufgetragenen Fahrbahnmarkierungen (Richtungspfeile, Haltelinien, Spurbegrenzungen usw. sind erhaben und ragen über die Fahrbahnoberfläche. Beim Überfahren dieser Markierungen treten Patschgeräusche auf oder bei LKW‘s wird die Ladung zum Klappern gebracht. Diese erhöht den Lärmpegel unnötig und führt zu erheblichen Lärmspitzen und zu einer allgemeinen Erhöhung		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		der Lärmbelastung. Die Patschgeräusche und Ladungsklappern sind besonders in den Nachstunden lästig. Bei einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde sich das Patschen und Klappern reduzieren. Ob bei der Belagssanierung ein lärmmindernder Belag eingebaut werden muss, ist von der Entscheidung über die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bei einer ganztägigen Begrenzung auf 30 km/h ist ein lärmmindernder Belag überflüssig. Es sollte überprüft werden, wann der Belag der Südstraße zum letzten Mal generalsaniert worden ist. <u>3.1.1.4. Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen auf der Südstraße</u> Wie bekannt, gelten die berechneten Lärmpegel des Verkehrs nur dann, wenn die angeordnete Höchstgeschwindigkeit von den Fahrzeuglenkern auch eingehalten wird. Es ist auch allerdings bekannt und nachgewiesen, dass sich nicht alle Fahrzeuglenker an die vorgegebene zulässige Höchstgeschwindigkeiten halten. Untersuchungen zeigen, dass von ca.30% der Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit um 5-10 km/h überschritten wird und nur 20% aller Fahrzeuglenker sich an ein vorgegebenes Geschwindigkeitslimit halten. Wie überall, wo keine Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, sind auch in der Südstraße und auch auf der Weilimdorfer Straße zwischen LIDL-Kreisel und Einmündung in die Südstraße im heutigen Verkehrsgeschehen massive Geschwindigkeitsüberschreitungen festzustellen. Wobei der Hauptschwerpunkt dabei die Südstraße darstellt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Auch ohne Messung, sondern bereits durch die akustische Wahrnehmung der Fahrzeugbeschleunigungen, Motor- und Rollgeräusche kann auf die gefahrene Geschwindigkeit und das Fahrverhalten geschlossen werden. Fahrzeuge eines bekannten Sportwagenherstellers in Zuffenhausen, sowie Motorräder sind hier in den frühen Morgen- und Abendstunden besonders auffällig. Durch das Verhalten der Fahrzeuglenker und Nichteinhaltung der zulässigen Geschwindigkeit ist der Lärmpegel in dem Gebiet noch höher als der berechnete Wert. Für die Überwachung von kommunalen Straßen ist der kommunale Ordnungsdienst zuständig und Verantwortlich. Bereits im Lärmaktionsplan 2012 war daher der Maßnahmen-punkt M5 Verkehrskontrolle und Geschwindigkeitsmessungen Südstraße definiert und Teil der Lärmminderungsplanung! **Passiert ist seit 2012: NIX!** Meines Wissens gab es in den letzten 10 Jahren in der Südstraße oder auch im o.g. Bereich der Weilimdorfer Straße keine Geschwindigkeitskontrollmessung. Die Südstraße (L1143) einschließlich der Korntaler Landstraße sind daher inzwischen zu einem Eldorado der Speed- und Beschleunigungsjunkies geworden und über die Stadtgrenzen dafür bekannt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Ich hatte mich daher auch mit meinem Schreiben vom 26.01.2021 an Herrn Dr. Wolf u.a. auch über fehlende Verkehrs-kontrollen und Geschwindigkeitsüberwachungen auf der Südstraße beschwert. Eine Antwort dazu habe ich nicht erhalten. Erst auf meine direkte Nachfrage beim Ordnungsamt in Ludwigsburg am 15,05.2022 wurde mir mitgeteilt, dass das Ordnungsamt über die Situation an der Situation nicht informiert sei, ansonsten selbstverständlich eingeschritten wäre. Offensichtlich hat die Stadt Korntal-Münchingen den im Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmepunkt M5 nicht weiterverfolgt und ist in dieser Sache untätig geblieben. Offenbar war auch bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans aus 2019 das Bestreben den Maßnahmepunkt im Nirwana verschwinden zu lassen. Der Maßnahmepunkt ist im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht mehr enthalten. **Er ist einfach Spur- und Rückstandslos verschwunden , obwohl die Maßnahme nicht erledigt wurde!** Nach meiner Intervention beim Ordnungsamt Ludwigsburg wurden im Jahr 2022 zwei Messungen durchgeführt, die höchste gemessene Geschwindigkeit war dabei 150km/h bei zulässigen 60km/h! Gleichzeitig wurde mir aber auch mitgeteilt, dass das Ordnungsamt Ludwigsburg aufgrund fehlender geeigneter Möglichkeiten die Messeinrichtung zu positionieren keine weite-		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		ren Messungen durchführen kann. Zukünftige Überwachungen müssten daher durch den Verkehrsdienst der Polizei erledigt werden. Seither gibt es meines Wissens auf dieser Strecke keine Messungen mehr. Um die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Südstraße zu gewährleisten und damit die angestrebten Lärmreduzierungen zu erhalten, ist die Kontrolle durch eine ortsfeste Geschwindigkeitsmessanlage im Bereich der Einmündung der Weilimdorfer Straße einzuplanen. Die Messanlage sollte Fahrspuren in beide Fahrtrichtungen überwachen können. Entgegen diversen Aussagen, dass Geschwindigkeitskontrollen durch mobile Messanlagen effektiver sind als durch ortsfeste Anlagen, da bei ortsfesten Anlage der Messpunkt bekannt und das Fahrzeug abgebremst und nach der Anlage das Fahrzeug wieder beschleunigt wird, haben ortsfeste Überwachungsanlagen Vorteile bei speziell für eine auf Dauerüberwachung abzielende Kontrolle. Unbestritten haben mobile Anlagen den Vorteil, dass der Überwachungspunkt oft gewechselt werden kann und eine Vielzahl von Straßen zyklisch oder sporadisch mit der gleichen Hardware überwacht werden können. Ebenfalls ist der Investitionsbedarf nicht so hoch wie für eine stationäre Messanlage. Gleichzeitig nimmt aber der Überwachungsdruck auf die Verkehrsteilnehmer ab, da der Ordnungsdienst mit seinem Equipment nicht gleichzeitig überall sein kann. Allerdings zeigt eine Studie der Versicherer und des Karlsruher Instituts für Technologie (ISBN Nr. 978-3-948917-16-6 Ausgabe 08/20201) bei stationären Messeinrichtungen eine längere Wirksamkeit der Überwachung vor und hinter der		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Messanlage auf, da ortskundige Fahrer den Standort der Anlage kennen und die Anlage außerdem für alle gut sichtbar ist. Das Fahrverhalten wird bei stationären Anlagen bereits in größerer Entfernung zur Anlage darauf eingestellt und die Geschwindigkeit rechtzeitig vor der Messanlage reduziert und erst ca. 100m hinter der Anlage wieder langsam erhöht. Bei mobilen Anlagen wurde ermittelt, dass die Fahrzeuge erst kurz vor der Messanlage abrupt abgebremst werden (Erkennungsschock) und sofort nach der Messanlage darauf wieder beschleunigt wird. Durch das abrupte (schreckhafte) Bremsen besteht eher die Gefahr von Auffahrunfällen durch nicht eingehaltene Sicherheitsabstände. *Quelle 1 = www.udv.de / FB Nr.85va_Maßnahm_Geschw_ueberwachung.pdf* Auch die gute Erkennbarkeit von stationären Anlagen verbunden mit der Ankündigung durch Hinweisschilder führt bei stationären Messanlagen nicht dazu, dass keine Verstöße erfolgen. Die Stadt Korntal-Münchingen hat dazu selbst einschlägige Erfahrungen mit den bereits im Ortsgebiet installierten Messanlagen (z.B. Weilimdorfer Straße, Zuffenhauser Straße usw.) Der größte Vorteil einer stationären Messanlage ist die Überwachung des gesamten 24h Zeitraums, was mit einer mobilen Messanlage aufgrund des erforderlichen Personalbedarfs nicht möglich ist. Das Ziel der stationären Messanlage ist nicht unbedingt die fiskalische Einnahme, sondern die Abschreckung und die dauerhafte Einhaltung der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit in den überwachten Bereichen und nicht eine sporadische Einhaltung bei einer stattfindenden		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Überwachungsaktion. Bei stationären Messanlagen wird dies bereits durch die permanente Sichtbarkeit der Überwachungseinrichtung durch den Verkehrsteilnehmer erreicht. Die Wirkung beruht auf dem Droheffekt einer aufgestellten Messanlage, auch wenn sie zeitweise nicht aktiv ist. Sicher ist auch die Überwachung der Geschwindigkeit mit einer mobilen Anlage möglich, allerdings wie oben beschrieben mit geringerer Wirkung. Aber eine mobile Überwachung ist immer noch besser als gar keine Überwachung. Für eine auf Nachhaltigkeit angelegte Dauerüberwachung für Straßenbereiche mit ganztägigem hohem Verkehrsaufkommen ist der Einsatz einer fest installierten Messanlage allerdings die beste Lösung. Ortskundige kennen die Südstraße und die dort fehlenden Möglichkeiten Verkehrsüberwachungsmaßnahmen auf dieser Strecke durchführen zu können. Die Südstraße ist daher in einschlägigen Kreisen aufgrund ihrer „freien“ Fahrt bekannt. Viele Verkehrsteilnehmer nutzen diese Strecke, um die maximalen Sprintstärke ihrer Fahrzeuge zu testen oder besondere Klangerlebnisse in der Galerie zu erleben. Es sollten daher neben einer stationären Messanlage im Einmündungsbereich der Weilimdorfer Straße generell geeignete Messstellen für sporadische Verkehrsüberwachungsmaßnahmen an der gesamten Südstraße im Bereich zwischen Eisenbahnbrücke und Solitudealle geschaffen werden um Geschwindigkeitsüberwachungen auch mit mobilen Messgeräten durchführen zu können. Daher wird vorgeschlagen:		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		I. Eine stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage im Bereich der Einmündung der Weilimdorfer Straße mit Überwachung aller Fahrspuren zu installieren II. Schaffung von geeigneten Möglichkeiten für die Installation und Aufstellung von mobilen Verkehrsüberwachungseinrichtungen durch den kommunalen Ordnungsdienst auf der Südstraße im Bereich zwischen Einmündung Weilimdorfer Straße und Ortseingangs-/Ortsausgangsschild vor der Solitudeallee. Wie bereits beschrieben gibt bisher keine Möglichkeiten für den kommunalen Ordnungsdienst mobile Überwachungsanlagen sinnvoll an der Südstraße im Bereich zwischen Korntaler Land-straße und Solitudeallee aufzustellen. Die einzige vorhandene Möglichkeit zur Aufstellung der Messanlage existiert aktuell nur auf der Freifläche zwischen Galerie und Brückenbauwerk der Weilimdorfer Straße. Diese Stelle ist für sinnvolle Überwachungen allerdings ungeeignet, da er zu weit von den stark lärmbelasteten Bereichen (Wohnbebauung) entfernt und nur für die Überwachung der Fahrspur Ost in Richtung West geeignet ist. Für die Überwachung der Fahrspur West-Ost existiert keinerlei Aufstellmöglichkeit einer Messeinrichtung. Eine Verkehrsüberwachung an der Südstraße durch den Ordnungsdienst ist daher, trotz Maßnahmenplan im LAP aus 2019 - Maßnahmenpunkt M5 - bisher nicht möglich. Der Maßnahmenpunkt muss wieder in die Lärmaktionsplanung aufgenommen werden und die seit 2012 erreichten Erfolge oder Maßnahmen in der LAP Aufarbeitung/Überprüfung dokumentiert werden.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Auf die Beschreibung der Kostensituation und der Vorteile für eine Geschwindigkeitsmessanlage möchte ich verzichten sondern auf die Lärmaktionspläne 2012,2016,2019 verweisen. 3.2. **Maßnahmen Weilimdorfer Straße** Der Verkehr auf der Weilimdorfer Straße im Bereich zwischen LIDL-Kreisel und Einmündung in die Südstraße trägt ebenfalls maßgeblich zur Lärmbelastung in der Sonnenbergstraße bei und ist daher bei der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Die Weilimdorfer Straße führt den aus Westen kommen-den Verkehr in die südlich der Bahntrasse liegenden Wohnquartiere, nach Korntal-West, Korntal-Zentrum und das Gewerbegebiet an der Weilimdorfer Straße. Die Straße ist durch die Anliefer- und Versorgungsdienste für das Gewerbegebiet, den LIDL-Markt und das sonst im Zentrum von Korntal angesiedelte Gewerbe auf mit Schwerlastverkehr belastet. Die Betrachtung der auf der Weilimdorfer Straße zwischen Einmündung Südstraße und LIDL-Kreisel ist etwas unlogisch und verwirrend. Die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in diesem Bereich reichen von 30km/h, 50 km/h bis 100km/h. Für die Lärmbelastung der Wohnbebauung in der Sonnenbergstraß ist der Bereich der Weilimdorfer Straße zwischen Einmündung Südstraße und Brückenbauwerk Weilimdorfer Straße bestimmend. In der Betrachtung werden aber Verbesserungen an der Weilimdorfer Straße bis zum LIDL-Kreisel benannt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		3.2.1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Weilimdorfer Straße Es wird vorgeschlagen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Weilimdorfer Straße im Bereich zwischen LIDL-Kreisel und Einmündung in die Südstraße ganztägig für beide Fahrspuren auf 30km/h zu beschränken. [Bilddarstellung] **Begründung:** Auf der Weilimdorfer Straße ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit in Teilbereichen bereits heute auf T30 festgesetzt. Die T30 Festsetzung gilt nur auf der Fahrspur in Richtung Korntal nach dem Ortseingangs-schild ab Kennzeichen Schild 274-53 verbunden mit Gefahrenschild 105-10 bis zur nördlichen Rampe der Brückenauffahrt. In der Gegenrichtung gilt nach Aufhebung der Tempo 30 Zone nach dem LIDL-Kreisel die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h und nach dem Ortsausgangsschild bis zur Einmündung in die Südstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h! [Bilddarstellungen] *Streckenlänge: ca. 100m* *Fahrzeit 50km/h = 7 s* *Fahrzeit 30 km/h = 12s* *„Zeitverlust“: 5 s* *Lärmreduktion: ca. 2,3 dB(A)* *Durch vermiedene Brems- und Beschleunigungsvorgänge kann die* *Lärmeinsparung auch bis zu 7 da betragen*		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die Verlängerung der Strecke mit zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Weilimdorfer Straße bis zur Einmündung an der Südstraße führt zu weniger Lärmemissionen auf diesem Bereich und zur Verstetigung des Verkehrs in diesem Straßenabschnitt. Brems- und Beschleunigungsvorgänge an der Lichtzeichenanlage an der Einmündung werden reduziert. Durch die gleichzeitige Anordnung T30 auf der Südstraße für diesen Bereich werden die Einfahr- und Querungsvorgänge für den Verkehr aus der Weilimdorfer Straße erleichtert. Kritische Situationen aufgrund von Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit des Längsverkehrs auf der Südstraße verringern die Gefahr von Kollisionen und unnötigen rasanten Beschleunigungen der Fahr-zeuge im Kreuzungsbereich. Die Anordnung von T30 auf den Bereich der Weilimdorfer Straße westlich des LIDL-Kreisels hat neben der Verminderung der Lärmpegel im Bereich der Sonnenbergstraße auch einen Einfluss auf die Verkehrssicherheit für diesen Bereich. Bekannterweise wird die Weilimdorfer Straße auch vom Schwerlastverkehr befahren. Für Fußgänger von der Sonnenbergstraße und Radfahrer steht nur der Fußweg an der rechten Fahrspur zur Verfügung. Fahrradfahrer sind auf dem Weg zwar zugelassen, es ist aber kein Fahrradweg. E-Scooter dürften damit strenggenommen auch nicht auf diesem Weg fahren da das Schild E-Scooter erlaubt fehlt. E-Scooter werden damit auf den Straßenverkehrsraum verwiesen! [Bilddarstellungen] Wie zu beobachten ist, fahren daher E-Pedelecs nicht auf dem Fußweg, da dieser für den Begegnungsverkehr von Fahrrädern und Fußgängern zu schmal ist, sondern auf der		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Straße. Die Straße ist schmal, die Kurven sind schlecht einzusehen und einen Schutzstreifen für Fahrräder gibt es nicht. Für diese Situation ist die bisherige Höchstgeschwindigkeit in Richtung Weilheim von 50 km/h zu hoch. Mit der Anordnung von T30 auf dem gesamten Brückenbauwerk wird neben der Lärmreduzierung auch die Verkehrssicherheit erhöht. **ÖPNV Verkehr** In diesem Bereich der Weilimdorfer Straße zwischen LIDL-Kreisel und Einmündung Südstraße gibt es keinen getakteten Linienverkehr. Die Anordnung von T30 für den ganzen Bereich der Weilimdorfer Straße, bis Einmündung Südstraße hat daher keine Auswirkungen auf den ÖPNV **Verkehrsverlagerung** Die Gefahr von Verkehrsverlagerungen aufgrund der Anordnung T30 für die Weilimdorfer Straße besteht nicht. Es gibt im nahen Umfeld keine geeignete Straßenverbindung, um den Reduzierten bis zur Südstraße zu umfahren. Alle im Umfeld vorhandenen Straßen sind bereits mit Anordnung T30 ganztägig belegt. Der Versuch einer Umfahrung der neuen T30 Anordnung auf der Weilimdorfer Straße wäre zwangsläufig mit einer längerer der benötigten Fahrstrecke und enormen Zeitverlusten verbunden. **Sonstige Vorteile:** Durch Anordnung T30 im ganzen Bereich der Weilimdorfer Straße zwischen Lidl Kreisel und Einmündung Südstraße sind:		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		□ Für den Bereich Brückenbauwerk zur Einmündung Südstraße. Reduzierung der Lärmbelastung durch Verstetigung des Verkehres auf diesem Straßenabschnitt, Lärmreduzierungen bis zu ca. 2dB(A) sind zu erwarten. □ Für den Kreuzungsbereich Südstraße für den aus der Südstraße in Richtung Korntal abfließenden Verkehr bzw. den aus Korntal kommenden Verkehr Richtung Weilimdorf oder Solitudeallee bis zu 4 dB(A). Diese Einsparung ist nicht zu berechnen, da von zu vielen Faktoren abhängig wie z.B. der Verkehrsdisziplin der Kfz Führer. □ Für den Bereich südliche Brückenrampe aus Richtung Weilimdorfer Straße oder in umgekehrter Fahrtrichtung Korntal o Für den aus Richtung Südstraße in Richtung Korntal fahrenden Verkehrsteilnehmer ändert sich nur das kurze Stück zwischen Einmündung Südstraße und Verkehrsschild 274-53 auf dem bisher die Geschwindigkeit 50 km/h möglich war. AB dem Verkehrszeichen 274-53 ist bereits heute die Geschwindigkeit auf 30km/h beschränkt. o Für den aus Korntal kommenden Verkehrsteilnehmer ändert sich die bisher zugelassene Geschwindigkeit nach Aufhebung der Zone 30 an LIDL-Kreisel von 50 km/h auf 30 km/h für das ganze Brückenbauwerk und die Strecke bis zur Einmündung Südstraße. Die dafür verlängerte Fahrzeit kann nicht aus der Differenz der bisherigen zulässigen Geschwindigkeit und der T30 Anordnung berechnet werden. Durch die Abzweigung/Einmündung Karlsbader Straße in die Weilimdorfer Straße wird die wirklich benötigte Zeit zwischen LIDL-Kreisel und Einfahrt in die Südstraße durch die Einmündung		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		der Karlsbader Straße und die Lichtzeichenanlage an der Südstraße. 3.2.2. **Belag Sanierung im Kreuzungsbereich der Weilimdorfer Straße** Die Fahrbahnqualität auf der Abbiegespur auf der Südstraße und in der Fortführung der Weilimdorfer Straße ist von miserabler Qualität. Der Straßenbelag ist teilweise gebrochen und des bestehen starke Spurrillen. Das gilt auch für den Bereich der Weilimdorfer Straße Fahrspur aus Korntal. Im Bereich der Kurve und vor der Ampel ist die Fahrbahndecke gebrochen und besitzt ebenfalls Spurrillen. Durch eine Belag Sanierung und Instandsetzung kann das Rollgeräusch verringert werden. **4. Interkommunale Zusammenarbeit Stadt Stuttgart für Maßnahmen Südstraße / Korntaler Landstraße** Wie auch im Kooperationserlass vorgestellt, sollten bei der Erstellung von Lärmaktionsplanungen nicht die Stadt / Gemeindegrenzen eine Trennzone zwischen unterschiedlichen Problemlösungen für das identische Problem bilden. Die Kommunen und Ballungsräume sind angewiesen auch über die eigene Gemarkungsgrenze zu schauen und kooperativ die Lärmprobleme an der gleichen Straße mit den gleichen Ursachen auch gemeinsam lösen. Auf Stuttgarter Gebiet wird die L1143-Südstraße durch die L1143-Korntaler Landstraße fortgeführt. Die dort befindliche Wohnbebauung ist ebenso wie die Wohnbebauung in der Sonnenbergstraße extremen Lärmemissionen in den Tag- und Nachtstunden durch Verkehrslärm und den Schienenverkehrs-lärm der DB-Strecke ausgesetzt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Ursachen und Lärmquellen an der Korntaler Landstraße sind identisch mit den Ursachen der Lärmbelastungen in der Sonnenbergstraße. Es handelt sich bei den Lärmproblemen und Ursachen an Korntaler Land-straße und Sonnenbergstraße aufgrund der direkten Nachbarlage m.E. um eine gemeinsame Problemzone. Diese Problemzone kann nur sinnvoll in kommunaler Zusammenarbeit beider Kommunen gemeinsam erfolgreich gelöst werden. Festgelegte Maßnahmen an der Korntal Landstraße haben immer auch Auswirkungen auf die Gebiete an der Südstraße und umgekehrt. Ich habe daher meine Vorschläge für Lärmschutzmaßnahmen für den Lärmaktionsplan Korntal auch bei der Lärmaktionsplanung Stuttgart eingebracht und hoffe, dass sich durch die Zusammenarbeit der Kommunen eine für die Bewohner in der Korntaler Landstraße wie auch in der Sonnenbergstraße Verbesserungen erreicht werden können und zufriedenstellende Lösung für alle gefunden werden. **5. Maßnahmen zur Lärmreduzierung an der Betriebswerkstatt der Strohgäubahn** Das im Zeitraum zwischen 2012-2015 errichtete Betriebswerkstattgebäude hat einen wesentlichen Einfluss auf die Lärmsituation an den der Werkstatt gegen-überliegenden Wohnhäusern in der Sonnenbergstraße. Das Betriebsgebäude der Betriebswerkstatt wurde entgegen der Vorgabe in der Planfeststellung aus Kostengründen mit einer schallharten Außenwand errichtet (Trapezblech).		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durch die dadurch entstehenden Reflexionen des Schienen- und Straßenverkehrs an der Hallenwand hat sich der Lärmpegel dieser Lärmquellen, der bereits vor der Errichtung der Werkstatt im gesundheitsgefährdenden Bereich lag, an den Wohnhäusern um bis zu +2 dB(A) erhöht. Der Lärmschutzausgleich für die Erhöhung der Lärmbelastung reduzierte sich auf die Subvention von Lärmschutzfenstern ausschließlich in den Schlafräumen. Da die Lärmbelastung auch im Tagbereich besteht wäre allerdings eine komplette Lärmsanierung der Wohnhäuser mit Außenfassadendämmung, Schallschutz an allen Fenstern, auch an den Aufenthaltsräumen erforderlich gewesen. Zu diesem Punkt äußert sich die Strohgäubahn seit 1 ½ Jahren nicht. Alternativ könnten die Schallreflexion an der Hallenwand auch durch eine Schallschutzwand parallel zur Bahntrasse verlaufend zwischen Bahntrasse und Abstellgleis 202 reduziert werden. Die Ausführung müsste beidseitig dämmend sein, um auch die Lärmemission der vor der Betriebswerkstatt abgestellten Triebwagen abschirmen zu können. Die erforderliche Höhe wird vermutlich 3-4 m betragen müssen und sich auf die Länge von der süd-westlichen Grundstücksgrenze bis zu der Abzweigung der Schienen von der Stammstrecke auf das Betriebsgelände. Die Länge sollte mit 180m ausreichend sein. [Bilddarstellung] Die Lärmschutzwand kann zwar die direkt auf die südliche Wohnbebauung einwirkende Lärmbelastungen von Bundesbahntrasse und des Straßenverkehrs der Südstraße, aber die Reflexionen dieser Lärmquellen an der Hallenwand und die von der Strohgäubahn selbst ausgehenden Lärmbelas-		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		tungen durch nächtliche Rangierfahrten und der lärmintensiven Vorbereitungsdienste werden in Richtung südliches Wohnquartier abgeschirmt. **Vorteile:** Bei Umsetzung des Vorschlages wird die erwartbare Lärmreduktion des Schienenverkehrs auf der Bahntrasse und des Straßenverkehrs auf der Südstraße an den südlich gelegenen Wohngebäuden der Sonnenbergstraße durch vermiedene Schallreflexionen an der Hallenwand, sowie der Abschirmung von Betriebsgeräuschen (Vorbereitungsdienste, Reinigung, Auf/Abrüsten, Bremsproben usw.) der auf Gleis 202 abgestellten Triebwagen in Richtung Wohnbebauung voraussichtlich -1-2 dB(A) betragen. Der Lärmreduzierungseffekt bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen auf der Südstraße verstärkt sich da die Reflexionen an der Hallenwand entfallen. Die Lärmschutzwand entlang des Geländes der Strohgäubahn wirkt in diesem Fall wie ein „Lärmreduzierungsverstärker“. **Nachteile:** Die Lärmbelastung der südlich gelegenen Wohnbebauung durch den Schienenverkehr auf der Bundesbahntrasse bleibt unverändert hoch. **6. Fahrbahnsanierungen Allgemein & Weilimdorfer Straße-Turbinenstraße (Gewerbegebiet)** Die Straßenbeläge der Straßen auf der Gemarkung Korntal-Münchingen sind teilweise in einem schlechten Zustand. Wellige Fahrbahnbeläge, Schlaglöcher und mangelhafte geflickte Ausbrüche des Straßenbelags führen, auch bei niedrigen Geschwindigkeiten zu erhöhtem Rollgeräusch. Ebenso		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		abgesunkene Kanal-deckel, Einlaufgitter und Absperrschieberöffnungen. Durch regelmäßige sachgemäße Pflege könnten die mit den Schadstellen einher-gehenden erhöhten Lärmemissionen reduziert werden. Schäden oder beginnende Schäden sind dem Bauhof oft nicht bekannt, da auch nicht jeden Tag alle Straßen kontrolliert und abgefahren werden können. Sinnvoll wäre hier eventuell ein Meldeportal in dem erkannte Schadstellen an Fahrbahn oder Belag gemeldet werden können. Aufgrund der Meldungen wäre eine zielgerichtete Beseitigung der Schadstelle schneller möglich, bzw. der Bürger erfährt, bis wann die Schadstelle beseitigt wird. Der Maßnahmenpunkt für den LAÜ wäre dann: Einrichten eines Meldeportals für Straßenschäden. Als Beispiel möchte ich die Markierungssteine an der Gemarkungsgrenze zwischen Turbinenstraße und Weilimdorfer Straße anführen. Der Punkt ist nicht unbedingt als Lärmaktionsplan zu verstehen, aber er soll zeigen, wie Probleme entstehen. Auch wenn die Sanierung des Fahrbahnbelages nicht als LAP Maßnahmenpunkt taugt, wäre es doch schön, wenn die Fahrbahn in diesem Bereich saniert wird. Aktueller Fall: Gemarkungsgrenze zwischen Turbinenstraße und Weilimdorfer Straße: Die Gemarkungsgrenze zwischen Turbinenstraße und Weilimdorfer Straße ist durch eine Reihe Kopfsteinpflaster markiert. Die Kopfsteine sind inzwischen abgesunken und der Fahrbahnbelag ist schadhaft. [Bilddarstellungen]		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		An dieser Stelle gilt die Regelgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h. Beim Überfahren der Gemarkungsgrenze treten Patsch- und Poltergeräusche auf, die bis in die Sonnenbergstraße zu hören sind. Durch Sanierung des Fahrbahnbelages in diesem Bereich können diese Störgeräusche vermieden werden. Da es wahrscheinlich strittig ist wer für diese Steine und die Fahrbahn in diesem Bereich zuständig ist empfehle ich dies in Zusammenarbeit mit der Stadt Stuttgart zu klären. Mein Vorschlag wäre diese Markierungssteine komplett zu entfernen und durch einen durchgehenden Fahrbahnbelag zu ersetzen. Ich glaube nicht, dass die Gemarkungsgrenze auf Fahrbahnen durch Markierungssteine gekennzeichnet sein muss.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
18.	Bürger/in 3 Eingang Stellung-nahme am 22.05.2025	Sehr geehrter Herr Bürgermeister Noak, die Verpflichtung zur Überprüfung und Fortschreibung von Lärmaktionsplänen wurde vom Verkehrsministerium am 08.02.2023 bekannt gegeben mit Frist zur Fertigstellung bis 18.Juli 2024. Aufgrund Terminschwierigkeiten vieler Gemeinden in Baden-Württemberg, den Plan termingerecht zu überarbeiten bzw. zu erstellen, wurde die Frist für die Datenübermittlung an die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) auf Juli 2025 verlängert. Aktuell läuft offiziell das Beteiligungsverfahren zur vierten Stufe des Lärmaktionsplans (LAP) der Stadt Korntal-Münchingen. Der Lärmaktionsplan soll dazu dienen, dass es in unserer Stadt leiser wird. Grundpfeiler einer solchen Planung ist die Öffentlichkeitsbeteiligung. Genau diese hat die Stadtverwaltung aber im Ergebnis umgangen. Denn die in den LAI-Hinweisen (LAI: Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz) geforderte "frühe Öffentlichkeits-beteiligung", auch "Phase 1" genannt, hat in Korntal-Münchingen nicht ansatzweise stattgefunden. Dabei machen die LAI-Hinweise klare Vorgaben. Wörtlich: *"Die Öffentlichkeit wird frühzeitig zur Mitwirkung eingeladen. Dazu gehört die Unterrichtung der Bevölkerung im Plangebiet, z. B. durch die Presse, das Internet oder durch öffentliche Versammlungen oder auf sonstige geeignete Weise."* Frühzeitig heißt: Vor Erstellung des Lärmaktionsplan-Entwurfs. Leider wurden die Bürger der Stadt Korntal-Münchingen aber mit einem fertigen Entwurf vor vollendete Tatsachen gestellt, ohne dass ihre Mitwirkung im Vorfeld überhaupt möglich war. Was dabei herausgekommen ist, muss erschüttern. Gemäß der Ausarbeitung des beauftragten Büros reduziert sich der Lärmaktionsplan im Vergleich auf die bisherigen Aktionspläne nur auf die Betrachtung der Hauptverkehrsstraßen BAB A81, B10, L1141 und L1143 mit einem Verkehrsaufkommen von DTV 8200 Kfz/Tag. Durch die Beschränkung der Umgebungslärmkartierung wird ein Großteil der Straßenabschnitte, die nicht dieses Verkehrsaufkommen haben, aber trotzdem maßgeblich zum Lärmaufkommen beitragen, nicht kartiert und die dort	Im Wesentlichen wird eine zu späte Verfahrensbeteiligung der Bürger kritisiert. Viele LAP der Vergangenheit haben gezeigt, dass Aufwand und Kosten für kleinere Gemeinden und Städte unverhältnismäßig hoch ausfallen, wenn mehrstufige Partizipationsmodelle gewählt werden. Entsprechend findet die Beteiligung der Öffentlichkeit (ähnlich einem Bauleitplanverfahren) überwiegend in Form einer mehrwöchigen Auslegung eines LAP-Entwurfs statt, ggf. in Verbindung mit einer öffentlichen Vorstellung des LAP-Entwurfs und weiterer Gelegenheit zu Fragen und Anregungen. Der mehrfach zitierte LAI-Leitfaden gibt überwiegend „Empfehlungen“, die aus Sicht der Verbesserung des Lärmschutzes durchweg sinnvoll sind, allerdings nicht die gesetzlichen Mindestanforderungen widerspiegeln und teilweise für Kommunen aufgrund gesetzlicher Zuständigkeiten in der Lärmaktionsplanung (z. B. Gesamtlärmbetrachtung unter Berücksichtigung von Schienenlärm) nicht ohne weiteres möglich ist. Im Übrigen können die vielen Vorschläge, wie die Einbeziehung des gesamten Straßennetzes oder der Strohgäubahn jederzeit im Rahmen der weiteren Lärmaktionsplanung aufgegriffen werden. Maßnahmen in Form von Beauftragungen von Verkehrsuntersuchungen im Schienennetz oder im untergeordneten (nicht von der LUBW kartierten) Straßennetz können ergänzt werden.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		wohnenden Menschen (Belastete) von der anschließenden Lärmaktionsplanung ausgeschlossen. Nach § 47 d Abs. 1 Satz 3 BImSchG soll die Festlegung von Maßnahmen unter Berücksichtigung der Belastung durch mehrere Lärmquellen erfolgen. Die Beurteilung richtet sich nach der Lärmsituation in ihrer Gesamtheit. Im Kooperationserlass sowie den LAI Hinweisen zur Lärmaktionsplanung wird diesem Umstand Rechnung getragen. Die Gemeinden werden explizit darauf hingewiesen und um eine erweiterte Lärmbetrachtung gebeten. Zitat: *„Für eine zielgerichtete **Lärmaktionsplanung wird den Gemeinden empfohlen, die Lärmkartierung zu ergänzen** und beispielsweise durch eine räumlich differenzierte Betroffenheitsanalyse zu verfeinern. Dabei ist es zweckmäßig, über den gesetzlichen Kartierungsumfang hinaus weitere lärmrelevante Straßen einzubeziehen, bspw. um Gebiete mit Mehrfachbelastungen besser beurteilen zu können und die Grundlage zur Identifizierung potenzieller ruhiger Gebiete zu verbessern."* Unbeachtet der Hinweise im Kooperationserlass und den LAI Hinweisen wird im Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen die Betrachtung der Gesamtlärmsituation ausgeschlossen. Originalwortlaut des Entwurfs: ***"Andere Lärmquellengruppen sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht relevant."*** Die Auswirkungen lassen sich am Beispiel der Sonnenbergstraße gut darstellen. Nach dem Entwurf des Lärmaktionsplanes ist die Sonnenbergstraße nur ein "untergeordneter Lärmschwerpunkt", obwohl unabhängige Gutachten belegen, dass nachts an einigen Fassaden Beurteilungspegel, ausgelöst durch den Lärm der Südstraße, den Lärm der abzweigenden Weilimdorfer Straße und den Lärm des Schienenverkehrs, Nachts von L_{Night} 63 dB(A) und tagsüber L_{DEN} 75 dB(A) herrschen. Die Berechnungen im Lärmaktionsplan aber ergeben alleinig mit dem Lärm der Südstraße für Nachts „nur" L_{Night} 59 dB(A) und L_{DEN} 66 dB(A) für den Tagbereich. Damit liegt die Analyse der Stadt Korntal-Münchingen neben der Sache. Durch die Verweigerung der frühen Öffentlichkeitsbeteiligung und selektiver Lärmbewertung wurde ausgeschlossen, dass die tatsächliche Lärmsituation Eingang in die Planung fand. Bemerkenswert ist, dass selbst dem Gemeinderat jegliche Möglichkeit zur Abstimmung über den Entwurf verwehrt wurde. Es war den Bürgern unmöglich, frühzeitig konstruktive Anregungen zur Reduzierung der Immissionen einzubringen. Diese sind: Temporeduzierungen auf der Südstraße für den Nachtzeitraum auf 30 km/h mit stationärer Geschwindigkeitsüberwachung, Überarbeitung der Fahrbahnoberfläche sowie lärmarmer Asphalt. So wäre der Lärm von der Straße zur Nachtzeit um bis zu 7 dB(A) reduzierbar! Während die DB infolge des Schienenlärmgesetzes die Emissionen bereits spürbar senkt, gibt es bei der Strohgäubahn noch starkes Verbesserungspotential. Eine Einstellung der seit 10 Jahren nicht genehmigten nächtlichen Rangierfahrten und der nächtlichen Bremsproben würde die Anwohner deutlich entlasten. Leider wurden wir, die Anwohner beim Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht gehört. Anders wurde in den Nachbarkommunen verfahren, in denen Informations- und Diskussionsveranstaltungen der Erstellung eines ersten Entwurfs für die Lärmaktionsplanung vorgeschaltet waren. Dass diese Vorgehensweise effektiv ist, beweist das Beispiel Stuttgart. Die Korntaler Landstraße, die an der Stadtgrenze zu Korntal zur Südstraße wird, ist im Stuttgarter LAP als		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		vorrangiger Lärmschwerpunkt erkannt und die Einführung einer nächtlichen Tempo-30- Zone wird geprüft. Wohlgemerkt: Es geht um die selbe Straße mit der selben Verkehrsstärke und nahezu identischen Abständen zur Wohnbebauung. Wir fordern Sie als Bürgermeister auf, die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung nachzuholen. Ganz im Sinne eines besseren, effektiven Lärmaktionsplans und gemäß der LAI-Hinweise. Der LAP darf in der vorliegenden Form nicht beschlossen werden - weil die Beteiligung fehlt und weil der vorliegende Plan nicht die Hauptlärmquellen wie die Eisenbahn nennt und deren Emissionen entsprechend unberücksichtigt lässt. Eine Quantifizierung der einzelnen Immissionsbeiträge hätte offenbart, dass die Pegel in der Sonnenbergstraße jegliche Grenzwerte übersteigen - mit L_{DEN} von 75dB(A) und L_{NIGHT} 63 dB(A). Genau solche Lärmschwerpunkte hat der Kooperationserlass des Landesverkehrsministeriums vom 08.Februar 2023 im Visier: ***"Vordringlicher Handlungsbedarf** zur Lärmminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen **ab 70 dB(A) LDEN und 60 dB(A) LNight**."* Dem ist nichts hinzuzufügen. Noch ein Wort am Schluss dieses offenen Briefes: Die nüchternen "Beurteilungspegel" , die einer Lärmaktionsplanung zu Grunde liegen, berücksichtigen generell nicht die Motorräder, und sie übersehen in unserem Fall die leider zahlreichen Freaks der Tuning-Szene, die sich mit offenen Auspuffklappen in der Galerie der Südstraße aus dem Widerhall des Vollgas-Sounds den besonderen "Kick" holen. Daraus wird deutlich, wie wichtig ein ordentlicher Lärmaktionsplan und die Überwachung des Verkehrverhaltens ist und dennoch bestenfalls nur Schadensbegrenzung besorgen kann.		

Anlage 5: Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen im Rahmen der öffentlichen Beteiligungen

Anlage 5.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und Behörden der 2. Beteiligungsrunde vom 29.07. - 27.08.2025

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
1.	Baurechtsamt Stadt Korntal-Münchingen Eingang Stellungnahme am 30.07.2025	[..] wir gehen davon aus, dass durch den Lärmaktionsplan nach § 47d BImSchG Zustände geschaffen werden sollen, die die Einhaltung der Vorgaben des BImSchG insgesamt gewährleisten.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
2.	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe/ Stuttgart, Sachbereich 1 Eingang Stellungnahme am 30.07.2025	[..] die Stellungnahme vom Az. 591pt/023-2025#159 vom 30.04.2025 hat weiterhin Bestand.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
3.	Tiefbau Stadt Korntal-Münchingen Eingang Stellungnahme am 03.08.2025	[..] wird in der Solitudeallee die Fahrbahn ab 04.08. saniert. Der bestehende Fahrradstreifen soll nicht wieder angebrachte werden (siehe P12 LAP). Das war mit dem ADFC und dem Ordnungsamt so abgesprochen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Die Maßnahme mit dem Fahrradstreifen (P12) wird im Kapitel 6.1 ausgetragen.
4.	Verband Region Stuttgart Eingang Stellungnahme am 06.08.2025	[..] für die Beteiligung des Verband Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Stadt Korntal-Münchingen bedanken wir uns sehr. Die im Entwurf zum Lärmaktionsplan vom 22. Juli 2025 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
5.	Stadt Stuttgart Amt für Umweltschutz Eingang Stellungnahme am 12.08.2025	[..] wir danken für die Möglichkeit, erneut eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Korntal-Münchingen abgeben zu können. Von den Änderungen und Ergänzungen gegenüber dem ersten Entwurf sind Belange der Stadt Stuttgart nicht betroffen. Wir haben keine Einwände oder weitere Anregungen. Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Lärmminderungsplanung und der Umsetzung der Maßnahmen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
6.	Netze BW Netzplanung Infrastruktur Eingang Stellungnahme am 14.08.2025	[..] für Ihre E-Mail sowie die Bereitstellung der Planungsunterlagen bedanken wir uns. Gegenüber dem Entwurf aus dem April haben wir keine ergänzenden Anmerkungen. Im Folgenden hab ich die erfolgte Rückmeldung nochmals eingefügt. In den vom Lärmaktionsplan betroffenen Bereichen in Korntal-Münchingen sind Strom- (Mittel- und Niederspannung), sowie Gasversorgungsanlagen (Mittel- und Niederdruck) vorhanden. Genaue Festlegungen über Erneuerungsmaßnahmen und Netzerweiterungen der betreffenden Anlagen werden wir im Rahmen der jeweiligen Ausbaumaßnahme treffen, wenn entsprechende Detailplanungen laut dem Maßnahmen-	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		katalog vorliegen. Wir bitten Sie deshalb, die geplanten Sanierungsmaßnahmen rechtzeitig mit uns abzustimmen. Wir weisen darauf hin, dass vor der Durchführung von Baumaßnahmen für den Bauausführenden die Erkundigungs- und Sicherungspflicht besteht und dieser verpflichtet ist, unmittelbar vor Aufnahme von Tiefbauarbeiten, aktuelle Planunterlagen bei der zuständigen Auskunftstelle der Netze BW GmbH, Rennstraße 4, 73728 Esslingen, Tel. 0711 289-53650, Fax 0721 9142-1369, E-Mail: Leitungsauskunft-Mitte@netze-bw.de oder online www.netze-bw.de/partner/planenundbauen/Leitungsauskunft anzufordern bzw. sich solche zu beschaffen.		
7.	Landesamt für Denkmalpflege Referat 84.2 Eingang Stellungnahme am 20.08.2025	[..] vielen Dank für die erneute Beteiligung an der Fortschreibung des o.g. Lärmaktionsplans für Korntal-Münchingen. Nach Prüfung der Unterlagen sind gegenüber den Änderungen aus denkmalfachlicher Sicht keine ergänzenden Anregungen oder Bedenken geltend zu machen. Wir verweisen weiterhin auf die bereits vorliegende Stellungnahme vom 29.04.2025.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
8.	BUND Ortsverband Korntal-Münchingen Eingang Stellungnahme am 22.08.2025	[..] für die Gelegenheit, zum neuen Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen Stellung zu nehmen, bedanken wir uns. Mit Interesse haben wir gelesen, welche Maßnahmen die Stadt erwägt, um den Straßenverkehrslärm auf dem Gemeindegebiet zu verringern. Zum „Endbericht“ der Stadt und der ACCON-GmbH vom 22. Juli 2025 ist aus unserer Sicht das Folgende anzumerken: 1. Wir begrüßen die unter Ziffer 6.3 getroffenen Feststellungen, wonach an den drei Lärmschwerpunkten (Südstraße, Solitudeallee, Kreuzungsbereich A81/ B10) sowohl Geschwindigkeitsbeschränkungen als auch lärmmindernde Fahrbahnbeläge als effektive Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenlärms in Betracht kommen. Wenn es gelänge, diese Vorschläge auch tatsächlich rasch und beherzt umzusetzen, würden wir uns freuen. 2. Zur Südstraße oder L1143 möchten wir uns etwas ausführlicher äußern: Diese Straße - oder besser gesagt „Rennpiste“ - ist schon lange ein bekanntes Ärgernis. Die schnurgerade Trassenführung und das Halbdunkel des Tunnels scheint Raser und Poser aus dem ganzen Umkreis anzuziehen, die hier mit 80 bis 100 Sachen und Höllenlärm auf zwei	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. 1. An dieser Stelle soll nochmal betont werden, dass das Landratsamt Ludwigsburg als Straßenbaulastträger und Straßenverkehrsbehörde für die Maßnahmenumsetzung verantwortlich ist. Die Stadt Korntal-Münchingen hat bei der Festlegung der Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Entscheidungskompetenz, da es sich nicht um Straßen des kommunalen Straßennetzes handelt. Auch auf den Zeitpunkt der Ausbringung lärmmindernder Fahrbahnbeläge hat die Stadt keinen Einfluss. 2. Der Wunsch nach einer mobilen (oder notfalls auch) stationären Verkehrsüberwachung wurde und wird im Zuge dieses Lärmaktionsplans an die zuständige Bußgeldstelle des Landratsamt Ludwigsburg adressiert. Dort wurde der Wunsch bereits aufgenommen und	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		oder vier Rädern über die Fahrbahn preschen. Wer auf dem Bahnsteig steht und auf seinen Zug wartet, kann zu jeder Tages- und Nachtzeit Zeuge dieses Schauspiels werden. Es steht wohl auch nicht zu erwarten, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50, 40 oder gar 30 km/h, wie sie der Lärmaktionsplan erwägt, mehr respektiert würde als die jetzt geltende von 60 km/h. Die laue Aussage unter Ziffer 6.4 des Lärmaktionsplans, Geschwindigkeitskontrollen auf der Südstraße seien „angedacht“, lässt nicht wirklich Problembewusstsein und Entschlossenheit auf Seite der Stadt erkennen. Wir hingegen meinen, dass es nun endlich Zeit wird, diesen noblen Verkehrsteilnehmern den Spaß zu verderben und eine stationäre Radarkontrolle, sprich einen Blitzer, einzurichten. Natürlich wissen wir, dass es sich bei der L1143 um eine Landesstraße handelt und die Stadt daher nicht das Recht hat zu entscheiden. Das Recht, die Initiative zu ergreifen und bei den zuständigen Behörden auf eine Lösung des Problems zu dringen, hat sie aber schon. Anzumerken wäre, dass bereits der ehemalige Bürgermeister Dr. Wolf – in einem Gespräch mit dem BUND-Ortsverband – ankündigte, man wolle sich für eine Radarüberwachung der	wird mit der Polizei besprochen. Die Stadt Korntal-Münchingen nimmt nach einem Gespräch mit der Bußgeldstelle des Landratsamtes daher an, dass zukünftig häufigere Geschwindigkeitskontrollen im angesprochenen Maßnahmenbereich stattfinden.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Südstraße stark machen. Das ist bereits etliche Jahre her, passiert ist – wie man tagtäglich beobachten kann – leider nichts. Für eine wohlwollende Behandlung dieser Stellungnahme - und für Ihre Arbeit - danken wir Ihnen sehr.		
9.	Handwerkskammer Region Stuttgart Eingang Stellungnahme am 22.08.2025	[..] vielen Dank für die erneute Beteiligung. Zu diesem Lärmaktionsplan haben wir keine Bedenken oder Anregungen.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.
10.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Südwest Eingang Stellungnahme am 22.08.2025	[..] vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 125 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung: Durch die Gebietsaufteilung (Versorgung der Ortsnetze) der Deutschen Telekom Technik GmbH ist der Bereich Korntal-Münchingen aufgeteilt. Der Bereich Korntal gehört zur PTI 22 (Stuttgart), für den Bereich Münchingen sind wir	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		(PTI 21 Heilbronn/) zuständig. Die Nachfolgende Stellungnahme bezieht sich also nur auf den von uns betroffenen Bereich, für den anderen Bereich ist die PTI 22 zuständig, der Lärmaktionsplan wurde mit der Bearbeitung bereits an die Kollegen weitergeleitet. Die Betroffenheit der Telekom durch die, in der vierten Runde des Lärmaktionsplanes empfohlenen Maßnahmen (Punkt 6.3) ist nicht eindeutig erkennbar. Dennoch haben wir gegen die aktuell geplanten Maßnahmen der Lärmschwerpunkte 2 und 3 keine weiteren Einwände. Wir möchten jedoch auf folgenden Sachverhalt hinweisen: Im o. a. Untersuchungsgebiet befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die bei Baumaßnahmen gesichert werden müssen. Sollte während der Bauausführung ein Eingreifen der Telekom erforderlich werden, kontaktieren Sie bitte das Betriebsteam des PTI 21 unter t-nl-suedwest-pti-21-betrieb@telekom.de. Die Lagepläne können bei der Planauskunft (Planauskunft.Suedwest@telekom.de) angefordert werden. Zudem möchten wir Sie auf die Möglichkeit der Trassenauskunft Kabel (TAK) hinweisen: TAK ist ein kostenloser Service der Deutschen Tele-		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		kom, der registrierten Anwendern die Möglichkeit bietet, Lagepläne der Deutschen Telekom einzusehen und nach entsprechender Anforderung als PDF-Datei herunterzuladen. Vorteil: Die Auskunft ist rechtssicher anerkannt, kostenlos und 365 Tage rund um die Uhr verfügbar. Es gibt also keine Verzögerungen oder Wartezeiten für den Unternehmer. Einzige Voraussetzung ist eine einmalige Registrierung, sowie ein Internetzugang. Auf der Startseite ist eine Registrierung für diesen kostenlosen Service der Telekom online möglich. Link: https://trassenauskunftkabel.telekom.de/start.html Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen vorhandener Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Insbesondere müssen Abdeckungen von Abzweigkästen und Kabelschächten sowie oberirdische Gehäuse so weit freigehalten werden, dass sie gefahrlos geöffnet und ggf. mit Kabelziehfahrzeugen angefahren werden können. Es ist deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom, informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten. Hinsichtlich geplanter Baumpflanzungen ist das "Merkblatt über Baumstandorte und unterirdische Ver- und Entsorgungsanlagen" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2013; siehe insbesondere Abschnitt 6, zu beachten. Wir bitten die Gemeinde Korntal-Münchingen, die Telekom bei anstehenden Maßnahmen, z. B. Bau von Lärmschutzwänden oder Straßenbaumaßnahmen, weiter zu beteiligen. Erst bei einer konkreten Planung können wir zu gegebenenfalls weiteren betroffenen Telekommunikationsanlagen der Telekom und deren Sicherung, detailliert Stellung nehmen.		
11.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 21 Eingang Stellungnahme am 25.08.2025	[..] vielen Dank für die erneute Beteiligung am oben genannten Verfahren. Aus Sicht der höheren Raumordnungsbehörde des Regierungspräsidiums Stuttgart bestehen gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Korntal-Münchingen 2025 auch weiterhin keine Bedenken.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Wir weisen darauf hin, das bei sonstigen Fachplanungen keine Koordination innerhalb des Regierungspräsidiums erfolgt. Wir bitten Sie daher, bei Bedarf gesondert auf die jeweiligen Fachabteilungen zuzugehen: Mobilität, Verkehr, Straßen Funktionspostfach: Referat_42_SG_4_Technische_Strassenverwaltung@rps.bwl.de. Landwirtschaft Herr Frank Schied, Tel. 0711/904-13200, E-Mail: Frank.Schied@rps.bwl.de Umwelt Frau Birgit Müller, Tel. 0711 904-15117, E-Mail: birgit.mueller@rps.bwl.de. Denkmalpflege Herr Lucas Bilitsch, Tel. 0711/904-45666, E-Mail: ToeB-BeteiligungLAD@rps.bwl.de.		
12.	Eisenbahn-Bundesamt, Referat 53 Eingang Stellungnahme am 26.08.2025	[..] ein Lärmaktionsplan ist ein umweltpolitisches Planungsinstrument mit dem Ziel, die Belastung durch Umgebungslärm langfristig zu senken. Das Eisenbahn-Bundesamt ermittelt hierfür die Lärmsituation an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes, die sich aus den Ergebnissen der Lärmkartierung und der Beteiligungsverfahren zusammensetzt. Darüber hinaus legt der Lärmaktionsplan geplante oder bereits durchgeführte	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Weiterer Ablauf zur Lärmsanierung und der zu erstellenden Lärmschutzwand wird (wie bisher) mit der zuständigen DB InfraGO AG besprochen.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Maßnahmen des Bundes zur Lärmminderung dar und stellt sie der ermittelten Lärmbelastung gegenüber. Der Lärmaktionsplan bietet Städten, Gemeinden und anderen Entscheidungsträgern eine Grundlage für weitere Planungen. Bürgerinnen und Bürgern gibt er die Gelegenheit sich zu informieren. Allerdings können aus dem Lärmaktionsplan keine unmittelbaren Rechtsansprüche auf konkrete Lärmschutzmaßnahmen abgeleitet werden, da die Lärmaktionsplanung lediglich ein Gesamtbild über den Handlungsbedarf aufzeigen soll. Bereits vor dem Inkrafttreten der Umgebungslärmrichtlinie (ULR) der EU mit ihren Instrumenten der strategischen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung wurde das freiwillige Lärmsanierungs-programm des Bundes aufgesetzt. Mit der operativen Gesamtprojektleitung der Lärmsanierung wurde die DB InfraGO AG beauftragt. Daher bitte ich Sie erneut, sich bei Fragen zum Planungs-stand, zur Organisation oder zur konkreten Durchführung von bestimmten Lärmsanierungsmaß nahmen an die DB InfraGO AG unter folgender E-Mail zu wenden: laermsanierung@deutschebahn.com Dies gilt auch für den konkret von Ihnen benannten Fall für die Nichtrealisierung einer geplanten Schallschutzwand. Außerdem möchte ich Sie darauf hinweisen, dass der Bau einer Schallschutzwand gemäß		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		der Förderrichtlinie an einen Nutzen-Kostenfaktor geknüpft ist, der nach Ihrem Schreiben in Korntal-Münchingen nicht mehr gegeben ist. Die genauen Voraussetzungen finden Sie in der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes (überarbeitete Fassung 2022). Im Anhang 1 „Nutzen-Kosten-Bewertung“ ist genau aufgeführt wie das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) ermittelt wird. Die Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung können Sie im Internet unter folgendem Link einsehen: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/E/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf?__blob=publicationFile		
13.	Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest Eingang Stellungnahme am 29.09.2025	[..] für die Beteiligung am o.a. Verfahren und die Gelegenheit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken. In der Aufstellung des Lärmaktionsplans nach § 47d BImSchG für die Stadt Korntal-Münchingen, 4. Stufe in der Fassung vom 22. Juli 2025, werden für den Einflussbereich der Bundesautobahn A 81 im Maßnahmenkatalog mehrere Maßnahmen zur Lärmminderung aufgeführt. Die Autobahn GmbH des Bundes wurde daher zu dem aktuellen Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen als Träger öffentlicher Belange (TöB) angehört und um Stellungnahme gebeten.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes wie folgt Stellung: **I. Vorbemerkungen** Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der *Lärmvorsorge*. An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes darüber hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der *Lärmsanierung* vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht. Um eine Lärmsanierung bzw. um eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärmminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor In-	Die Stadt Korntal-Münchingen würde eine Aufnahme des betreffenden Maßnahmenabschnitts in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm der Autobahn GmbH begrüßen, auch wenn kein gesetzlicher Anspruch darauf besteht.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		krafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungs-plan zuständigen Kommune. **Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen** Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärmminderungsmaßnahme muss nicht umgesetzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17). Maßgeblich sind		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		immer die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Autobahn GmbH als Maßnahmenträger gebunden ist. **Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung** Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gilt grundsätzlich nur für Straßen in der Baulast des Landes, also für Landes- und Kreisstraßen. Für Bundesautobahnen in Bundesverwaltung ist der Bund zuständig. Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen richten sich nach den bundesweit gültigen Vorschriften, insbesondere dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Belangen der Lärmvorsorge sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch an		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung. **II. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen** Unter den kurzfristigen Maßnahmen ist die Maßnahme Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw aufgeführt worden. Bezüglich der beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 81 können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: 1. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Maßgabe eines Lärmaktionsplanes muss auch die straßenrechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht. 2. Die angeordnete Maßnahme muss unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit festgelegt werden. Eine Zulässigkeit der Maßnahme ergibt sich nur, wenn keine milderen Mittel zur Verfügung stehen und die Lärmbelastung spürbar gesenkt werden kann.	Die Ablehnung der verkehrsbeschränkenden Lärmminderungsmaßnahmen des Entwurfs (Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h für Pkw und 80 km/h für Lkw) wird zur Kenntnis genommen.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		3. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV (70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in allgemeinen Wohngebieten) dienen als Beurteilungsgrößen. Auch bei einer Überschreitung der Grenzwerte besteht keine automatische Pflicht zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen. 4. Nach Auswertung der Lärmberechnungen der Stadt Korntal-Münchingen (nach RLS-19) werden die Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV an einigen Gebäuden überschritten. Maßgeblich sind jedoch Berechnungen nach RLS-90. Da die errechneten Pegel nach RLS-19 erfahrungsgemäß 2-3 dB(A) höher liegen als nach RLS-90, sind nur geringfügige Überschreitungen zu erwarten. 5. Das Lärmminderungspotential der Maßnahme wird auf bis zu 2-3 dB(A) beziffert. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 soll jedoch mindestens eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. 6. Zwischen dem Autobahndreieck Leonberg und der Anschlussstelle Mundelsheim ist bereits eine Streckenbeeinflussungsanlage in Betrieb, die die Geschwindigkeit dynamisch anpasst. 7. In Anbetracht der fehlenden flächendeckenden Überschreitung der Orientierungswerte, der überregionalen Ver-		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		kehrsbedeutung der A 81 und des geringen Lärmminderungspotentials kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht gezogen werden. Die verkehrsbeschränkende Maßnahme ist daher abzulehnen. **III. Lärmsanierung** Unter den langfristigen Maßnahmen ist der Einsatz lärmmindernder Fahrbahndeckschichten aufgenommen worden. Hierzu teilen wir Folgendes mit: 1. An bestehenden Straßen besteht die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung als freiwillige Leistung umzusetzen. Voraussetzung ist u.a. die Überschreitung von Auslösewerten (in Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht). 2. Im Bereich der Stadt Korntal-Münchingen werden die Auslösewerte der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 81 erreicht. 3. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird grundsätzlich der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft. 4. Im Rahmen der Lärmsanierung stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für	Die Nutzung von lärmminderndem Asphalt bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen wird befürwortet.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit (z.B. Lärmschutzfenster). Betroffene Eigentümer können bei Vorliegen der Voraussetzungen einen Antrag stellen. Maßgebend ist die Überschreitung der Auslösewerte und dass das Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder in einem entsprechend alten Bebauungsplan liegt. **IV. Fazit** Uns ist bewusst, dass die Stadt Korntal-Münchingen aufgrund der Nähe zur A 81 von Lärm betroffen ist. Die Autobahn GmbH des Bundes ist daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige Lösung zu finden. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen bestehen jedoch keine Möglichkeiten für die Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen. Punktuelle Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
14.	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Bauen und Immissionsschutz Eingang Stellungnahme am 12.09.2025	[..] **I. <u>Immissionsschutz</u>** Im Rahmen unserer letzten Stellungnahme hatten wir angeregt zu erläutern, aus welchen Gründen die Anzahl der Personen, die von hohen bzw. sehr Geräuschbelastungen betroffenen sind, im Vergleich zur letzten Stufe des Lärmaktionsplans in erheblichem Umfang zugenommen hat. In diesem Zusammenhang hatten wir gefordert weitergehende Lärmminderungsmaßnahmen in den Blick zu nehmen. Der Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Korntal-Münchingen wurde zwischenzeitlich überarbeitet und enthält nun Untersuchungen zu den Auswirkungen verschiedener Lärmminderungsmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen und dem Einsatz lärmarmer Fahrbahnbeläge an 3 Lärmschwerpunkten. Im Anhang zum Lärmaktionsplan wird erläutert, warum die Anzahl der Personen, die von hohen bzw. sehr Geräuschbelastungen betroffenen sind, im Vergleich zur letzten Stufe des Lärmaktionsplans erheblich zugenommen hat. Wir haben keine weiteren Anregungen zum Lärmaktionsplan.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. • Keine Anregungen zum Bereich „**Immissionsschutz**“.	Zur Kenntnis genommen. Nachlieferung der Gebietseinteilungen an den drei Lärmschwerpunkten in der Abwägung. Plausibilisierung der Bewohnerzahlen der genannten Gebäude am Lärmschwerpunkt 2 in der Abwägung. Kartenwerk wurde hinsichtlich Sichtbarkeit der Betroffenenzahlen am Lärmschwerpunkt 3 überarbeitet und ausgetauscht.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		II. <u>Verkehr</u> Im Jahr 2019 wurde die Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen letztmalig fortgeschrieben. Turnusmäßig soll mit der vorgelegten Planung die weitere Fortschreibung erfolgen. Die Stadtverwaltung hat sich dazu entschlossen, ein Planungsbüro mit der Überarbeitung des Lärmaktionsplans zu beauftragen. Die Stadt Korntal-Münchingen hat im Rahmen der Beteiligung der Kommunen und Träger öffentlicher Belange den fortgeschriebenen Entwurf des Lärmaktionsplanes zur Stellungnahme vorgelegt. Aufgrund der aktuellen Erlasslage besteht für die planaufstellende Kommune die Möglichkeit, die Fachbehörde an ihre Entscheidungen im Lärmaktionsplan zu binden, wenn für Hauptverkehrsstraßen im Sinne von§ 47b Nr. 3 BlmSchG Maßnahmen rechtsfehlerfrei in die Lärmaktionsplanung aufgenommen wurden. Hauptverkehrsstraßen sind dabei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Für Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr oder weniger kann die Fachbehörde nicht an die Entscheidung der planaufstellenden Kommune gebunden werden. Mit dieser Regelung wurden die Voraussetzungen, die zum Beispiel für Tempo 30 erfüllt sein	• Anregungen zum Bereich „**Verkehr**“:	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		müssen, nicht geändert. Der Lärmaktionsplan kann die Fachbehörde aber unter den vorgenannten Voraussetzungen binden, wenn der Abwägungsprozess der Kommune während der Planaufstellung ordnungsgemäß durchgeführt wurde. Das bedeutet, dass durch die Kommune alle relevanten Belange abgewogen werden müssen, die auch die Fachbehörden im Falle einer eigenen Ermessensentscheidung berücksichtigen hätte müssen. Man kann das Verfahren der Lärmaktionsplanung in etwa mit der Bauleitplanung vergleichen, in der ebenfalls alle Belange abgewogen werden müssen und darüber im Gremium beraten und entschieden werden muss. Die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen eines Lärmaktionsplanes wird grundsätzlich nur möglich, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Absatz 9 StVO vorliegen. Danach darf eine Maßnahme nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Bewertung der Gefahrenlage an den Werten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmSchV). Werden die dort genannten Werte überschritten, besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. Die 16. Blm-Sch V gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Straßen, sodass eine unmittelbare Anwendung im Bereich von Straßen im Bestand nicht möglich wird - sie stellen die sogenannten Vorsorgewerte dar. Als weitere Orientierungshilfe werden die Lärmschutz-Richtlinien-StV herangezogen, die allerdings andere, deutlich höhere Werte zugrunde legen. Auch die Widmung der Straße muss bei der Bewertung berücksichtigt werden. Als grobe Orientierung für die Bewertung gilt daher: ► Werden die Werte der 16. BimSchV nicht überschritten, besteht regelmäßig kein Anspruch auf ein Einschreiten der Behörde. ► Werden die Werte der 16. BimSch V überschritten besteht ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung. ► Bei einer Überschreitung der Auslösewerte (65 dB(A) tags/55 dB(A) nachts) in Bereichen, die dem Wohnen dienen, um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung von Maßnahmen auf dem betroffenen Straßenabschnitt. ► Werden auch die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten, d.h. liegen die Werte in Bereichen, die dem Wohnen dienen, über 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, müssen die Lärmsituationen abwägungsgerecht gelöst werden. Hier liegen die Werte im vordringlichen Handlungsbedarf.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Aber auch bei Werten im vordringlichen Handlungsbedarf kann unter bestimmten Voraussetzungen von Maßnahmen abgesehen werden, wenn durch die Maßnahme erhebliche Nachteile entstehen. Zu diesen Nachteilen zählen insbesondere Gründe der Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre. Unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses des Landes Baden-Württemberg erhalten Sie nachfolgend unsere fachrechtlichen Hinweise zum vorgelegten Entwurf der Lärmaktionsplanung. Ziel des laufenden Anhörungsverfahrens ist die Prüfung, ob und welche vorgeschlagenen Maßnahmen über die Lärmaktionsplanung umgesetzt werden können. Damit erhalten die Kommunen die Möglichkeit, ihre Planung auf die durchführbaren Maßnahmen entsprechend anzupassen. Dies entspricht dem Vorgehen aller Planungsverfahren. Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung im klassifizierten Straßennetz ist die Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Ludwigsburg zuständig. Die Anordnung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen außerhalb geschlossener Ortschaften bedarf der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart. Für Anordnungen innerhalb geschlossener		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Ortschaften ist die Zustimmung nicht erforderlich. Für Beschränkungen der Geschwindigkeit im Bereich der Bundesautobahnen ist die Autobahngesellschaft zuständig. Soweit im Gemeindegebiet Belagssanierungen durchgeführt werden sollen, ist die Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 17.07.2015 (Az. 2-3945.40/90) zu beachten. Eine Fahrbahndeckensanierung kann bereits zu einer deutlichen Lärmminderung führen. In solch einem Fall muss eine erneute Lärmbewertung erfolgen. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Korntal-Münchingen sieht folgende verkehrsrechtliche Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich des Landratsamts Ludwigsburg vor: • **Lärmschwerpunkt 1: Südstraße-Temporeduzierung auf 50 km/h/40 km/h/30 km/h** • **Lärmschwerpunkt 2: Solitudeallee (ab Tunnel/Galerie) bis Zuffenhauser Straße bis Ortstafel-Temporeduzierung auf 30 km/h** • **Lärmschwerpunkt 3: Kreuzungsbereich Bundesstraße B 10 und Autobahn A 81** **<u>Bewertung der Lärmsituation</u>**		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Bei der Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen müssen die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer gewürdigt werden. Gleichzeitig müssen auch die Interessen anderer Anlieger berücksichtigt werden, ihrerseits von übermäßigem Lärm verschont zu bleiben, der als mögliche Folge verkehrsberuhigender Maßnahmen durch Verlagerung des Verkehrs eintreten kann. Darüber hinaus ist bei der Prüfung auf die gebietsbezogene Schutzwürdigkeit und Schutzbedürftigkeit sowie auf das Vorhandensein bzw. das Fehlen einer Lärmvorbelastung abzustellen. Maßgeblich sind dabei auch die Besonderheiten des Einzelfalls. Von Bedeutung für die Bewertung der Zumutbarkeit von Lärm ist dabei insbesondere, ob der ihn auslösende Verkehr die betroffenen Straßen funktionsgerecht oder funktionswidrig in Anspruch nimmt. Darüber hinaus dürfen verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu einer Beschränkung der Widmung führen (sog. Vorbehalt des Straßenrechts). Bei der Bewertung ist zu berücksichtigen, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg aufgrund der Verdichtung grundsätzlich höher als in anderen Regionen außerhalb der Ballungszentren ist. Die Straßenverkehrszählung des Landes aus den Vorjahren hatte bereits ergeben, dass die Verkehrsbelastung im Landkreis Ludwigsburg weit über dem Landesdurchschnitt liegt.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die Zumutbarkeit von Verkehrslärm, der von Anliegern einer Bundes-, Landes- oder Kreisstraße aufgrund der Widmung ertragen werden muss, ist dabei anders zu bewerten als beispielsweise der Verkehrslärm in einer Wohnstraße (BVerwG, NJW 1986, 2655; OVG Münster, Urteil vom 01.06.2005 - 8 A 2350/04). Bei dieser Bewertung gelten im Bereich von Bestandsstraßen zunächst die Lärmschutz-Richtlinien-StV. In der Rechtsprechung werden inzwischen aber auch die Grenzwerte der 16. BimSch V bei der Prüfung gemäß § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungswert herangezogen. Das bedeutet, dass die von Lärm betroffenen Anwohner regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung haben, wenn die Immissionsgrenzwerte, sogenannte Vorsorgewerte, der 16. BImSch V überschritten sind. § 2 der 16. BImSchV sieht folgende Werte vor: Tag / Nacht Reines und Allgemeines Wohngebiet 59 dB(A) / 49 dB(A) Kerngebiet, Dorfgebiet, Mischgebiet 64 dB(A) / 54 dB(A) Gewerbegebiet 69 dB(A) / 59 dB(A) Bei den Gebieten entlang der ausgewiesenen Maßnahmenbereichen handelt es sich auf-grund der uns zugänglichen Flächennutzungs- und Bebauungsplänen um Wohn- und Mischgebiete, Gewerbegebiete/Industriegebiete sowie Außenbereich.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Im Planwerk wurden bei den Pegeltabellen keine Gebietseinteilungen hinterlegt. Diese sind für eine Abwägung erforderlich und sollten daher noch ergänzt werden. Die Ausweisung von stockwerksbezogenen Pegeln ist nicht mehr erforderlich. <u>Allgemeine Abwägungskriterien</u> Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärmminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Außerdem haben sie in der Regel auch positive Effekte auf die Verkehrssicherheit. Nachteilig ist insbesondere, dass mit dieser Maßnahme die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs beeinträchtigt wird. Vor allem Straßen mit überörtlicher Bedeutung erfüllen eine wichtige Verkehrsfunktion, denn Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Vor diesem Hintergrund sollten bei der Abwägung bzw. Beurteilung der Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen folgende Grundsätze berücksichtigt werden:	In der Stellungnahme des Landratsamts wird vom Fachbereich „Verkehr“ erwähnt, dass im Planwerk keine Gebietseinteilungen hinterlegt sind. Diese sind gemäß dem Planungsbüro kein üblicher Bestandteil eines Lärmaktionsplanentwurfs. Die Gebietseinteilungen sollen daher nachfolgend nicht für sämtliche Straßen- und Wohnhäuser der Anlage 4, sondern nur für die Straßen und Wohnhäuser mit vorliegenden Lärmüberschreitungen aufgeführt werden. • <u>Lärmschwerpunkt 1 „Südstraße“:</u> - Sonnenbergstraße: Allgemeines Wohngebiet - Stettiner Straße: Allgemeines Wohngebiet • <u>Lärmschwerpunkt 2 „Solitudeallee“:</u> - Bergstraße: Mischgebiet - Lembergstraße: Allgemeines Wohngebiet & Gewerbegebiet - Solitudeallee: Allgemeines Wohngebiet	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn eine erhebliche Betroffenheit nachgewiesen ist. - Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen. - Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus. - Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung" kommt grundsätzlich nicht in Betracht. - Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung ggf. nur befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt. - Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z. B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Beschränkung innerorts auf 40 km/h; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen). - Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen und zu bewerten (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder).	- Talstraße: Allgemeines Wohngebiet & Gewerbegebiet & Mischgebiet - Zuffenhauser Straße: Mischgebiet & Allgemeines Wohngebiet & Gewerbegebiet • <u>Lärmschwerpunkt 3 „Kreuzungsbereich B10 und A81“:</u> - Siemensstraße: Gewerbegebiet - Buschweg: Außenbereich (kein Bebauungsplan vorhanden) - Esslinger Weg: Außenbereich (kein Bebauungsplan vorhanden) - Stuttgarter Straße: Gewerbegebiet - Kornwestheimer Straße: Gewerbegebiet & Mischgebiet - Schwieberdinger Straße: Gewerbegebiet & Allgemeines Wohngebiet - Lingwiesenstraße: Gewerbegebiet - Kallenbergstraße: Allgemeines Wohngebiet - Kelterstraße: Allgemeines Wohngebiet - Stammheimer Straße: Allgemeines Wohngebiet - Daimlerstraße: Gewerbegebiet & Allgemeines Wohngebiet	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Trotz erheblicher Lärmbeeinträchtigungen kann von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile gerechtfertigt erscheint. Zu diesen Nachteilen zählen insbesondere Gründe der Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf den ÖPNV), Gründe der Luftreinhaltung oder Verdrängungsverkehre. Beim ÖPNV ist zu beachten, dass dieser seinerseits zur Lärmminderung beiträgt, indem er Reisende sammelt und gemeinsam an ein Ziel bringt. Seine Funktion ist enorm wichtig und trägt zur Lärmminderung bei, da sie den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringert. Diese Bündelungsfunktion kann jedoch nur erhalten werden, wenn der ÖPNV nicht an Attraktivität verliert und weiterhin gute, effiziente und schnelle Verbindungen zur Verfügung stellen kann. Bei der Bewertung von Maßnahmen muss daher beachtet werden, dass Verzögerungen und Verlängerungen der Fahrtzeit aufgrund von Geschwindigkeitsbeschränkungen diesem Ziel zuwiderlaufen. Im Zusammenhang mit Verdrängungsverkehren muss beachtet werden, dass straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen als Mittel der Lärmbekämpfung grundsätzlich dort ausscheiden, wo sie die Verhältnisse nur um den Preis bessern können, dass an anderer Stelle neue Unzuträglichkeiten auftreten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben." (BVerwG, Urt. v. 04.06.1986, 7 C 76/84, juris, Rn. 13). Mögliche Geschwindigkeitsbeschränkungen sollten sich darüber hinaus nicht nachteilig auf die Luftreinhaltung auswirken. Unter Berücksichtigung des Kooperationserlasses erhalten Sie nachfolgend unsere fachrechtlichen Hinweise zu den Maßnahmen im Entwurf der Lärmaktionsplanung: **Lärmschwerpunkt 1: Südstraße - Temporeduzierung auf 50 km/h/40 km/h/30 km/h** Bei der Südstraße handelt es sich um einen Abschnitt der Landesstraße 1143. Als Teil des klassifizierten Straßennetzes ist die Straße gemäß ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen Verkehr, vor allem den Wirtschaftsverkehr aufzunehmen. Sie besitzt eine Bündelungsfunktion zugunsten des untergeordneten Gemeindenetzes. Der untersuchte Straßenabschnitt befindet sich außerorts. Die Geschwindigkeit ist in Fahrtrichtung Korntal bis zur signalisierten Einmündung Weilimdorfer Straße auf 50 km/h beschränkt. Für die Gegenrichtung gilt eine Geschwindigkeit von 60 km/h. Nach der Einmündung Weilimdorfer Straße bis		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		zur Ortstafel Korntal gilt in beide Fahrtrichtung 60 km/h. Für die Beurteilung der Betroffenheit entlang der Südstraße wurden für insgesamt 94 Gebäude Lärmwerte ermittelt, die teilweise im Wohngebiet und Gewerbegebiet sowie Mischgebiet liegen. Für die Beurteilung der Lärmsituation an der Südstraße werden davon jedoch lediglich 30 Gebäude relevant. Diese liegen in der Sonnenbergstraße und Stettiner Straße. In diesen Gebäuden werden insgesamt 162 Personen aufgeführt. Wie bereits erwähnt, wurden in der Planung keine Gebietseinteilungen vermerkt. Diese sind zur Ermittlung der Betroffenheit maßgeblich. Nach unserer Recherche liegen die Gebäude der Sonnenbergstraße und Stettiner Straße in einen Allgemeinen Wohngebiet. Danach ergeben sich im Bereich der Südstraße für die Sonnenbergstraße und Stettiner Straße folgende Betroffenheiten: Während der Tageszeit können drei Gebäude ermittelt werden, deren Werte oberhalb 65 dB(A) liegen. In der Nacht erhöht sich die Zahl auf acht Gebäude mit Werten über 55 dB(A). Aus der Planung ist erkennbar, dass für alle Gebäude eine Geschwindigkeit von 60 km/h zugrunde gelegt wurde. Dies dürfte für die Gebäude Sonnenbergstraße 36, 38 und 40 nicht korrekt sein, da sich hier fahrtrichtungsbezogen unterschiedliche	Es werden zudem falsche Geschwindigkeitsberechnungen an den drei Lärmschwerpunkten als Ausgangsfall benannt. Diese Aussagen sind jedoch fehlerhaft, da die Geschwindigkeiten korrekt dargestellt und berechnet wurden.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Geschwindigkeiten ergeben. Die vorhandene Signalisierung am Knoten Weilimdorfer Straße wirkt sich erhöhend aus. Inwieweit sich für die Gebäude Sonnenbergstraße 36, 38 und 40 dadurch Korrekturbedarf ergibt, sollte geprüft werden. Auch unter Zugrundelegung der vermutlich zu hoch berechneten Betroffenheiten ergibt sich für den Tageszeitraum jedoch keine besonders große Betroffenheit, so dass sich hier eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme nicht begründen lässt. Vorbehaltlich der durchzuführenden Korrekturen bei der Ermittlung der Lärmwerte, ergibt sich jedoch auch während der Nachtstunden keine hohe Lärmbetroffenheit, die geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen zwingend notwendig machen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts bedarf darüber hinaus der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart. Angesichts der überschaubaren Betroffenheit erscheint eine Zustimmung nicht aussichtsreich. Der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelages kann die bestehende nicht besonders hohe Lärmbelastung wirkungsvoll reduzieren. **Lärmschwerpunkt 2: Solitudeallee (ab Tunnel/Galerie) bis Zuffenhauser Straße bis Ortstafel - Temporeduzierung auf 30 km/h**		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Bei der Solitudeallee/Zuffenhausener Straße handelt es sich um einen Abschnitt der Landesstraße 1143. Als Teil des klassifizierten Straßennetzes ist die Straße gemäß ihrer Widmung dazu bestimmt, den örtlichen und überörtlichen Verkehr aufzunehmen. Sie besitzt eine Bündelungsfunktion zugunsten des untergeordneten Gemeindenetzes. Für den gesamten Abschnitt zwischen dem Tunnel/Galerie und der Zuffenhauser Straße soll Tempo 30 aus Lärmgründen umgesetzt werden. Für diesen Bereich empfiehlt es sich, diesen entsprechend der Gebietsaufteilung aus dem Flächennutzungsplan bei der Bewertung in zwei separate Abschnitte aufzuteilen. Zunächst soll der Abschnitt zwischen dem Tunnel/Galerie und Zuffenhauser Straße, Einmündung Apfelallee betrachtet werden. <u>Abschnitt Tunnel/Galerie bis Zuffenhauser Straße, Einmündung Apfelallee/Grabenstraße</u> Der Abschnitt zwischen der Solitudeallee, Einmündung Apfelallee und der Zuffenhausener Straße, Einmündung Apfelallee liegt in einem Mischgebiet. Hier können die in der Planung zugrunde gelegten 65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht herangezogen werden. Im südlichen Teil der Solitudeallee schließt sich westlich der Straße eine Gemeinbedarfsfläche an. Wohnbebauung ist hier nicht vorhanden. Der Bereich Lembergstraße liegt in einem Wohngebiet.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Im Abschnitt der Zuffenhauser Straße zwischen der Lichtsignalanlage und der Einmündung Apfelallee/Grabenstraße ist bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmgründen auf 30 km/h umgesetzt. Alle Gebäude des Abschnittes werden in der aktuellen Planung erneut mit einer zugrunde liegenden Geschwindigkeit von 50 km/h bewertet. Diese Darstellung ist nicht korrekt und stellt die Betroffenheit fehlerhaft dar. Im Bereich zwischen Tunnel/Galerie und der Einmündung Apfelallee konnten lediglich zwei Gebäude festgestellt werden, die nachts Werte geringfügig oberhalb des Auslösewertes erreichen. Alle anderen Gebäude liegen überwiegend unter den Vorsorgewerten. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmgründen zwischen der Einmündung Apfelallee bis zum Tunnel/Galerie ist auf der Grundlage Lärm nicht begründbar. Im Abschnitt der Solitudeallee zwischen Apfelallee und Zuffenhauser Straße liegen die Gebäude Bergstraße 41, Solitudeallee 46 und die Zuffenhausener Straße 42, die wegen der signalgeregelten Kreuzung Zuffenhauser Straße/Solitudeallee Lärmzuschläge von bis zu 3 dB(A) erhalten. Da die ermittelten Lärmwerte für alle drei Gebäude in einem hohen Bereich, teilweise ober-		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		halb der Handlungswerte liegen, wäre aus unserer Sicht eine Verlängerung der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung in der Solitudeallee bis zur Einmündung der Apfelallee denkbar. Bei der Verlängerung der Geschwindigkeitsreduzierung muss erneut geprüft werden, ob es zu Verkehrsverdrängungen in die Apfelallee kommen kann, da der Abschnitt im Hauptstraßennetz einschließlich Ampelanlage umfahren werden kann. Gerade in den Hauptverkehrszeiten könnte die Umfahrung der Ampelanlage zeitlich attraktiv werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Hauptstraßennetz darf nicht zu einer Verkehrsverlagerung in das Nebenstraßennetz führen. Daher muss dies für eine abwägungsgerechte Entscheidung untersucht werden. Ggf. müssen weitere Maßnahmen für die Apfelallee getroffen werden, die einer Verkehrsverlagerung entgegenwirken. <u>Abschnitt Zuffenhauser Straße zwischen Einmündung Apfelallee/Grabenstraße und Zuf- fenhauser Straße 95</u> Der daran folgende Maßnahmenabschnitt der Zuffenhauser Straße -zwischen der Einmündung Apfelallee und der Zuffenhausener Straße 95- liegt in einem Gewerbegebiet und muss unter Berücksichtigung der für ein Gewerbegebiet geltenden Werte beurteilt werden. Die Vorsorgewerte der 16. Blmsch V liegen für die Gebäude		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		eines Gewerbegebietes bei 69 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung liegen in Gewerbegebieten bei 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts. Auch die Auslösewerte für ein Gewerbegebiet erhalten Zuschläge, so dass die Auslösewerte für die Prüfung von Maßnahmen bei 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht liegen. Während der Tageszeit kann keine Betroffenheit oberhalb der Vorsorgewerte festgestellt werden. Auch nachts liegen die Lärmwerte überwiegend unterhalb der Vorsorgewerte. Lediglich ein Gebäude, Zuffenhauser Straße 80, weist in der Nacht einen Wert von max. 60,8 dB(A) auf. Eine große Betroffenheit ist nicht erkennbar. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist vorliegend nicht begründbar. Die Bewohnerzahlen bei dem Gebäuden Talstraße 38, Zuffenhausener Straße 75, 89, 95 (Werkshalle; Automobilverkauf) erscheinen nicht plausibel. **Lärmschwerpunkt 3: Kreuzungsbereich Bundesstraße B 10 und Autobahn A81** Bei dem durch uns zu bewertenden Straßenabschnitt handelt es sich um die B 10. Da verschiedene Gebäude insbesondere Verkehrslärm durch die Bundesautobahn (BAB) ausgesetzt sind, beschränken wir uns bei der Lärmbewer-	In der Stellungnahme wird für den LSP 2 „Solitudealle bis Zuffenhauser Straße“ festgestellt, dass die Bewohnerzahlen der Gebäude Talstraße 38 sowie Zuffenhauser Straße 75, 89, 95 unplausibel erscheinen. Bei einer Überprüfung der Bewohnerzahlen wurden Abweichungen festgestellt. Auch hier soll nachfolgend eine Richtigstellung der Abweichungen erfolgen. • <u>Talstraße 38:</u> - Angabe im Kartenwerk des Entwurfs: 17 Personen - Korrektur (2025): 20 Personen • <u>Zuffenhauser Straße 75:</u> - Angabe im Kartenwerk des Entwurfs: 2 Personen - Korrektur (2025): 38 Personen • <u>Zuffenhauser Straße 89:</u> - Angabe im Kartenwerk des Entwurfs: 9 Personen - Korrektur (2025): 0 Personen • <u>Zuffenhauser Straße 95:</u> - Angabe im Kartenwerk des Entwurfs: 2 Personen - Korrektur (2025): 0 Personen	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		tung auf die Gebäude, die unmittelbar angrenzend an die B 10 liegen. Allerdings dürfte auch hier ein Lärmeintrag von der BAB vorhanden sein. Der Maßnahmenbereich im Zuge der BAB A 81 liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Verkehrsbehörde des Landkreises Ludwigsburg und wird daher nicht bewertet. Bei einzelnen Gebäuden dürfte der Verkehrslärm von der BAB vorherrschend sein. Diese Bundesfernstraße 10 ist für den Schnellverkehr mit Kraftfahrzeugen bestimmt und so angelegt, dass sie frei von höhengleichen Kreuzungen und für Zu- und Abfahrt mit besonderen Anschlussstellen ausgestattet ist. Sie hat im Maßnahmenbereich getrennte Fahrbahnen für den Richtungsverkehr. In Fahrtrichtung Vaihingen gilt bis nach der BAB Ausfahrt eine Geschwindigkeitsbeschränkung, von 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw und geht über in eine 80 km/h-Beschränkung für alle Kraftfahrzeuge. Die Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung erfolgt erst nach dem im LAP genannten Maßnahmenbereich. In Fahrtrichtung Stuttgart sind 100 km/h für Pkw und die gesetzlichen 80 km/h für Lkw erlaubt. Ab Höhe Schwieberdinger Straße 84 gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die in der Planung als Ausgangsfall (Seite 26) aufgeführte Geschwindigkeit 90/80 km/h für Pkw und 80/60 km/h für Lkw, entspricht damit nicht dem Ist-Zustand der bestehenden Beschilderung. Die Berechnung sollte daher in diesem Bereich nochmals geprüft und ggf. entsprechend korrigiert werden. Eine abschließende Beurteilung wird zum derzeitigen Zeitpunkt daher nicht möglich und die nachfolgenden Ausführungen stehen unter dem Vorbehalt der zu korrigierenden Werte. Die nord-östlich der B 10 liegenden bzw. angrenzenden Gebäude in der Schwieberdinger Straße sind teilweise Gewerbebauflächen und teilweise Mischgebiet. Die Schwieberdinger Straße 33, 35, 46 und 51 sowie Kornwestheimer Str. 175 und 177 sind als Gewerbeflächen definiert. Die Schwieberdinger Straße 37, 39, 41, 43, 45, 47 und 49 sind als Wohnbauflächen in einem Mischgebiet definiert. Zum Schutz der Bebauung sind entlang der B 10 hier bereits Lärmschutzwände errichtet worden. Inwieweit dieser Schallschutz bei der Berechnung einbezogen wurde, ist aus den Planunterlagen nicht erkennbar. Darüber hinaus wird aus den Unterlagen nicht ohne weiteres erkennbar, welchen Einfluss der Verkehrslärm von der BAB A 81 auf diese Gebäude nimmt.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die süd-westlich gelegenen Gebäude des Maßnahmenbereichs liegen einerseits im Außenbereich bzw. im Gewerbegebiet. Bei den Gebäuden Kornwestheimer Straße 105 sowie 127 und Schwieberdinger Straße 23 bis 27 handelt sich um Gewerbebetriebe im Außenbereich, deren Nutzung nicht primär dem Wohnen, sondern vielmehr dem landwirtschaftlichen Betrieb dienen. Dort dürfte demnach schon originär durch die Sonderbebauung von einer höheren zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden. Hilfsweise werden hierfür die Werte von einem Gewerbegebiet zugrunde gelegt. Die in den o. g. Gebäuden lebenden Personenzahlen sind aus den Plänen aufgrund der Auflösung nicht erkennbar und sollten daher nachgeliefert werden. Ohne eine konkrete Betroffenenzahl ist eine fachrechtliche Bewertung nicht abschließend möglich. Wie bereits im oberen Abschnitt dargestellt, werden in einem Gewerbegebiet höhere Auslösewerte (70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht) zugrunde gelegt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung liegen in Gewerbegebieten bei 72 dB(A) tagsüber und 62 dB(A) nachts. Auch die Vorsorgewerte der 16. BImsch V liegen für die Gebäude eines Gewerbegebietes höher (69 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts). Aufgrund der Bebauung und Ausgestaltung der angesiedelten Betriebe in diesem Bereich der	Ferner wird in der Stellungnahme angemerkt, dass die Bewohnerzahlen aus dem Kartenwerk des Entwurfs für den LSP 3 „Kreuzungsbereich B10 und A81“ nicht hervorgehen und auch im hochauflösenden Entwurf nicht sichtbar sind. Dieser Mangel war der Stadtverwaltung nicht bekannt und wurde durch das Planungsbüro überarbeitet und nachgereicht, um eine fachrechtliche Bewertung zu ermöglichen.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Schwieberdinger Straße erscheint die Zugrundelegung der Auslösewerte für ein Mischgebiet zumindest fraglich. Aufgrund der besonderen Lage zwischen B 10 und einem Gewerbegebiet sowie eingeschlossen durch die Ab- und Auffahrt der B 10 macht das Gebiet eher den Eindruck eines Gewerbegebietes, für das höhere Werte zugrunde zu legen wären. Die ermittelten Werte für die sieben Gebäude im Mischgebiet liegen - vorbehaltlich der Überprüfung s. o. - tagsüber in einem Bereich, der zwar über den Auslösewerten liegt, jedoch deutlich unter den Handlungswerten. In der Nacht steigt die Betroffenheit an. Ob dieser Anstieg auf den Verkehr der B 10 zurückzuführen ist, wird aus der Planung nicht erkennbar. Darüber hinaus sind die dargestellten Reduzierungen einer Geschwindigkeitsregelung im Bereich der B 10 mit überwiegend deutlich unter 2 dB(A) kaum wahrnehmbar. Damit erscheint zum aktuellen Zeitpunkt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 10 eher nicht geeignet. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts steht unter dem Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Stuttgart. Wir empfehlen für diese Bereiche vorrangig bauliche Schallschutzmaßnahmen bzw. ggf. Veränderungen an den bestehenden Schallschutzanlagen zu prüfen.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<u>Zu den Auswirkungen auf den ÖPNV (aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde):</u> Die Verlustzeiten des Linienbusses sind im Zusammenhang mit dem gesamten Linienverlauf innerhalb der Gemeindegemarkung zu betrachten. Darüber hinaus sind die Verlustzeiten aus vorhergegangenen Planungen, sofern sie nicht durch Fahrplanänderungen oder Kompensationsmaßnahmen bereinigt wurden, zu berücksichtigen. Eine isolierte Betrachtung eines einzelnen Maßnahmenabschnitts führt zu einem fehlerhaften Ergebnis. Zur gezielten Förderung und Beschleunigung des öffentlichen Busverkehrs bieten sich verschiedene Kompensationsmaßnahmen an, die sich nicht auf den betroffen Straßenabschnitt beziehen muss. Eine Möglichkeit stellt die Einschränkung bzw. das zeitweise Verbot des Parkens am Straßenrand während der Hauptverkehrszeiten dar. Durch die Freihaltung dieser Bereiche kann der Verkehrsfluss spürbar verbessert und gleichzeitig die Verlustzeiten für den Busverkehr reduziert werden. Ergänzend hierzu kann die bauliche Anpassung bestehender Haltestellen- insbesondere die Umgestaltung von Busbuchten zu sogenannten Bus-Kaps (sofern noch nicht erfolgt)- eine weitere Optimierung bewirken. Verlustzeiten können durch entsprechende Maßnahmen kompensiert werden. Die Maßnahmen sollten im Rahmen der Lärmaktionsplanung konkret benannt bzw. vorgeschlagen werden.	• Anregungen zum Bereich „**ÖPNV**“:	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Unabhängig davon ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde die Berechnungsgrundlage der Verlustzeiten für den Bus mit den aus dem Kooperationserlass genannten 20 Sekunden pro 1000 Metern auf diesen Strecken nicht geeignet, die tatsächlichen Verlustzeiten zu beurteilen. Entsprechend des Quellverweises des Kooperationserlasses bezieht sich die Berechnungsgrundlage auf ein großstädtisches Gepräge mit vielen Störungen im Verkehrsfluss, beispielsweise Lichtsignalanlagen, Einmündungen und dergleichen. Um ermessensfehlerfrei zu entscheiden, empfehlen wir eine vertiefte Prüfung und Bewertung der tatsächlichen Anforderungen und Rahmenbedingungen für den Busverkehr. **III. <u>ÖPNV</u>** Von den Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten 1-3 ist der Busverkehr wie folgt betroffen: Lärmschwerpunkt 1 (Südstraße): keine Betroffenheit Lärmschwerpunkt 2 (westlicher Bereich): Betroffen ist die Linie 90 der SSB. Aufgabenträger ist die Landeshauptstadt Stuttgart. Nach den Berechnungen des Gutachters in Ziffer 6.3.3 kommt es zu einem Fahrzeitverlust von 25 Sekunden je Richtung. Dabei gilt es zu bedenken,	Hinweis zu den Fahrzeitverlängerungen für den Busverkehr an den Lärmschwerpunkten 2 und 3 wird zur Kenntnis genommen. Am Lärmschwerpunkt 1 liegt -wie in der Stellungnahme bereits aufgeführt- keine Betroffenheit des ÖPNV vor, da es keinen regulären Busverkehr auf der Südstraße gibt.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		dass die Busse in ihrem Umlauf (Hin- und Rückfahrt) den Maßnahmenbereich in der Regel zweimal passieren. Somit verdoppelt sich der Fahrzeitverlust auf 50 Sekunden je Umlauf. Lärmschwerpunkt 2 (östlicher Bereich): Betroffen ist die Buslinie 612. Nach den Berechnungen des Gutachters in Ziffer 6.3.3 kommt es zu einem Fahrzeitverlust von 22 Sekunden je Richtung bzw. 44 Sekunden je Umlauf (vgl. Anmerkung oben). Lärmschwerpunkt 3 (B 10): betroffen sind die Buslinien 502 und 503. Im Gutachten wird der Maßnahmenbereich nicht näher beschrieben. Ausgehend von Abbildung 4 auf S. 20 umfasst die Maßnahme eine Länge von ca. 1.800 Meter. Bei einer Reduzierung auf Tempo 60 entstünden Fahrzeitverluste von 27 Sekunden je Richtung bzw. 54 Sekunden je Umlauf (vgl. Anmerkung oben). Bei der Bewertung der Auswirkungen auf den Busverkehr gilt es zu bedenken, dass die Buslinien aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im näheren Umfeld der Landeshauptstadt Stuttgart und v. a. der BAB A81 bereits sehr störungs- und verspätungsanfällig sind. Insbesondere die Fahrpläne der Buslinien 502 und 503 entlang der B 10 verkraften kaum noch weitere Verlängerungen der Fahrzeit. Auch auf den Linien 90 und 612 besteht die Gefahr, dass die Fahrplanstabilität weiter reduziert wird und Verspätungen zunehmen.	Generell werden beim barrierefreien Umbau sämtlicher Bushaltestellen, welche bisher eine Bus-Bucht haben, zu einer Fahrbandrand-Haltestelle umgebaut. Dies wird auch z.B. bei der anstehenden Sanierung der Stuttgarter Straße (2. Bauabschnitt) und den dort befindlichen Haltestellen am Stiegelplatz angewendet werden. Dadurch soll auch ein schnelleres (Links-)Abbiegen ermöglicht und damit ein zügigeres Vorankommen der Busse erreicht werden.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Für die Maßnahmen in Lärmschwerpunkt 2 bitten wir daher darum zu prüfen, ob eine Reduzierung auf Tempo 40 oder die Begrenzung von Tempo 30 auf die Nachtstunden möglich wäre. Auch für die Maßnahmen auf der B 10 im Lärmschwerpunkt 3 bitten wir darum zu prüfen, ob eine Reduzierung auf Tempo 60 auf die Nachtstunden begrenzt werden könnte oder ob der Buslinienverkehr von dieser Geschwindigkeitsbegrenzung ausgenommen werden könnte. **IV. <u>Gesundheitsschutz</u>** Im Stadtgebiet Korntal-Münchingen werden die Maßnahmenwerte überschritten. Insgesamt sind 170 Personen von Lärm > 70 dB(A) tagsüber und 402 Personen von Lärm> 60 dB(A) nachts betroffen. Die Überschreitung der sogenannten Auslösewerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN> 55 dB(A)) betrifft tagsüber 922 Personen bzw. nachts 1.395 Personen. Dies hat laut dem Entwurf der Lärmaktionsplanung tags wie nachts für eine erhöhte Anzahl an Wohngebäuden bzw. deren Bewohner erhebliche bis gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen zur Folge. Gemäß Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (VM) vom 08. Februar 2023 leitet sich daraus ein Handlungsbedarf zur Planung und eine möglichst zeitnahe	• Anregungen zum Bereich „**Gesundheitsschutz**“:	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Umsetzung geeigneter lärmmindernder Maßnahmen ab, um die Lärmbelastung vor Ort entsprechend zu vermindern. D.h., die Auslösewerte sollten erreicht oder besser unterschritten werden, um eine wirksame Entlastung aller betroffenen Anwohner zu ermöglichen. Der Entwurf der Lärmaktionsplanung untersucht folgende Vorschläge an den Lärmschwerpunkten (LSP) 1-3 zur Lärmminderung: <u>Lärmschwerpunkt 1</u> 1) LMM 1: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h 2) LMM 2: Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelags (z.B. SMA 5) 3) LMM 3: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h 4) LMM 4: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h <u>Lärmschwerpunkt 2</u> 1) LMM 1: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h 2) LMM 2: Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelags (z.B. SMA 5) <u>Lärmschwerpunkt 3</u>		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		1) LMM 1: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B 10 auf 80 km/h (Pkw) bzw. 60 km/h (Lkw) 2) LMM 2: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der A81 auf 100 km/h (Pkw) bzw. 80 km/h (Lkw) <u>Bewertung des Fachbereichs Gesundheits-schutz:</u> Der Fachbereich Gesundheitsschutz begrüßt jede Maßnahme, die die Lärmbelastung verringert. Geschwindigkeitsreduzierungen tags wie nachts können einen guten Beitrag zur Minderung des Verkehrslärms leisten und sind zudem kurzfristig umsetzbar. Auch Fahrbahnsanierungen sind eine Maßnahme, um Lärm zu reduzieren. Dabei sollte darauf geachtet werden, dass diese zeitnah umgesetzt werden. Auch nach Ergreifen der vorgestellten Maßnahmen wird ein Teil der Bevölkerung weiter erheblicher Lärmbelastung ausgesetzt sein. Um die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen und die Maßnahmen- und im optimalen Fall die Auslösewerte zu unterschreiten, empfehlen wir nachdrücklich die Umsetzung aller möglichen Maßnahmen und die Prüfung weiterer. Um die gesundheitlichen Belastungen der Bevölkerung im gesamten Stadtgebiet durch Lärm zu erfassen, empfehlen wir die Lärmkartierung		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		zu erweitern. Erfahrungsgemäß ist eine Lärmbelastung nicht unweigerlich mit einer hohen Verkehrsbelastung verbunden. Hinweise auf besonders belastete Bereiche kann die Bevölkerung geben. Die genannten Bereiche sollten zusätzlich kartiert werden, um mögliche Gesundheitsgefahren durch Lärm einschätzen und ggf. Gegenmaßnahmen einleiten zu können. Weitere Maßnahmen können beispielsweise Lärmsanierungsmaßnahmen (durch die Stadt und Förderangebote für Betroffene), Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl (Förderung/Ausbau des ÖPNV, von Rad- und Fußwegen), Schallschutzzäune, verstärkte Geschwindigkeitsüberwachung und -beeinflussung, nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen, Thematisierung des Lärms als Umweltproblem und die Sensibilisierung für das Thema Lärm in der strategischen Planung sein. Gesondert müssen die Schulen betrachtet werden. Hier liegt der Grenzwert für Verkehrslärm laut 16. BImSch V tagsüber bei 57 dB(A). Studienergebnisse gehen von einem Einfluss von Umweltlärm auf kognitive Leistungen von einer Leistungsminderung ab Tages-Außenschallpegeln von 50 dB(A) aus. Deswegen sollte vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Laut Entwurf wird die Kinderbetreuungseinrichtung Kleine Arche tagsüber einem Lärmpegel von mehr als 65 dB(A) ausgesetzt. Damit wird. der Grenzwert von 57 dB(A) tagsüber mindestens an einer Kinderbetreuungseinrichtung im Stadtgebiet überschritten. Weitere 6 Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sind mit mindestens 56 dB(A) belastet. Lärm kann die für die kindliche Entwicklung wesentlichen Aufmerksamkeits-, Gedächtnis- und Sprachentwicklungsprozesse (rezeptiv/expressiv) stören und demzufolge nicht nur kognitive, sondern auch sozio-emotionale Aspekte des Lernens bei Kindern beeinflussen. In Hinblick auf die allgemein sensiblere Wahrnehmung von Geräuschen durch Kinder ist es empfehlenswert Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung in Betracht zu ziehen, um den oben genannten Grenzwert zu erreichen bzw. zu unterschreiten. Wir begrüßen die Ausweisung ruhiger Gebiete im Stadtgebiet. Wir regen an weitere ruhige Gebiete zu identifizieren und auszuweisen, um zur Gesundheit der Bevölkerung beizutragen. <u>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</u> 1. Es sollten solche Lärrnminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe	Hinweis zu Überschreitung der Lärmpegel an der Kinderbetreuungseinrichtung „Kleine Arche“ von mehr als 65 dB(A) wird von der Stadtverwaltung aufgenommen. Der Hinweis wird daher an den Träger, die Diakonie der Evang. Brüdergemeinde gGmbH, weitergeben. Damit im Anschluss ggf. notwendige Maßnahmen getroffen werden können.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der Ausweisung und Durchsetzung von Temporeduktionen die Verkehrsverstetigung, sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit höheremittierenden Motortechniken. 2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/ Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Autofahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärmminderung. 3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		4. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden. 5. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und- insbesondere bei Kindern- für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben. 6. Bei den Lärmgrenz- bzw. -richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich. 7. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein. Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungnahmen der einzelnen Fachbereiche das Thema Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
15.	Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 45 Eingang Stellungnahme am 15.10.2025	[..] mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Korntal-Münchingen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes in unserer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger Folgendes mitteilen: Im LAP wird auf die Lärmkartierung der LUBW und auf die Bereitstellung der Modelldaten der LUBW verwiesen. Die ermittelten Beurteilungspegel unterscheiden sich deutlich von denen der Lärmkartierung der LUBW. Es werden die tatsächlich verwendeten Grundlagendaten nicht im LAP erwähnt. Ohne eine Offenlegung der verwendeten Grundlagendaten ist eine Ableitung jedweder Maßnahmen allerdings äußerst fraglich, da nicht nachvollziehbar.	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. In der Stellungnahme wird zuerst hervorgehoben, dass im Entwurf auf die Lärmkartierung der LUBW und die Modelldaten der LUBW als Grundlage der Lärmaktionsplanung verwiesen wird, die Beurteilungspegel an den Lärmschwerpunkten jedoch von den Grundlagendaten der LUBW abweichen. Dies ist damit begründet, dass die Ergebnisse der Kartierung der LUBW bereits nicht der Realität entsprachen und eine Überarbeitung der Grundlagendaten noch vor den durchgeführten Berechnungen der Lärmminderungsmaßnahmen erforderlich machten. Dies umfasste bspw. Änderungen der Straßendeckschicht oder eine bereits festgesetzte Geschwindigkeitsbeschränkung am Lärmschwerpunkt 2 auf Tempo 30, welche durch die LUBW noch mit der zuvor gültigen Geschwindigkeit von Tempo 50 durchgeführt worden war.	Zur Kenntnis genommen. Kartenwerk wurde hinsichtlich Sichtbarkeit der Betroffenenzahlen am Lärmschwerpunkt 3 überarbeitet und ausgetauscht.

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Grundsätzlich sind Angaben zu Verkehrsmengen den offiziellen Verkehrszählungen an klassifizierten Straßen zu entnehmen. ***Verkehrsrechtliche Maßnahmen*** ***Lärmschwerpunkt 1 – L1143 Südstraße (außerorts) LMM 1, 3 und 4: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50, 40 und 30 km/h und Lärmschwerpunkt 3 Kreuzungsbereich Bundesstraße B10 und Autobahn A81*** ***LMM 1: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der B10 auf 80 km/h (Pkw) bzw. 60 km/h (Lkw)*** Die nachfolgende Stellungnahme betrifft ausschließlich die Strecken außerorts. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht	Dass nachvollziehbare Grundlagendaten erforderlich sind, um die Lärmminderungsmaßnahmen des Entwurfs bewerten zu können, ist unbestritten. Jedoch sei an dieser Stelle nochmal auf die Quellenangabe auf S. 13 des Entwurfs verwiesen, wo sich folgende Angabe findet: „*Die Modelldaten der landesweiten strategischen Lärmkartierung wurden von der Stadt Korntal-Münchingen bei der LUBW abgerufen und ACCON zur Verfügung gestellt [18]. Der Modelldatensatz umfasst neben der relevanten Hauptverkehrsstraße auch Geländedaten, Gebäude, Lärmschutzeinrichtungen, Lichtsignalanlagen und Kreisverkehre. Die zur Verfügung gestellten Daten der Lärmkartierung wurden in das Schallausbreitungsprogramm CadnaA [20] übernommen und ein 3-dimensionales digitales Berechnungsmodell aufgebaut. Für die Berechnungen nach den nationalen Berechnungsmethoden (RLS-19) [16] erfolgten zusätzliche Modellanpassungen.*“ ***Verkehrsrechtliche Maßnahmen*** Die in der Stellungnahme auf Seite 3 und 4 befindliche Aussage „Da bislang keine Lärmwerte vorliegen, kann nur eine pauschale Stellungnahme abgegeben werden“ ist insofern irritierend, da für alle drei Lärmschwerpunkte entsprechende Lärmwerte vorliegen (siehe Anlage 4). Die	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Dabei sind die Regelungen des jeweils aktuellen Kooperationserlasses zu beachten. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnamen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen –Ausgabe 2019- RLS-19 erfolgen. Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungs-forschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die	Lärmschutzmaßnahmen wurden gemäß Vorgaben nach RLS-19 berechnet.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB (A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit, etc.) als unverhältnismäßig erscheint. Bei Lärmpegeln, welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheits-gefährdung überschreiten – ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts - muss die Lärmsituation abwägungsgerecht gelöst werden. Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein. Im Zuge des Ermessens sind u.a. folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung (nur in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe), Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85). Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr. Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der rechtlich korrekte Standort der Ortstafeln wird zu berücksichtigen sein. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt auf Strecken außerorts weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren. Da bislang keine Lärmwerte vorliegen, kann nur eine pauschale Stellungnahme abgegeben werden. Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutz-fenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Bauliche Maßnahmen: **Lärmschwerpunkt 1 – L1143 Südstraße** **LMM 2: Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelags (z.B. SMA 5)** **und** **Lärmschwerpunkt 2 – L1143 Solitudeallee bis Zuffenhauser Straße** **LMM 2: Aufbringung eines lärmarmen Straßenbelags (z.B. SMA 5)** Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann. Welcher Belag im genannten Streckenabschnitt eingebaut werden kann, hängt von den	***Bauliche Maßnahmen*** Es wird begrüßt, dass die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags an den Lärmschwerpunkten 1 und 2 als grundsätzlich möglich bei zukünftigen Erhaltungsmaßnahmen angesehen wird.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		technischen Voraussetzungen für den Einbau (z.B. Steigung, Gefälle, Kanaldeckel, Scherkräfte, inner-orts/außerorts, Belastung, SV-Anteil, Geschwindigkeit, etc.) ab und wird, sobald Erhaltungsmaßnahmen in diesem Bereich anstehen, durch das Regierungspräsidium Stuttgart geprüft. Aufgrund der Rahmenbedingungen empfehlen wir hier einen AC 11. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärmminderung von -2,7 dB(A) für Pkw und -1,9 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit ≤ 60 km/h. Die Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Stuttgart betrifft auf dem angegebenen Bereich die L 1143 Südstraße und der Bereich L 1143 Solitudeallee bis Zuffenhauser Straße. Aus dem aktuellen Erhaltungsprogramm von 2024 sind hier seitens des Regierungspräsidiums Stuttgart keine Sanierungsmaßnahmen geplant. Sollte der von Ihnen genannte Streckenabschnitt im kommenden Erhaltungspro-		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		gramm enthalten sein, erfolgt eine zustandsgerechte Instandsetzungsmaßnahme mit der Überprüfung eines möglichen Einsatzes von lärmabsorbierendem Be-lag innerhalb der Laufzeit des Programms. Momentan befindet sich im Verlauf der „L 1143 Südstraße“ sowie im Bereich der „L 1143 Solitudeallee bis Zuffenhauser Straße“ in der Fahrbahn ein splittreicher Asphaltfeinbeton für die Deckschicht. Dieser entspricht gemäß RLS-19 Tab. 4a einer Lärmminderung von -1,9 dB(A) für Pkw und -2,0 dB(A) für Lkw bei einer Geschwindigkeit< 60 km/h. **Lärmschwerpunkt 3 Kreuzungsbereich Bundesstraße B10 und Autobahn A81** **LMM (per E-Mail): Erhöhung /Nachrüstung Lärmschutzwände** Das RPS kann nicht ohne weiteres eine Aufstockung bzw. Erweiterung der bereits vorhandenen hochabsorbierenden Lärmschutzwand (Bauwerksnummer 7120 731) an der B10 zusichern. Die Standsicherheit und Ge-	Für die Erhöhung bzw. Nachrüstung der Lärmschutzwände am Lärmschwerpunt 3 ist laut Stellungnahme ein rechnerischer Nachweis erforderlich, um nachweisen zu können, dass die bestehende Verankerung der vorhandenen Lärmschutzwand nach einer Aufstockung den höherbedingt größeren Belastungen aus Wind und Eigengewicht standhalten kann. Gleichzeitig wird angeführt, dass es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers (also das Regierungspräsidium Stuttgart) handelt.	

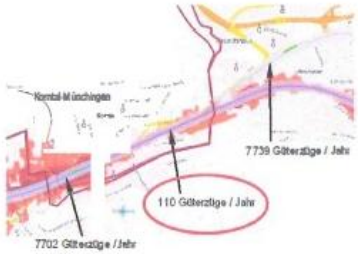
lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		brauchstauglichkeit einer erhöhten Lärmschutzwand muss nachgewiesen werden. Die Lärmschutzwand verläuft zudem über ein Brückenbauwerk (BW 7120 547) über einen Wirtschaftsweg. Die Pfosten der Lärmschutzwand sind in einen von der Brücke baulich getrennten Torsionsbalken verankert. Bei einer Aufstockung der Lärmschutzwand muss die bestehende Verankerung den höhenbedingt größeren Belastungen aus Wind und Eigengewicht standhalten. Auch dies muss rechnerisch nachgewiesen werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt, die zu keinem Rechtsanspruch führt. Für eine Lärmsanierung muss im Rahmen einer schalltechnischen Untersuchung gemäß der RLS-19 überprüft werden, ob zur Einhaltung der Auslösewerte der Lärmsanierung der Bau von Lärmschutzwänden möglich	Auch müssen für eine mögliche Lärmsanierung am Lärmschwerpunkt 3 die Baujahre der Wohnbebauung ermittelt werden, da diese nach dem Baujahr 1974 gemäß der gültigen Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97) grundsätzlich nicht durch den Straßenbaulastträger lärmsaniert werden können. Diese Angaben können durch die Stadtverwaltung ermittelt und dem Regierungspräsidium Stuttgart werden, ohne den vorliegenden Entwurf abzuändern. Gemäß der Stellungnahme wurden sechs Wohngebäude am Lärmschwerpunkt 3 bereits im Jahr 1983 durch entsprechende Lärmsanierungsprogramme lärmsaniert. Diese sind von einer weiteren passiven, aber auch von zukünftigen aktiven Lärmsanierungsmaßnahmen ausgeschlossen! Die Stellungnahme hebt ebenso hervor, dass bei geringen Lärmbetroffenheiten die Kosten einer Lärmschutzwand an der Straße oftmals außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck liegen. Daher muss auch diese Verhältnismäßigkeit mit der sogenannten „Schutzfallmethode“ des Bundes nachgewiesen werden. Diese Berechnungen können jedoch nicht durch die Stadtverwaltung, sondern nur durch ein Planungsbüro geleistet werden.	

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		ist, soweit nicht Bebauungspläne bzw. Gebäudebaujahre nach dem 01.04.1974 vorliegen. Die Baujahre bzw. Bau-genehmigungen sind insofern zur Feststellung der Möglichkeit einer Lärmsanierung maßgebend, da in der für die Straßenbauverwaltung (SBV) bindenden Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR97) die Inkraftsetzung des Bundesimmissionsschutzgesetzes am 01.04.1974 als Ausschlusskriterium einer Lärmsanierung festgelegt wurde. Das heißt, dass ein Wohngebäude, welches danach erstellt wurde, durch die SBV nicht lärmsaniert werden kann. Hierdurch entfallen regelmäßig viele der laut LAP betroffenen Wohngebäude. Die Beurteilung der ermittelten maßgeblichen Beurteilungspegel muss zur Durchführung einer Lärmsanierung an Bundesstraßen anhand der aktuell geltenden, unterschiedlichen Auslösewerte der Lärmsanierung für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- sowie Kleinsiedlungsgebiete mit 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts, Kern-, Dorf-, Mischgebiete mit 66		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		dB(A) tags und 56 dB(A) nachts oder Gewerbegebiete mit 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts erfolgen. Diese der SBV vorgegebene und zwingend zu beachtende Betrachtungsweise kann dazu führen, dass sich im Rahmen der Lärmsanierung die laut LAP ermittelte Anzahl betroffener Wohngebäude und Personen deutlich reduziert. Sechs Wohngebäude in diesem Bereich, die bereits in den Lärmsanierungsprogrammen (Fenstertausch) in 1983 lärmsaniert wurden, sind von einer weiteren – auch aktiven – Lärmsanierung ausgeschlossen. Bei zu geringen Betroffenheiten liegen die Kosten einer Lärmschutzwand an der Straße aber oftmals außer Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck. Die Verhältnismäßigkeit einer Lärmschutzwand muss mit der „Schutzfallmethode“ des Bundes nachgewiesen werden. Die Lärmberechnung ist, wie oben bereits erläutert, mit den amtlich veröffentlichten		

lfd. Nr.	TöB / Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Verkehrs-mengen (aktueller Stand: 2023) und aller weiteren offenzulegenden, korrekten Grundlagendaten (z.B. vorliegende Straßendeckschicht, hochabsorbierende Lärmschutzwand, zulässige Höchstgeschwindigkeiten etc.) zur B10 durchzuführen. Außerdem müssen die Baujahre bzw. Baugenehmigungen der betroffenen Wohngebäude durch die Stadt ermittelt werden, da diese nur der Stadt vorliegen, so dass die tatsächliche Anzahl an Wohngebäuden festgestellt wird, für die eine Lärmsanierung in Frage kommen kann.		

Anlage 5.4 Stellungnahmen der Bürger*innen der 2. Beteiligungsrunde vom 29.07. - 27.08.2025 (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
1.	Bürger/in 1 Eingang Stellung-nahme am 18.08.2025	**Aktuelle Meldungen Jetzt mitreden und Stellungnahme abgeben: Entwurf zum Lärmaktionsplan liegt aus** Persönliche Stellungnahme zum Entwurf Lärmaktionsplan 2025 Der umfangreiche Lärmaktionsplan macht deutlich, dass Maßnahmen getroffen werden müssen, um die Bevölkerung vor Lärmbelastungen zu schützen. Bedauerlicherweise ist für mich nicht ersichtlich, auf welchen Grundlagen die Lärmwerte für die Gebäude in den betroffenen Lärmgebieten berechnet worden sind. Reale Meßwerte scheinen nicht zugrunde zu liegen. Dies trifft auch besonders auf die Lärmkartierung der Bahn zu. Das kann ich deutlich machen an dem Bereich vor- und nach- Korntal Bahnhof: Zum Einen ist m.E. die Lärmverstärkung im Bereich des weichenbestückten Gleisvorfeldes offensichtlich nicht berücksichtigt, zum Anderen auch nicht die gesteigerte Lärmentwicklung der beschleunigenden und der bei der Einfahrt lautstark bremsenden S-Bahnen berücksichtigt. Unklar ist auch, ob die Lärmreflexion durch die um ca 60º versetzt stehenden Brückenauflager, verbunden mit den versetzt stehenden Fußgänger-Schutzwänden, einberechnet wurde. Ganz besonders betrifft dieser Bahnlärm die Bewohner von Südstraße, Apfelallee und Lembergstraße. Hier sollten dringend aktuelle Meßwerte zugrunde gelegt werden. Außerdem ist anzunehmen, dass die EBA weiterhin mit falschen Zugzahlen rechnet, wie bisher. Die Bahn-Hauptstrecke Bereich Korntal-Ost umfaßte nur den Bahnverkehr von und nach Stuttgart, (Bahnstrecke 4810), nicht aber den Güterverkehr von und nach Kornwestheim (Bahnstrecke 4821), s. Anm.1 Siehe EBA-Darstellung von 2020:  Lärmaktionsplan 2025 Stellungnahme.doc Seite 1 von 2	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Grundlage der vorhandenen Lärmwerte stellt die Lärmkartierung der LUBW dar. Es wurden im Rahmen der aktuellen Fortschreibung keine separaten Verkehrszählungen oder Gutachten für nicht kartierungspflichtige Straßen beauftragt. Wir werden die von Ihnen übermittelten Probleme bezüglich der Berechnung der Zugzahlen des Eisenbahn-Bundesamts (EBA) für die Bahnstrecken 4810 und 4821 an das EBA weitergeben und diese durch die Behörde richtigstellen lassen. Je nach Aussagen des EBA wird anschließend um eine Prüfung und Korrektur für zukünftige Lärmaktionsplanungen gebeten. Insgesamt werden in der nationalen und europäischen Lärmaktionsplanung Lärmkarten stets durch Berechnungen und nicht durch Messungen erstellt, insbesondere um eine flächendeckende Vergleichbarkeit herzustellen. Diese Berechnungen basieren auf einer Vielzahl an Daten und Parametern, wie z.B. dem Verkehrsaufkommen, der Geschwindigkeit, dem Straßenbelag, der vorhandenen Bebauung und topografische Parameter.	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig/möglich. Maßnahmenvorschlag „Durchgängig Tempo 40“) für kommende Lärmaktionsplanungen aufgenommen.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Auch für die Lärmwerte Straßenverkehr ist kein Bezug zu Meßwerten oder Verkehrszahlen erkennbar. Dabei ist gerade beim Durchgangsverkehr Korntal eine seit den letzten Jahren deutliche Verkehrszunahme festzustellen. Die angedachte **Tempobeschränkung** für die Durchgangstrecke Südstraße-Solitudeallee-Zuffenhauser Straße ist eine absolut notwendige Maßnahme. Unter anderem auch für die Anwohner Lembergstraße Nordseite, Nr. 7 bis 19 Die beste Lösung scheint mir Tempo 40 zu sein, wie schon von mir am 15.07.2023 unserem Bürgermeister, Herrn Noak empfohlen. Dies ist eine Geschwindigkeit, die am ehesten einen gleichmäßigen Verkehrslauf bewirkt, und für die es die meiste Akzeptanz gibt, wie man in zahlreichern Nachbargemeinden sehen kann, einschließlich Landeshauptstadt Stuttgart. Auch die Einschränkung des Öffentlichen Nahverkehrs ist dadurch nur minimal. Es muß außerdem darauf hingewiesen werden, dass der 5,5-prozentige Straßenanstieg zwischen Ampel Zuffenhauser Straße und Eisenbahnbrücke eine deutliche Umweltbelastung (Feinstaub, Abgas, Bremsstaub) darstellt. Hier wirkt eine Verringerung der Geschwindigkeit von 50 auf 40 im Quadrat des rechnerischen Verhältnisses, also sehr effektiv. Und zwar in beiden Richtungen. Ich würde es sehr begrüßen, wenn die Maßnahmen zur Lärmbegrenzung auch meinen Vorschlag aufnehmen würden. Mit freundlichen Bürgergrüßen Anm. 1 Für den Fall, dass keine Rückmeldung oder konkrete Information vom EBA kommt, empfehle ich eine *Fachaufsichtsbeschwerde*. Lärmaktionsplan 2025 Stellungnahme.doc Seite 2 von 2	Für die Lärmkartierungen und die Lärmberechnungen werden also Verkehrszählungen mit Lärmprognose-Modellen kombiniert, um die Lärmausbreitung und die Lärmbelastung darzustellen. Wie oben beschrieben, ist es in der Lärmaktionsplanung nicht angedacht, dass neben der LUBW-Kartierung -und den daraus resultierenden Lärmkennwerten und der Weiterbearbeitung dieser Daten in einem Rechenmodell- weitere Verkehrszählungen oder Gutachten für denselben Maßnahmenbereich beauftragt werden. Die im Entwurf stehenden Maßnahmen wie z.B. die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30, 40 oder 50 am Lärmschwerpunkt 1 "Südstraße L1143" werden durch Gemeinderatsbeschluss beschieden und nach offizieller Verabschiedung des Lärmaktionsplans mit dem Landratsamt als zuständige Straßenverkehrsbehörde abgestimmt. Für die in dieser Stellungnahme vorgeschlagene Maßnahme von flächendeckend Tempo 40 konnten die notwendigen Berechnungen durch das Planungsbüro im August nicht nochmals beauftragt werden. Der Maßnahmenvorschlag wird daher für kommende Lärmaktionsplanungen aufgenommen.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
2.	Bürger/in 2 Eingang Stellung-nahme am 23.08.2025	Kritik am Entwurf des Lärmaktionsplans (LAP), ausliegend seit 29.Juli 2025 **Lärmschwerpunkt 1** Die Anwohner des im Entwurf genannten Lärmschwerpunkts 1 – hier Sonnenbergstr., Stettiner Str. und alte Weilimdorfer Straße, sind den Emissionen aus verschiedenen Lärmquellen ausgesetzt: Dem Lärm des Autoverkehrs, dem Lärm des Schienenverkehrs und dem Betriebslärm einer Einrichtung, die maßgeblich unter Beteiligung der Stadt betrieben wird. Es kann nicht verschwiegen werden, dass der dortige nächtliche Betrieb sogar ohne die erforderliche Genehmigung betrieben wird. Berichte in Lokalzeitungen und TV hatten das zum Thema. Der seit dem 29.07. ausliegende Entwurf betrachtet von den drei Lärm-Emittenten leider nur einen, und das nicht einmal vollständig. Zunächst ist lobend zu erwähnen, dass der zuständige Fachbereich bei der Stadtverwaltung nach einem Stotter-Start auf die ersten Einwendungen der Anwohner und einen offenen Brief an den Bürgermeister eingegangen ist. Eine verspätet durchgeführte Informationsveranstaltung verlief konstruktiv. Die Prüfung einer Tempobegrenzung auf der Südstraße auf Tempo 30 ist notwendig und angemessen. Das geht aus dem nun vorliegenden Entwurf klar hervor. Auch die Stadt Stuttgart prüft die Festsetzung einer Tempo-30-Zone auf der Korntaler Landstraße, die die Verlängerung der Südstraße im Stuttgarter Stadtgebiet ist. Doch die allein auf die Südstraße fokussierte Betrachtung ist viel zu kurz gesprungen. Die von ihr abbiegende Weilimdorfer Straße mit ihrer Steigung von über 7 Prozent ist nicht berücksichtigt, obwohl hier zusätzlich durch die Ampelanlage viel Lärm für die Bewohner der Sonnenbergstraße entsteht. Die Stadt argumentiert mit zusätzlichen Kosten, die für die Berechnung entstehen würden. Ein bereits vorliegendes Gutachten, in dem die Weilimdorfer Straße in die Berechnungen einbezogen ist, wird von der Verwaltung leider nicht beachtet. **Ausgeblendet: Lärm der DB** Was ebenso fehlt, ist die Berücksichtigung des Eisenbahnlärms. In den vorigen Runden war der noch dargestellt worden; nun nicht mehr. Weil für den ja nun das Eisenbahn-Bundesamt zuständig sei, heißt es von der Stadtverwaltung. Ob diese Entscheidung richtig ist, muss	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. In der Stellungnahme wird zuerst die Kritik geäußert, dass im vorliegenden Lärmaktionsplanentwurf lediglich der Straßenverkehrslärm betrachtet wird und die Betrachtung der Lärmsituation daher nicht vollständig ist. An dieser Stelle sei festgehalten, dass die gesetzlichen Bestimmungen in Deutschland eine sektorale und nach Lärmemittenten getrennte Betrachtung anstelle einer Gesamtlärmbetrachtung vorsehen. Für den Neubau bzw. wesentliche Änderungen von Straßen gilt die 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (16. BImSchV), wo auch ein rechtlicher Anspruch auf die Einhaltung der festgelegten Grenzwerte existiert. Bei bestehenden Straßen gibt es grundsätzlich keinen Rechtsanspruch auf Lärmsanierung. Sämtliche Lärmsanierungsmaßnahmen werden somit als eine freiwillige Leistung nach haushaltsrechtlichen Regelungen gewährt. Zu der Aussage, dass die Stadtverwaltung ein vorliegendes und privat beauftragtes Gutachten nicht beachtet oder verwendet, stellt es sich prinzipiell so dar, dass keine privat erstellten oder privat beauftragten Gutachten in den kommunalen Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Auch hier gibt es einen allgemeinen Gleichbehandlungsgrundsatz, zumal das Aufaddieren	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig/möglich.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		bezweifelt werden. Die Verfasser dieser Zeilen haben beim Umweltbundesamt nachgefragt und am 23.05.2025 folgende Stellungnahme erhalten: *"Verläuft im Gemeindegebiet eine Haupteisenbahnstrecke des Bundes, sollte die Gemeinde bei der Bewertung der Lärmsituation auch deren Einfluss berücksichtigen."* Und auch der Kooperationserlass des Landesverkehrsministeriums zur Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 (!) lässt keinen Zweifel: *"Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night}. "* Wie aber soll die Belastung ermittelt werden, wenn wesentliche Lärmquellen unberücksichtigt bleiben? Der zuständige Fachbereich in der Stadtverwaltung tat sich schwer, die Daten beim Eisenbahn-Bundesamt abzufragen. Es wurde erklärt, es sei kaum möglich, jemanden in der Behörde telefonisch zu erreichen. Unglücklicherweise fiel dann auch noch der zuständige Mitarbeiter in der Stadtverwaltung unfallbedingt aus. Eine eigene Recherche in der Bundesbehörde erbrachte folgenden Hinweis: *"Das Eisenbahn-Bundesamt stellt alle Ergebnisse der Lärmkartierung den zentralen Landestellen in Form von Rasterlärmkarten zur Verfügung, diese sind die ersten Ansprechpartner für Gemeinden und Kommunen (siehe:* https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Datenweitergabe/datenweitergabe_node.html#doc1572776bodyText3). *Die Fassadenpegel sind Daten, die die Kommunen mit Geoinformationssystemen bei Bedarf aus diesen Datensätzen selbst extrahieren können."* Dem ist nichts hinzuzufügen. Es gibt die Daten. Man muss sie nur abfragen. Auch die Autoren dieser Zeilen haben für ihr Grundstück die Rasterlärmkarte vom Eisenbahn-Bundesamt erhalten. Sie liegt vor und ist ein Beweis dafür, was möglich ist. Die dargestellte Datenverweigerung des EBA gibt es nicht. Ein Eigentümer aus der Sonnenbergstraße bekam problemlos die Fassadenpegel für sein Haus mitgeteilt. Ohne die Berücksichtigung des Eisenbahnlärms ist der Lärmaktionsplan unvollständig. Denn: Auch wenn die Quelle "Straße" und "Eisenbahn" an bestimmten Immissionsorten jeweils unter dem Grenzwert blieben, so ergäbe sich in der Addition ein Beurteilungspegel über dem Grenzwert. Das wird auch vom Institut Accon, das für den vorliegenden Entwurf verantwortlich zeichnet, bestätigt. Das eben erwähnte Haus in der Sonnenbergstraße ist ein Beispiel dafür: Nächtlicher Pegel (auf 4m über Grund) des Eisenbahnlärms 57 dB(A) plus Straßenverkehrslärm 59 dB(A) ergeben einen Gesamtpegel von deutlich über 60 dB(A). Und wohlgemerkt: Dabei ist weder die Strohgäubahn und deren Werkstatt noch der Verkehrslärm auf der Weilimdorfer Straße berücksichtigt. Bis kurz vor Ende der Auslegungsfrist gab es seitens der Verwaltung noch Bemühungen für eine Vorlage der EBA-Daten. Es kann also sein, dass sich hier die Sachlage noch ändert. Der Wortlaut des Kooperationserlasses vom Landesverkehrsministerium und die Stellungnahme des Umweltbundesamtes machen die Beibringung der Daten alternativlos. In der jetzigen	von Lärmwerten verschiedener Lärmquellen und Lärmarten (wie in diesem Falle der DB-Strecke 4810, der Landesstraße L1143 sowie der kommunalen Weilimdorfer Straße) aufgrund der in Deutschland geltenden getrennten Erfassung und Betrachtung nicht vorgesehen ist. Die Lärmkartierung unterscheidet sich für Schienenlärm und Straßenlärm (an Bestandsstraßen) erheblich, sodass ein solches Gutachten grundsätzlich nicht in einem kommunalen Lärmaktionsplan verwendet werden kann, solange keine rechtliche Grundlage für verkehrsübergreifenden Lärmschutz geschaffen wurde. Ferner wird angemerkt, dass keine Berücksichtigung des Eisenbahnlärms im Lärmaktionsplan stattgefunden hat, welcher in den vorherigen Lärmaktionsplänen noch dargestellt worden war. Der Grund wurde im aktuellen Entwurf auf S. 14 angegeben und ist durch die auf das Eisenbahnbundesamt (EBA) übergegangenen Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an den bundesweiten Haupteisenbahnstrecken des Bundes begründet. Da für die Bahn keine verbindlichen Auswirkungen aus einem kommunalen Lärmaktionsplan resultieren, wurde entschieden, den Schienenlärm nicht zusätzlich durch das Planungsbüro aufarbeiten zu lassen und die Informationen zum Bereich „Schienenlärm“ nachrichtlich in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Form ist der Entwurf des Lärmaktionsplans für den "Lärmschwerpunkt 1"unvollständig. Die Lärmrealität ist weitaus schlimmer, als sie die Berechnungen vom Institut Accon ausweisen. Das Ausblenden wesentlicher Lärmquellen und die reine Fokussierung auf den Lärm der Südstraße ergibt eine fehlerhafte Berechnung. **Stadt schlägt angebotenes Gutachten aus** Im Rahmen der Informationsveranstaltung ist der Stadtverwaltung ein Gutachten angeboten worden, dass im November 2023 von privater Seite erstellt worden ist. In diesem Gutachten ist der Lärm der DB-Trasse, und auch der Lärm des Straßenverkehrs auf Südstraße und der Weilimdorfer Straße berücksichtigt. Die Überlassung dieses Gutachtens ist der Stadtverwaltung angeboten worden - kostenfrei. Es erscheint wenig nachvollziehbar, warum die Stadt die Berücksichtigung dieses Gutachtens verweigert. Es wurde von einem renommierten Stuttgarter Gutachterbüro erstellt. Es erlaubt der Stadt die Berücksichtigung der Weilimdorfer Straße und auch des Bahnlärms ohne zusätzliche Kosten. Genau solche zusätzlichen Kosten werden als Hinderungsgrund für die Berücksichtigung der Weilimdorfer Straße genannt. Das Handeln der Stadt Korntal erscheint unschlüssig. Die Verwaltung muss die Frage beantworten, warum vorliegende Gutachten verweigert werden. **Doppelmoral der Stadtverwaltung** Nicht hinnehmbar ist das Verhalten der Stadtverwaltung in einem weiteren, besonders heiklen Bereich. Um den zu erwartenden Einwendungen Korntaler Amtsträger den Wind aus den Segeln zu nehmen: Die Erfassung von Betriebslärm fällt formal nicht in den Pflichtbereich des LAP. Für die Einhaltung der Gesetze zum Lärmschutz ist der jeweilige Betreiber unter dem Regelwerk der TA Lärm (Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz) verantwortlich. Er hat die geltenden Grenzwerte einzuhalten. Was aber ist, wenn sich der Betreiber über die gesetzlichen Regelungen hinwegsetzt? Genau so verhält es sich hier. Die Stadt Korntal als größter Anteilseigner des Zweckverbands Strohgäubahn betreibt eine Betriebswerkstatt, die entgegen der TA Lärm agiert: Nächtliche Rangierfahrten der Dieselzüge, nächtliche Bremsproben mit Immissionspegeln an den Fenstern der Sonnenberg-Bebauung von über 60 dB(A). Die laufen ab morgens 4.15 Uhr ab und zur Verdeutlichung: 60 dB(A) entsprechen dem Lärmpegel eines Staubsaugers – konkret direkt vor dem Fenster der Anwohner, wohlgemerkt. Immissionspegel beschreiben das, was ankommt. Die Emissionspegel im Nahbereich liegen bei 100 dB(A)! Besonders belastend ist der Impulscharakter einiger Vorgänge an der Betriebswerkstatt. Dass die Stadtverwaltung als quasi Mitbetreiber des "Bähnles" hier Erklärungsnot bekommt, ist nahe liegend. Doch es lässt eine gewisse Doppelmoral erkennen, wenn man vom Baulastträger "Straße" Vorkehrungen gegen Lärm fordert, selbst aber an gesetzlichen Regelungen vorbei Lärm erzeugt, der die Gesundheit der benachbarten Anwohner schädigt. Dass hier dringend Handlungsbedarf besteht, weiß die Verwaltung, doch es gibt kein wirksames Handeln. Nebulös wurden vom technischen Beigeordneten in der	Zu der weiteren Aussage „Der zuständige Fachbereich in der Stadtverwaltung tat sich schwer, die Daten beim Eisenbahn-Bundesamt abzufragen“ muss erwidert werden, dass sich die Aussage der Stadtverwaltung nicht auf das EBA bezogen hatte, sondern auf Vertreter der DB InfraGO AG, welche ein Lärmgutachten für die Schienenstrecke 4810 im Ortsteil Korntal in Auftrag gegeben hatte. Die Anfrage der Stadt, ob das Lärmgutachten der DB für den Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen verwendet werden darf, wurde seitens der DB mit Verweis auf eine Veröffentlichung im Frühjahr 2026 verneint. Auf die in der Stellungnahme hingewiesenen und vom EBA zur Verfügung gestellten Rasterlärmkarten sei erwähnt, dass sich eine solche Rasterlärmkarte für das gesamte Stadtgebiet im Kartenwerk des Lärmaktionsplans befindet. Gleichwohl bedeutet die Zurverfügungstellung von großflächigen Fassadenpegel-Datensätzen durch das EBA nicht automatisch, dass die Stadt auch mit diesen Daten arbeiten kann. So müssen die sogenannten „Shapefiles“ in das Geoinformationssystem (GIS) importiert und ebenso plausibilisiert werden, was mit den bestehenden Personalkapazitäten nur eingeschränkt geleistet werden kann. Eine großflächige Darstellung der Fassadenpegel im vorherrschenden DIN A4-Format des Lärmaktionsplans ist jedoch technisch nicht möglich. Es wird aktuell geprüft, die Darstellung in Form eines	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Informationsveranstaltung "deutliche Verbesserungen" seitens des Zweckverbandes angekündigt, über die man aber noch nicht reden könne. Die Verwaltung muss aufgefordert werden, hier endlich aktiv zu werden. Der teilweise illegale Werkstattbetrieb der Nebenbahn läuft seit nunmehr zehn Jahren. Die Strohgäubahn mit den planmäßigen Fahrten und der Betrieb der Betriebswerkstatt ist in den so genannten "freiwilligen Teil" des Lärmaktionsplans aufzunehmen. Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Plans blendet wesentliche Lärmquellen aus. Eine Berücksichtigung wird ergeben, dass im Lärmschwerpunkt 1 viele Anwohner mit einem nächtlichen Beurteilungspegel oberhalb 60 dB(A) belastet sind. Es besteht also "vordringlicher Handlungsbedarf".	Zusatzdokument auf der Website der Stadt zur Verfügung zu stellen. Bezüglich des Lärms durch den Betrieb der Strohgäubahn stellt es sich folgendermaßen dar. Die Behandlung von Betriebslärm gemäß der „TA Lärm“ ist im Lärmaktionsplan nicht vorhergesehen, da dieser ausschließlich Verkehrslärm behandelt. Da die Zugbewegungen der Strohgäubahn unterhalb der Marke von 30.000 Fahrten bzw. Bewegungen im Jahr liegen, ist die Linie der Strohgäubahn nicht kartierungspflichtig und aus diesem Grund wie im Entwurf selbst bereits ausgeführt, nicht im aktuellen Lärmaktionsplan enthalten. Die Auskunft, dass die Anzahl unterhalb 30.000 Zugbewegungen liegt, wurde auch nochmal explizit beim Zweckverband Strohgäubahn angefragt und durch selbigen bestätigt.	
3.	Bürger/in Eingang Stellungnahme am 29.08.2025	[..] Im Rahmen der öffentlichen Auslegung des Endberichts des Lärmaktionsplanes der Stadt Korntal-Münchingen möchte ich die in der Anlage beschriebenen Punkte und Anregungen vortragen. Es ist erfreulich, dass die Stadt Korntal-Münchingen mit dem jetzt vorliegenden Entwurf – Endbericht des Lärmaktionsplanes versucht hat die aktuellen Lärmschwerpunkte (LSP1 bis LSP3) zu beschreiben und Möglichkeiten zur Lärmreduzierung aufgezeigt hat. Zusätzlich wurden auch die Verbindungen zum Lärmaktionsplan des EBA (Eisenbahn Bundesamtes) hergestellt und die relevanten Lärmkarierungen informativ in den Entwurf aufgenommen. Weniger erfreulich und sehr verwirrend sind die im Rahmen der Stellungsnahmen Öffentlicher Träger zum Lärmaktionsplan der Stadt	Die Stadt Korntal-Münchingen bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Durch die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Stuttgart hat sich die Verwaltung der Stadt Korntal-Münchingen positiv über die angedachten Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Ortsteilen S-Weilimdorf, S-Zuffenhausen und S-Stammheim geäußert. Zu diesem Zeitpunkt wurden Berechnungen für den Lärmaktionsplan der Stadt Korntal-Münchingen beauftragt, welche	Zur Kenntnis genommen. Keine Änderung des LAP notwendig/möglich.

<table>
<tr><th>lfd. Nr.</th><th>Bürger</th><th>Stellungnahme</th><th>Abwägung der Verwaltung</th><th>Beschluss</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Stuttgart getätigten Aussagen der Stadt Korntal-Münchingen und Landratsamt Ludwigsburg

<u>Auszug aus der Veröffentlichung der Stellungsnahmen Verwaltung Stadt Stuttgart</u>
<table><tr><td>7</td><td>Landratsamt Ludwigsburg</td><td>Bei Geschwindigkeitsbeschränkungen und verkehrslenkenden Maßnahmen sollte vermieden werden, dass es zu Ausweichverkehren ins untergeordnete Straßennetz oder zur Benutzung von alternativen Routen im Landkreis Ludwigsburg kommt. Es werden aber keine Auswirkungen auf den Landkreis Ludwigsburg erwartet.

Es wird empfohlen, auf der Korntaler Landstraße in Weilimdorf die Geschwindigkeit 50 km/h beizubehalten.</td></tr><tr><td></td><td></td><td>Da sich Richtung Korntal ein Außerortsabschnitt mit Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h anschließt, könnte so die Verstetigung des Verkehrs und Vermeidung von zusätzlichen Brems- und Beschleunigungsvorgängen beibehalten werden.

Es wird darum gebeten, bei Maßnahmen in der Schwieberdinger Straße (Reduzierung des Querschnitts) die Belange des regionalen Busverkehrs zu berücksichtigen. Es sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Busspur in der Schwieberdinger Straße möglich ist, um so den Busfahrplan stabiler zu machen.</td></tr><tr><td>11</td><td>Stadt Korntal-Münchingen</td><td>Die Stadt Korntal-Münchingen begrüßt die genannten Maßnahmen in den angrenzenden Stadtteilen Weilimdorf, Zuffenhausen und Stammheim. Insbesondere die beabsichtigte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in der Solitudestraße und Korntaler Landstraße wird positiv zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Korntal-Münchingen beabsichtigt in der aktuell noch laufenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans auf der Solitudeallee (Fortsetzung der Solitudestraße in Weilimdorf) eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde festzusetzen.</td></tr></table>
Diesen Aussagen ist zu entnehmen, daß es bereits eine Entscheidung des Landratsamtes Ludwigsburg und der Stadt Korntal-Münchingen gibt auf der Südstraße keine Veränderungen vorzunehmen. Dienen die Maßnahmen der vergangenen Tage nur dazu aufmüpfige Bürger ruhigzustellen und hinzuhalten? Oder handelt es sich um inzwischen veraltete Aussagen ?</td><td>ebenso eine Geschwindigkeitsbeschränkung am Lärmschwerpunkt 1 „Südstraße L1143“ vorsehen.

Über die abgegebene Stellungnahme des Landratsamts Ludwigsburg zum Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart lag und liegt der Stadt Korntal-Münchingen keine Kenntnis vor.

Die Aussage, dass aufgrund dieser beiden abgegebenen Stellungnahmen zum Lärmaktionsplan der Stadt Stuttgart bereits eine Entscheidung über die Durchführung oder Nichtdurchführung von Lärmminderungsmaßnahmen am Lärmschwerpunkt 1 „Südstraße L1143“ zustande gekommen wäre, kann daher nicht nachvollzogen werden.</td><td></td></tr>
</table>

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Bei <u>meinen</u> Anregungen/Bemerkungen zum vorliegenden Lärmaktionsplansentwurf habe ich mich auf den Lärmschwerpunkt 1 – Südstraße und den Schienenverkehr der Schwarzwaldbahn und der Strohgäubahn konzentriert. Die Details dazu entnehmen Sie bitte den Anlagen 1-3. Zusammenfassend ist festzustellen: **1. <u>Zum LSP 1 – Südstraße</u>** Die im Entwurf aufgezeigten Lärmbelastungen der Wohnbebaung Sonnenbergstraße/Stettiner Straße durch den Verkehrslärm allein nur von der Südstraße lassen als Maßnahme die vorgeschlagene Lärmreduzierungsmaßnahme LMM - Anordnung von Tempo 30 - alternativlos erscheinen. Nur mit dieser Maßnahme kann an allen Wohngebäuden die Lärmbelastung durch den von der Südstraße ausgehenden Verkehrslärm so weit reduziert werden dass die Auslösewerte Tag und Nacht an allen Gebäuden unterschritten werden. Im Hinblick auf die bisher noch nicht berücksichtigten Verkehrslärmemissionen der Weilimdorfer Straße der ebenfalls auf die Wohnbebaung Sonnenbergstraße/Stettiner Straße einwirkt, ist es umso wichtiger zumindestens die bekannten Lärmemissionen des Straßenverkehrs der Südstraße so weit als möglich abzu-senken. Wie im Entwurf aufgezeigt, wäre dies - auch noch kostengünstig ! - mit der LMM4 möglich. Die im Entwurf aufgeführte alternative LMM3- Anordnung Tempo 40 – ist nicht zielführend da sie defacto keine reale Lärmreduzierung bewirkt. Weitere Details und Bewertungen zu den vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen Südstraße können der Anlage 1 entnommen werden.	Mit dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans wurden Berechnungen für die Wirksamkeit der möglichen Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Tempo 50, 40 oder 30 auf der Südstraße) und die Ausbringung von lärmminderndem Asphalt an den Lärmschwerpunkten durchgeführt.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Nachdem die Lärmbelastung durch Straßenverkehr nur mit dem Verkehr auf der Südstraße erfolgt ist die Lärmaktionsplanung leider unvollständig, da die Weilimdorfer Straße die einen maßgeblichen Beitrag zur Lärmbelastung liefert nicht berücksichtigt ist. Die Aktualisierung der Lärmaktionsplanung mit Berücksichtigung dieser Straße sollte wie von der Stadt Korntal-Münchingen bisher versprochen, umgehend erfolgen. Für die Erstellung von Lärmaktionsplänen wird im Kooperationserlass und in den LAI Empfehlungen eine Gesamtlärmbetrachtung empfohlen, da eine hohe Lärmbelastung für den Menschen schädlich ist, unabhängig davon was den Lärm verursacht. Da es sich aber nur um eine Empfehlung handelt und keine Verpflichtung darstellt, ist es leider jeder Kommune selbst überlassen im Lärmaktionsplan eine Gesamtlärmbetrachtung durchzuführen. Nach dem die Stadt Korntal-Münchingen sich für den Weg der getrennten Betrachtung der Lärmquellen nach Zuständigkeit und Art entschieden hat, sind die Lärmquellen auch getrennt zu betrachten. Für die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist event.vorhandener Lärm von Schienenfahrzeugen nicht relevant und umgekehrt. Ziel der Lärmaktionsplanung ist somit die Auslösewerte in jeder separat betrachteten Lärmquelle (Bahn bzw. Sraße usw.) zu unterschreiten. **2. <u>Schienenverkehrslärm</u>** Im Entwurf des Lärmaktionsplanes werden die Lärmbelastungen durch den Schienenverkehr getrennt nach Verursacher betrachtet. **a. Schienenverkehrslärm durch bundeseigene Schienenwege**	Eine durchgeführte Verkehrsmessung hat gezeigt und bestätigt, dass das tägliche Verkehrsaufkommen auf der Weilimdorfer Straße im Maßnahmenbereich des Lärmschwerpunkt 1 mit insgesamt 6.235 Kfz noch deutlich unterhalb der Marke von 8.200 Kfz/Tag liegt und damit nicht kartierungspflichtig ist. Die gesetzlichen Bestimmungen in Deutschland sehen eine sektorale und nach Lärmemittenten getrennte Betrachtung anstelle einer Gesamtlärmbetrachtung vor. Die Stadt Korntal-Münchingen hat sich damit nicht für einen Weg der getrennten Betrachtung „entschieden“, sondern stellt die bundesweit übliche Vorgehensweise der Lärmaktionsplanung durch die Städte und Gemeinden dar. Die in der Anlage 3 festgestellten Unstimmigkeiten bei der Lärmkartierung des EBA für die bundeseigenen Schienenstrecken sind der Stadt Korntal-Münchingen überwiegend nicht bekannt. Die Antwort des EBA zu der Anfrage wäre auch für zukünftige Lärmaktionsplanungen relevant bzw. auch die Stadt Korntal-Münchingen wird das EBA mit mehreren der angesprochenen Fragen konfrontieren.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die Zuständigkeit für die von Haupteisenbahnstrecken im Besitz des Bundes liegt beim EBA (Eisenbahn Bundesamt). Wie bereits ausgeführt wurden die relevanten Lärmkarten und Dokumente des EBA im Lärmaktionsplanentwurf aufgeführt. Leider waren die Fassadenpegel in den Unterlagen nicht enthalten, wurden mir aber vom EBA für mein Wohngebäude Sonnenbergstrasse 36 auf Nachfrage zur Verfügung gestellt (LDEN/LNight 64/57 dB(A)) Bei der Durchsicht der EBA Unterlagen sind mir Unstimmigkeiten / Unklarheiten aufgefallen. Ich habe das EBA um Aufklärung/Stellungsnahme gebeten . Da diese Punkte u.U. auch für die Stadt Korntal-Münchingen Relevanz haben (z.B. 10 000 fehlende Zugbewegungen im Berich des Bahnhof Korntal) habe ich diese Punkte informativ als Anlage 3 beigefügt. **b. Schienenverkehrslärm Strohgäubahn** Der von der Strohgäubahn ausgehende Schienenlärm ist im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht berücksichtigt, da die Anzahl der Zugbewegungen < 30 000 Bewegungen p.a. ist. **Diese Aussage ist nicht korrekt !** Bei der Berechnung der Zugbewegungen auf einer Schienentrasse sind generell **alle** Bewegungen auf den Gleisen zu berücksichtigen. Dazu gehören auch Sonderfahrten (GES) , Wartungs- und Reparaturfahrten usw. Bei mehreren Gleisen werden die Gleise zu einem gemeinsamen Fahrweg zusammengefasst und die darauf verkehrenden Fahrzeuge zur Gesamtanzahl der Zugbewegungen addiert. Der Fahrweg ist je nach Aufbau und Gleisart, Schwellentyp, Schotterbett, Dämpfungseinrichtungen ,Weichen sowie sonstiger Merkmale (Brücken usw in Abschnitte zu segmentieren um für den jeweiligen Abschnitt die Lärmemissionen berechnen zu können.	Unabhängig davon, ob die Berechnungen des EBA Fehler enthalten oder korrekt sind, kann eine Klärung durch bzw. mit dem EBA jedoch nicht mehr in der aktuellen Fortschreibung des Lärmaktionsplans herbeigeführt werden. Wir danken für die detaillierten Anregungen. Bezüglich des Lärms durch den Betrieb der Strohgäubahn stellt es sich folgendermaßen dar. Die Behandlung von Betriebslärm gemäß der „TA Lärm“ ist im Lärmaktionsplan nicht vorhergesehen, da sich dieser ausschließlich um Verkehrslärm kümmert. Da die Zugbewegungen der Strohgäubahn unterhalb der Marke von 30.000 Fahrten bzw. Bewegungen im Jahr liegen, ist die Linie der Strohgäubahn nicht kartierungspflichtig und aus diesem Grund wie im Ent-	

<table>
<tr><th>lfd. Nr.</th><th>Bürger</th><th>Stellungnahme</th><th>Abwägung der Verwaltung</th><th>Beschluss</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td>Bei der Aussage daß die Strohgäubahn weniger als 30 000 Zugbewegungen p.a. aufweist, wurden offensichtlich nur die regulären Zugbewegungen zwischen Korntal und Heimerdingen nach Fahrplan berücksichtigt.
Im Streckenabschnitt zwischen Wartungshalle bzw. Abzweig vom Stammgleis und Bahnhof Korntal werden allerdings zusätzliche Zugbewegungen durchgeführt. Dadurch überschreitet die Strohgäubahn Anzahl von 30 000 Bewegungen p.a. und ist zu kartieren und im Lärmaktionsplan darzustellen (zumindestens der Abschnitt Wartungshalle – Bahnhof Korntal.

Tabelle Überschlägige Berechnung Zugbewegungen Strohgäubahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal
<table><tr><th>Tag</th><th>Fahrten</th><th>Fahrten</th><th>Anzahl Tage</th><th>Wochen</th><th>Bewegungen p.a.</th></tr><tr><td>Mo – Fr</td><td></td><td>72</td><td>5</td><td>52</td><td>18720</td></tr><tr><td>Samstag</td><td></td><td>34</td><td>1</td><td>50</td><td>1700</td></tr><tr><td>Sonn- und Feiertage</td><td></td><td>32</td><td>1</td><td>50</td><td>1600</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Rangierfahrten Werkstags</td><td>34</td><td></td><td>5</td><td>52</td><td>8840</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr><tr><td>Rangierfahrten Samstags</td><td>4</td><td></td><td>1</td><td>52</td><td>208</td></tr><tr><td>Rangierfahrten Sonntags</td><td>2</td><td></td><td>1</td><td>52</td><td>104</td></tr><tr><td>Sonderfahrten GES (Elias u.a); Wartungsfahrten</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>?</td></tr><tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Gesamt</td><td>31172</td></tr></table></td><td>wurf selbst bereits ausgeführt nicht im aktuellen Lärmaktionsplan enthalten. Die Auskunft über die Höhe der Zugbewegungen wurde auch nochmal explizit beim Zweckverband Strohgäubahn angefragt und durch selbigen bestätigt.</td><td></td></tr>
</table>

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durch die Zugbewegungen der Strohgäubahn im Bereich des Bahnhof Korntal erhöhen sich die Gesamtzugzahlen auf insgesamt ca. 88 000 Bewegungen p.a. Die Lärmbelastungen sind in den Lärmkartierungen dazustellen und zu berücksichtigen. **Details zum Punkt 2 – Schienenlärm sind der Anlage 2 zu entnehmen** **Zu Punkt 6.1 Bereits umgesetzte oder in Umsetzung befindliche Maßnahmen** Es ist auffallend, dass in der Auflistung nur Maßnahmen mit Umsetzungsdatum < 2019 aufgelistet sind. Demnach sind seit Verabschiedung des Lärmaktionsplanes 2019 keine Maßnahmen umgesetzt worden, obwohl Maßnahmen zur Umsetzung ausgewiesen wurden. Im LAP 2019 (Aktionsplan vom 18.02.2016 – Aktualisiert am 27.07.2019) in Abschnitt 2.3.1 geplanten Lärmminderungsmaßnahmen in den nächsten 5 Jahren werden im Entwurf des Lärmaktionsplanes nicht erwähnt.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt - Markgröninger Straße, südlich Gotenstraße - Stuttgarter Straße, zwischen Markgröninger Straße und Bahnübergang **M3 Schallschutzprogramm Straße (Passiver Schallschutz)** Für alle Aufenthalts- und Schlafräume in Wohngebäuden mit der höchsten Betroffenheit im gesamten Stadtgebiet (LDEN > 70 dB(A) bzw. LNight > 60 dB(A)). Anmerkung: der notwendige Umfang der Maßnahme ist abhängig von der Realisierung aktiver Maßnahmen (M1 / M2) **M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße** Der Punkt M5 Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstaße war im LAP 2019 bereits aufgeführt und eine vom Gemeinderat beschlossen Aufgabe für die Verwaltung. Ich habe bereits in meiner Stellungsnahme vom 22.5.2025 darauf hingewiesen, daß dieser Maßnahmepunkt zwar beschlossen aber nie umgesetzt wurde. Im Entwurf des Aktionsplanes taucht der Maßnahmenpunkt nicht mehr auf. Stattdessen wird als langfristige Maßnahme eine Kontrolle der Geschwindigkeit angedacht. Dies ist doch eine recht unverbindliche Aussage die nicht weiterhilft. Dass eine sinnvolle dauerhafte Einrichtung zur Überwachung der Geschwindigkeit auf der Südstrße nicht adhoc definiert und umgesetzt werden kann ist ver-ständlich. Aber als kurzfristige Maßnahme sollte das Ordnungsamt Ludwigsburg verpflichtet werden regelmäßige Kontrollen der Geschwindigkeit auch auf der Südstraße durchzuführen. **Sonstiges**	In Bezug auf die aufgeführten geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplan 2019 stellt es sich so dar, dass die Maßnahme M1 „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h“ und M2 „Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt“ in den dort genannten Straßen noch nicht flächendeckend eingeführt wurde, was auch mit der noch laufenden Sanierung der Stuttgarter Straße über mehrere Bauabschnitte begründet ist. Die Maßnahme M3 „Schallschutzprogramm Straße“ ist dann jedoch wieder von der Umsetzung der Maßnahmen M1 und M2 abhängig. Die Maßnahme M4 „Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Südstraße auf 50 km/h“ wurde insofern umgesetzt, da das Landratsamt Ludwigsburg Tempo 50 abgelehnt und Tempo 60 statt dem bis dahin bestehenden Tempo 70 festgesetzt hatte. Die Maßnahme M5 „Verkehrsüberwachung und Geschwindigkeitskontrollen in der Südstraße“ wurde nach der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2019 gegenüber der Bußgeldstelle des Landratsamts Ludwigsburg adressiert. Damals wurde vom Landratsamt hingewiesen, dass eine Überwachung auf dem Abschnitt der L1143 technisch schwierig sei. Die Maßnahme wurde nun nochmals in den Entwurf des Lärmaktionsplans mit aufgenommen und wird wie die weiteren Maßnahmen mit dem zuständigen Landratsamt	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Vorschläge für weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung und Verstetigung des Verkehrs auf der Weilimdorfer Straße habe ich bereits bei meinen Vorträgen vom 22.05.205 gemacht. Auf die wiederholte Darstellung der Vorschläge möchte ich daher an dieser Stelle verzichten. Für evt. Rückfragen oder Klärungen stehe ich selbstverständlich gerne jederzeit zur Verfügung **Anlage 1** **Zum Lärmschwerpunkt 1 (LSP1) Südstraße:** Die Südstraße und die angrenzenden Wohngebiete waren in den bisherigen Lärmaktionsplänen und im ersten Entwurf für die Fortschreibung des neuen Aktionsplanes nicht als Lärmschwerpunkt idendifiziert worden. Erfreulicherweise wird nun im aktuellen Entwurf der Lärmsituation der an der Südstraße direkt angrenzenden Wohnbebauung (Sonnenberg- und Stettiner Straße) Rechnung getragen. Wie die im Entwurf dargestellten Lärmwerte zeigen werden einige Gebäude in der Sonnen- und Stettiner Straße durch den Straßenverkehr auf der Südstraße mit Lärmpegeln belastet die im Tag- und Nachtbereich im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen. Die im Aktionsplan ausgewiesenen Lärmwerte für die Wohngebäude in der Sonnenberg- und Stettiner Straße basieren auf den Lärmkartierungen des LUBW. Aus diesen nach BUB berechneten Werten wurden von ACCON die Fassadenpegel an den Gebäuden nach RSL19 berechnet. Am Gebäude Sonnenbergstraße 36 werden von ACCON Lärmbelastungswerte von LDEN/LNight **67/ 59** dB(A) an der Nordseite und **64/57** dB(A) an der Ostseite ausgewiesen. Leider werden auch im aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans nur die Lärmemissionen der auf der Südstraße und Korntaler Landstraße	abgestimmt. Dort wurde der Wunsch bereits aufgenommen und wird mit der Polizei besprochen. Die Stadt Korntal-Münchingen nimmt nach einem Gespräch mit der Bußgeldstelle des Landratsamtes daher an, dass zukünftig häufigere Geschwindigkeitskontrollen im angesprochenen Maßnahmenbereich stattfinden.	

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		verkehrenden Fahrzeuge berücksichtigt. Der nicht unwesentliche Verkehr auf der Weilimdorfer Straße, mit 7% iger Steigung und einem signifikanten Schwerlastverkehr bleibt gänzlich unberücksichtigt ! Die Lärmbelastungen durch Straßenverkehr an den Wohngebäuden Sonnenbergstraße 30,36, 38 und 40 dürften daher noch höher sein als bisher in der Lärmkartierung ausgewiesen und mit großer Wahrscheinlichkeit die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährung von 70 db(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Dies ist mit großer Sicherheit anzunehmen, da zusätzlich zum Straßenverkehrslärm noch der Schienenverkehrslärm der Schwarzwald- und Strohgäubahn auf diese Gebäude einwirken. Maßnahmen zur Lärmreduzierung sind aufgrund der ermittelten Lärmpegel zwingend erforderlich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln, nach der RLS-19 berechnet, über 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A), d.h. oberhalb von Werten von 67 dB(A) und 57 dB(A) (Tag/Nacht), reduziert sich das Ermessen entsprechend den Vorgaben des aktuelle Kooperationserlass Lärmaktionsplanung Baden-Württemberg hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Ein vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärmminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht zudem in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen jenseits des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht. Besondere Prüfpflichten und insofern ein gleicher Handlungsbedarf liegt nach aktuellem Kooperationserlass auch bei Lärmbelastungen von 67 / 57 dB(A) tags / nachts vor. Bei Lärmbelastungen über 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht wird darüber hinaus ein gesundheitskritischer Bereich erkannt, der ebenfalls als Anlass für kurzfristige Maßnahmen herangezogen werden kann. Neben diesen Grenzwerten der Gesundheitsgefahr sind auch die Auslösewerte der Lärmsanierung von Bedeutung. Mit Schreiben vom		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		20.08.2020 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Auslösewerte der Lärmsanierung für Bundesstraßen rückwirkend zum 01.08.2020 zuletzt abgesenkt. Dieser Absenkung ist das Verkehrsministerium des Landes Baden-Württemberg für Landesstraßen ebenfalls rückwirkend zum 01.08.2020 gefolgt. Somit gelten bei reinen/allgemeinen Wohngebieten die Auslösewerte von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für die Lärmsanierung für Bundesfernstraßen und Landesstraße in Baden-Württemberg Im Entwurf des Aktionsplanes werden für den LSP1 nun auch 4 konkrete Lärmminderungsmaßnahmen (LMM1 bis LMM4) aufgeführt, wobei nur LMM4-Reduzierung der Geschwindigkeit auf der Südstraße im Bereich der Einmündung Weilimdorfer Straße auf Tempo 30- als umgehend und sehr wirkungsvolle Maßnahme bewertet werden kann. Diese Maßnahme ist außerdem noch kostengünstig ! Anhand der Nachberechnungen von ACCON zum LSP1 zeigt sich, dass nur mit der Geschwindigkeitsreduzierung auf T 30 tags und nachts das vordringliche Ziel zur Vermeidung von Lärmbelastungen oberhalb des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung erreicht wird und generell eine Verbesserung der Lärmsituation eintritt. Auch wenn der Lärm aus Schienenverkehr der Schwarzwald- und Strohgäubahn weiterhin besteht, stellt die Reduzierung des Strassenverkehrlärms doch eine sehr große Entlastung der lärmgeplagten Anwohnern dar. Durch Tempo 30 werden auch die besonders als störend empfundenen Lärmspitzen bei einer Vorbeifahrt stark reduziert:		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss

Fahrzeug	Pegel V=60 km/h dB(A)	Pegel V=40 km/h dB(A)	Pegel V=30 km/h dB(A)
PKW	73	69	66
Leichtes Nutzfahrzeug	76	72	69
Busse	81	78	76
Schweres Nutzfahrzeug P< 150 kW	82	79	77
Schweres Nutzfahrzeug P>= 150 kW	85	82	80

Durch Vermeidung von Brems- und Beschleunigungsvorgängen aufgrund des verstetigten Verkehrstromes auf der Südstraße kann die erreichbare Pegelreduktion in diesem Bereich auch bis zu 8 dB(A) betragen!

Das häufig angeführte Argument gegen Tempo 30 Hauptverkehrsstraßen ist die Annahme, dass eine Hauptverkehrsstraße mit Tempo 30 weniger Kfz-Verkehr bewältigen könne als mit Tempo 50 oder 60. Diese Befürchtung ist jedoch unbegründet.
Die Sättigungsverkehrsstärke einer Straße hängt vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho in Metern“) liegt der zeitliche Fahrzeugabstand (der auch als Zeitbedarfswert oder Bruttozeitlücke bezeichnet wird) bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 bei 1,8 Sekunden.
Die Sättigungsverkehrsstärke beträgt somit bei 50 km/h und bei 30 km/h grundsätzlich 2.000 Kfz je Stunde und Fahrstreifen. Sie kann durch verschiedene Einflüsse sinken, die jedoch nicht durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit beeinflusst werden! Dazu gehören unter anderem ein hoher Schwerverkehrsanteil, geringe Fahrstreifenbreiten oder Abbiegeradien, starke Steigungen und starker beim Abbiegen zu beachtender Fuß- und Radverkehr.

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Wie auch ACCON im vorliegenden Entwurf ausführt wird die Leistungsfähigkeit der Südstraße durch die Anordnung von Tempo 30 nicht reduziert. Verlagerungseffekte der Verkehrsströme sind ebenfalls nicht zu erwarten. Bei der als LMM3 vorgeschlagenen Reduzierung auf 40 km/h ist nicht zielführend. Die zu erwartenden Lärmpegel werden sich in dem Bereich der heutigen Lärmkartierung einstellen. Die Verstetigung des Verkehrs auf der Südstrße wird geringer, damit verbunden treten weiterhin erhebliche Lärmspitzen auf. Eine spürbare Reduzierung der Lärmwerte wird mit Tempo 40 kaum zu erreichen sein. Der „Zeitgewinn“ zu Variante Tempo 30 beträgt theoretisch nur 14 Sekunden (Die Rotphase an der LSA Weilimdorfer Straße beträgt übrigens 60 Sekunden !) Die im Entwurf des Lärmaktionsplanes für den LSP1 mit LMM4 beschriebenen Maßnahmen sollten daher kurzfristig umgesetzt werden. ## Anlage 2 **Lärmbelastung durch Schienenverkehr** Im Entwurf des Lärmaktionsplanes wird der durch Schienenverkehr verursachte Lärm unterteilt in a. **Schienenverkehrslärm der Haupteisenbahnstrecke 4810 und 4821** Für die Lärmkartierung dieser Strecke ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zuständig. Im Entwurf wird auf die Lärmkartierung und den Lärmaktionsplan des EBA verwiesen und die relevanten Lärmkartierungen des EBA wurden informativ in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Dass es einen Lärmaktionsplan des EBA für die Strecke 4810 überhaupt gibt, habe ich erst aufgrund der Informationen der Stadt Korntal-Münchingen im Rahmen der Aktivitäten für die Lärmaktionsplanung im		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Oktober 2024 erfahren. Auch im Amtsblatt der Stadt Korntal-Münchingen habe ich im fraglichen Zeitraum März-April 2023 keine Information über die stattfindende Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmaktionsplan des EBA gefunden.Es ist daher nicht verwunderlich wenn keine Personen aus Korntal-Münchingen an der Öffentlichkeitsbeteiligung teilgenommen haben. Die Ausführungen im vorliegenden Entwurf interpretiere ich so, dass anscheinend auch die Stadt Korntal-Münchingen als Kommune sich bisher nicht zur Lärmkartierung des EBA geäussert und die Interessen ihrer Bürger wahrgenommen hat. Bei der Lärmkartierung von Schienenwegen werden Gleise die in einem engen Abstand voneinander geführt werden zu einem gemeinsamen Fahrweg zusammengefasst in dem alle Bewegungen auf allen Gleisen einem fiktiven Gleis zugeordnet werden. Das bedeutet aber,daß bei der Fahrwegsberechnung auch **alle** Zugbewegungen auf den öffentlichen Gleisen der Strohgäubahn im Bereich zwischen Bahnhof Korntal und Abzweig des Stammgleises bei der Wartungshalle berücksichtigt werden müssen. Dies ist bisher nicht erfolgt, da die Gleise und Zugbewegungen der Nebenbahn Strohgäubahn zugeordnet sind. Durch die gewollte organisatorische Trennung der Zuständigkeiten für Schienenverkehr ausserhalb von Ballungsräumen bleiben in diesem Falle signifikante lärmverursachende Anteile des Schienenverkehrs unberücksichtigt. Dies ist sicher vm Gesetzgeber so nicht geplant gewesen. Die Anzahl von Zugbewegungen im relevanten Gleisabschnitt würde sich von bisher 58816 auf ca 88000 Zugbewegungen erhöhen. Dies hat zur Folge, daß die Lärmkartierungen des EBA überarbeitet werden müssen und sich die Lärmpegel spürbar erhöhen (siehe Ausführungen im Kapitel b) Bei meiner Überprüfung der EBA Lärmkartierungen sind mir mehrere Punkte/Unstimmigkeiten aufgefallen für die ich beim EBA bereits um Klärung und Stellungsnahme gebeten habe. Da die Stellungsnahme/Aussagen des EBA evt. auch für die Stadt Korntal-Münchingen von Belang sind, möchte ich die von mir an das EBA		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		gegebenen Fragestellungen/Unklarheiten informativ der Stadt Korntal zur Verfügung stellen (siehe Anlage 2) **b. Schienenverkehrslärm durch die Strohgäubahn** Der Schienenverkehrslärm der Strohgäubahn wird im Lärmaktionsplan bisher nicht berücksichtigt *Auszug aus dem Aktionsplan* *Neben der Haupteisenbahnstrecke verläuft die WEG-Bahn (Strohgäubahn) durch das Stadtgebiet. Diese regionale Bahn ist allerdings aufgrund eines Verkehrsaufkommens mit weniger als 30.000 Züge/Jahr nicht Teil der 4. Runde der Lärmkartierung und ist nicht zwingend im Pflichtteil des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.* **Diese Aussage ist nicht korrekt !** 1. Bei der Berechnung der Zugbewegungen der Strohgäubahn auf dem Gleisabschnitt zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal wurden nur die im Fahrplan ausgewiesenen Zugbewegungen berücksichtig (22020 Bewegungen p.a.). Die täglich stattfindenden Rangierfahrten zur Umgruppierung und Bereitstellung der Triebwagen im Bereich der Betriebswerkstatt und Bahnhof Korntal wurden nicht berücksichtigt. Die Strohgäubahn selbst hat sich bisher stets bemüht die Fahrten zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal als Fahrten im öffentlichen Schienennetz zu bewerten und diese Fahrten nicht dem Betriebslärm der Werkstatt zu zuordnen. Auch diese Zugbewegungen auf dem öffentlichen Gleis sind bei der Berechnung der Zugbewegungen zu berücksichtigen. Unter Berücksichtigung der Rangierfahrten ergeben sich auf dem Streckenabschnitt zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal folgende Zugbewegungen:		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss

Tabelle Überschlägige Berechnung Zugbewegungen Strohgäubahn auf dem Streckenabschnitt zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal

Tag	Fahrten	Fahrten	Anzahl Tage	Wochen	Bewegungen p.a.
Mo – Fr		72	5	52	18720
Samstag		34	1	50	1700
Sonn- und Feiertage		32	1	50	1600
Rangierfahrten Werkstags	34		5	52	8840
Rangierfahrten Samstags	4		1	52	208
Rangierfahrten Sonntags	2		1	52	104
Sonderfahrten GES (Elias u.a); Wartungsfahrten					?
				Gesamt :	**31172**

Die sonstigen Zugbewegungen durch Sonderfahrten der GES (z.B. Feuriger Elias), Wartungsfahrten- und Sonderfahrzeuge usw. wurden noch nicht berücksichtigt, sind aber bei einer genauen Betrachtung zu berücksichtigen.

Die Bahnstrecke der Strohgäubahn ist daher zwingend im Pflichtteil des Lärmaktionsplan (zumindestens der beschriebene Streckenabschnitt) zu berücksichtigen.

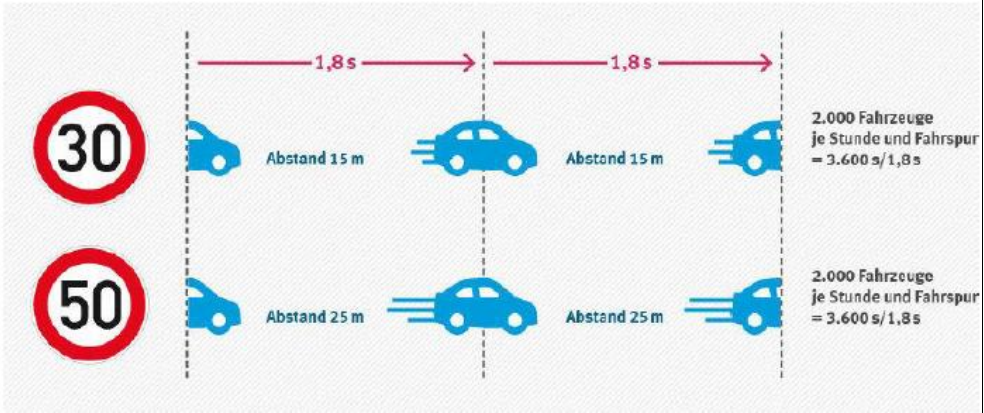
Die Bahnstrecke der Strohgäubahn verläuft im Bereich zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal in geringem Abstand parallel zur Trasse der vom EBA kartierten Haupteisenbahnstrecke 4810 mit 58 816

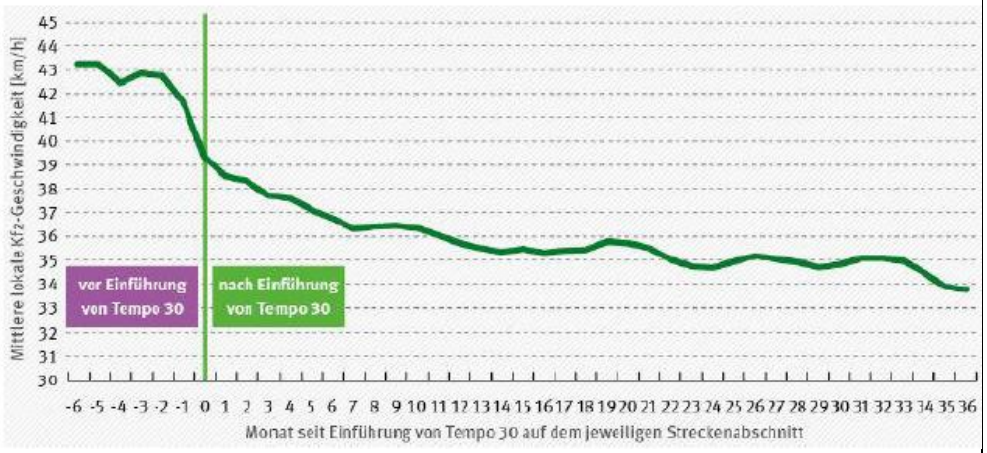
lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Zugbewegungen p.a. Der auf Haupteisenbahnstrecke und der Strohgäubahn herrschende Verkehr ist von gleicher Natur. Entsprechend den Regeln zur Bestimmung der Lärmemissionen für Bahnverkehrstrassen werden parallel laufende Schienenwege zu einem gemeinsamen Verkehrsweg zusammengefasst und die daraus resultierenden Lärmemissionen berechnet. Auch wenn die Anzahl der Fahrten der Strohgäubahn auf der Strecke nach dem Abzweig vom Hauptgleis in Korntal bis Heimerdingen die Anzahl der Zugbewegungen < 30 000 p.a. betragen würde, müsste die Anzahl der auf dem beschriebenen Streckenabschnitt der Strohgäubahn verkehrenden Triebwagen bei der Gesamtanzahl der verkehrenden Zugbewegungen berücksichtigt werden. Die Anzahl der Zugbewegungen zwischen Wartungshalle und Bahnhof Korntal erhöht sich demnach von 58816 auf ca. 88 000 Zugbewegungen. Die Trennung der Zuständigkeit für Haupteisenbahnstrecken und Nebenbahnstrecken darf nicht dazuführen, dass wesentliche Lärmquellen unberücksichtigt bleiben. **Anlage 3** Fragen zur Lärmkartierung an EBA betreffend Trasse 4810/4821 in Korntal-Münchingen 1. Der für mehrgleisige Strecken gebildete Verkehrsweg verläuft in der Lärmkar-tierung auf der nördlichen Trasse der Strecke (4810). Die Entfernung der Trasse (Lärmquelle) ist relevant für die Lärmpegel an der Wohnbebaung. a. Ist die Lage des dargestellten Verkehrsweges relevant für Transmissi-onsberechnung (Abstand, Lage der Lärmquelle), oder ist dies nur die		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		visuelle Darstellung des Verkehrsweges ? Welche Zugbewegungen wurden den jeweiligen Gleisen zugeordnet, oder werden bei der Isophonenkarte alle Zugbewegungen dem Verkehrsweg zugeordnet b. Warum verläuft der Verkehrsweg auf der nördlichen Trasse und nicht in der geographischen Mitte der Trassen ? 2. Die Strecke 4810/4821 ist in dem relevanten Bereich in Korntal-Münchingen in vier Abschnitte unterteilt. Für jeden Abschnitt können die relevanten Zugbe-wegungen direkt aus der Karte entnommen werden. Es ist mir aufgefallen, dass die in den Streckenabschnitten angegebenen Daten nicht konsistent sind. Die von mir betrachteten Verkehrswegabschnitte (von West nach Ost beginnend beim Gebäude Korntal,Sonnenbergstraße 36 sind referenziert mit a. DE_q_rl019840 - Abschnittslänge 2125,75m Zugbewegungen 58816 p.a. Strecken 4810 (Strecke Richtung Ditzingen) b. DE_q_rl019830 - Abschnittslänge 533,88 m - Zugbewegungen 48218 p.a. Strecken 4810 (Bahnhofsbereich Korntal) c. DE_q_rl506890 - Abschnittslänge 725,61 m - Zugbewegungen 58809 p.a. Strecken 4810,4821 (Bereich nach Bahnhof Korntal bis zum Abzweig der Strecke 4821) d. DE_q_rl019820 - Abschnittslänge 1199,31 m - Zugbewegungen 48218 p.a. Strecken 4810 (Strecke Richtung Zuffenhausen) e. DE_q_rl008980 - Abschnittslänge 2601,65 m - Zugbewegungen 10591 p.a. Strecken 4821 (Strecke Richtung Ludwigsburg) Es ist mir unklar warum im Streckenabschnitt b) die Zugbewegungen der Strecke 4821 nicht berücksichtigt sind. Es scheint so, als ob die aus/nach Strecke 4821 fahrenden Züge sich in diesem Abschnitt in Luft aufgelöst haben und erst wieder im Streckenabschnitt a) auftauchen. Gibt es hierfür eine Erklärung?		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Nachdem anscheinend die Zugbewegungen von Strecke 4821 im unter b) genannten Streckenabschnitt nicht berücksichtigt sind, müsste auch die erstellte Lärmkartierung für diesen Bereich falsch sein ! 3. Im Bereich Bahnhof Korntal bis zum Abzweig der Nebenbahn der Strohgäubahn (Strecke Nr 9486) werden die Gleise der Strohgäubahn in ge-ringem Abstand parallel zu den Gleisen der DB Trasse geführt. Die Anzahl der Zugbewegungen der Strohgäubahn beträgt ca. 30 000 Bewegungen p.a. und liefern in diesem Bereich einen nicht unerheblichen Beitrag zum Schienen-lärm. Bei Berücksichtigung der Zugbewegungen der Strohgäubahn in einem gemeinsamen Verkehrsweg **addieren sich die Zugbewegungen für diesen Bereich auf ca. 88 000 Bewegungen p.a**. Analog zum Verfahren in Bal-lungsräumen in denen sonstige Schienenlärmquellen mit einem erheblichen Beitragsanteil in der Kartierung vom EBA berücksichtigt werden, erscheint dies für den genannten Bereich doch auch sinnvoll. Dies gilt besonders im Hinblick darauf, dass in diesem Bereich der Schienenverkehr der Strohgäubahn im Abstand von 7m parallel zum bereits kartierten Schienen-verkehr geführt wird und daher prinzipiell in einem gemeinsamen Verkehrsweg berücksichtigt werden müßte. 4. Der Streckenabschnitt DE_q_rl019840 (Bahnhof Korntal Richtung Weilimdorf bis zum Haltepunkt Weilimdorf) hat eine Abschnittslänge von 2125,75 m. Im direkten Bereich vor der Wohnbebauung an der Korntaler Landstraße und Sonnenbergstraße befinden sich auf jedem Gleis mehrere Weichen, z.B im Abstand von ca. 30m. Durch die Weichen entstehen hörbare Stoßgeräusche die sich deutlich über die sonstigen Fahrgeräusche abheben und durch die dicht aufeinanderfolgenden Weichen zu einem lauten Rattern und Poltern verbinden (bei jedem vorbeifahrenden Zug, auf jedem Gleis !). In der LÄrmberechnung sollten die Weichen berücksichtigt werden.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Die standardmäßige Rauheit für Stoßgeräusche wird für eine Schienenstoß-dichte von 0,01 m-1 angegeben, was einem Schienenstoß pro 100 m Gleis entspricht. Bei einer anderen Anzahl von Schienenstößen erfolgt eine Nähe-rung durch Korrektur der Schienenstoßdichte. Die in einem Streckenbereich vorhandenen Weichen sind daher bei der Mo-dellierung des Layouts und der Segmentierung der Fahrstrecke zu berücksich-tigen, d. h. für einen Gleisbereich mit mehr Schienenstößen als 1 auf 100m Gleis könnte es notwendig sein, ein gesondertes Quellensegment zu verwenden. Dies ist in dem genannten Streckenabschnitt aber nicht erkennbar. Da der Streckenabschnitt eine Streckenlänge von 2125,75 m hat und keine Segmentierung zwischen Bahnhof Korntal und Haltepunkt Weilimdorf für den Bereich mit einer Schienenstoßdichte 0,01 m-1 erkennbar ist, bitte ich um Auskunft wie und mit welchen Werten die Korrekturfaktoren für die Weichen bei der Berechnung berücksichtigt worden sind. 5. Es ist festzustellen, dass auf der Strecke noch sehr viele Triebwagengarnituren älterer Bauart im Einsatz sind. Diese Fahrzeuge sind wesentlich lauter als Triebwagen neuerer Generationen. Aus den hinterlegten Daten der Zugbewegungen ist nicht erkennbar welche Fahrzeugtypen der Lärmberechnung zu Grunde gelegt worden sind. Gibt es dazu mehr Informationen wie sich der Fahrzeugmix zusammensetzt und welche Fahrzeuge der Lärmberechnung zu Grunde liegen ? 6. Bei den aus Richtung Ditzingen nach Korntal einfahrenden Triebwagengarnituren sind während des aus hoher Geschwindigkeit stattfindenden Bremsvor-ganges je nach Baujahr der Garnituren erhebliche tonhaltige Lärmemissionen der elektrischen Bremseinrichtung feststellbar. Wie werden diese tonhaltigen Pegel in der Lärmberechnung		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		berücksichtigt? Gibt es analog der TA-Lärm einen Zuschlag für tonhaltige Geräusche ? Ich konnte darüber nichts finden. In welchem Verhältnis wurde der Einsatz von neuen Garnituren und älteren Garnituren in der Streckenmodellierung berücksichtigt? Gibt es dazu Informationen ? **Anlage 4** **Rahmenbedingungen zur Abwägung Tempo 30** Das Umwelt-Bundesamt hat sich intensiv mit den 'Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen auseinandergesetzt und die Ergebnisse veröffentlicht. Darin wird unter anderem festgestellt, dass eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit z.B. von 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennens-werten Einfluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße hat.  Demnach hängt die sogenannte 'Sättigungsverkehrsstärke' vom zeitlichen Abstand der fahrenden Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho") beträgt der Abstand zwischen den Fahrzeugen		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Fahrzeugabstand Geschwindigkeit km/h | Mindest Abstand [m] | Fahrstrecke je s [m] | zeitlicher Abstand [s] 60 | 30 | 17 | 1,8 50 | 25 | 14 | 1,8 40 | 20 | 11 | 1,8 30 | 15 | 8 | 1,8 Wie aus der Tabelle ersichtlich ist der zeitliche Abstand zwischen den Fahr-zeugen (bei Einhaltung des gesetzlichen Mindestabstandes) unabhängig von der Geschwindigkeit immer 1,8 Sekunden. Anhand von Studien lässt sich erkennen, dass die Einführung von Tempo 30 zu einem Rückgang der tatsächlichen Geschwindigkeit führt. Studien zeigen dabei auf, dass besonders die hohen Geschwindigkeiten abnehmen.  		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		In Folge der Verringerung der Geschwindigkeit kommt es zu einer positiven Auswirkung auf die Verkehrssicherheit. Die Kfz-Lenkenden können bei niedrigeren Geschwindigkeiten deutlich mehr Details des Straßenraums wahrneh-men und somit früher reagieren. Zudem verkürzt sich der Anhalteweg bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 deutlich. Allein in der sog.“Schrecksekunde” legt der Fahrende mit Tempo 50 knapp 14 m Strecke, der Fahrende mit Tem-po 30 nur rund 8 m, d. h. rund 5 m weniger Strecke zurück. Hinzu kommt, dass der Bremsweg aus Tempo 50 mit rund 14 m Länge um fast 9 m länger ist, als der Bremsweg aus Tempo 30 mit nur 5 m. In der Summe kommt also ein Fahrzeug bei Tempo 30 bereits nach rund 13 m zum Stillstand, wohingegen nach dieser Wegstrecke hat ein Fahrzeug mit Tempo 50 noch nicht einmal das Bremsen begonnen hat. Das Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Lärmbelastung unter den Auslöse-wert der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht zu bekommen. Vergleichsmessungen zeigen, dass die schalltechnisch nach RLS-19 berechneten (durch Verkehrslärm verursachten) Immissionswerte an belasteten Hauptverkehrsstraßen um 2,5 bis zu 3 dB(A) bei einer Reduk-tion von 50 km/h auf 30 km/h sinken können. Dieses Maß liegt im wahrnehmbaren Bereich, sodass durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstge-schwindigkeit von 50 km/h auf 30		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		km/h eine Entlastungswirkung erzielt werden kann. Zudem kann eine Unterschreitung der Immissionsrichtwerte nach dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg erreicht werden. Begleituntersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen von 50 km/h auf 30 km/h haben laut Umwelt-Bundesamt weitere Belege zu dieser Annahme ergeben. Tempo 30 hat in der Regel zur Folge, dass niedrigere Maximal-pegel und deutlich geringere Pegelschwankungen zu verzeichnen sind. Insbe-sondere nachts treten deutlich niedrigere Lärmspitzen auf, so dass dadurch positive Wirkungen auf die Gesundheit erreicht werden. Außer durch die Verkehrsmenge werden die Lärmemissionen des Straßen-verkehrs bekannterweise auch wesentlich durch die gefahrenen Geschwindigkeiten und den Verkehrsablauf bestimmt. Bei einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird eine Minderung des Mittelungspegels von ca. 2,5 dB(A) erreicht. Die allein mit einer Reduzierung der zuläs-sigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung des Verkehrs bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und bis zu 7 dB(A) geringere Maximalpegel. Im Bereich der Südstraße/Einmündung Weilimdorfer Straße werden sich durch die Einführung von Tempo 30 weitere Effekte ergeben die den Lärmpegel senken. Durch die verringerte Geschwindigkeit der Fahrzeuge auf der Südstaße ist das Setzen von Fahrmanövern bei der Querung bzw. Einfahrt aus der Weilimdorfer Straße leichter möglich, da sich die Geschwindgkeit der Fahrzeuge besser einschätzen lässt. Das massive Beschleunigen der Fahrzeuge bei der Querung der Südstraße oder das Einfädeln in die Fahrspur ist nicht mehr erforderlich was sich durch die Reduzierung der dabei entstehen-den Spitzenpegeln auswirkt. So sind im Kreuzungsbereich Südstra-ße/Weilimdorfer Straße u.U. auch Lärmpegelreduzierungen bis ca. 8dB(A) zu erreichen.		

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		Durchgeführte Studien in neu ausgewiesenen Tempo 30 Zonen zeigen, dass die dann gemessenen Geschwindigkeiten im 85 %-Quantil mit 37–39 km/h deutlich über der erlaubten Höchstgeschwindigkeit lagen. Dies bedeutet: Alleine die Anordnung von Tempo 30 reiche oft nicht aus, es muss zusätzliche bauliche Einschränkungen bzw. oder/und Verkehrsüberwachungen geben. Die sich nicht gänzlich zu verhindernden Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden die zu erwartenden Lärmreduzierungseffekte geringer ausfallen lassen als nach dem mathematischen Modell und Prognosen zu erwarten wäre. Trotzdem wird sich durch die Anordnung von Tempo 30 eine spürbare Reduzierung der Lärmbelastung einstellen. Bei der als LMM3 vorgeschlagenen Reduzierung auf 40 km/h ist durch das oben beschriebene Verhalten der KFz-Führer die zu erwartende Lärmreduktion geringer oder nicht mehr feststellbar. Auch bei einer angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h werden die oben beschriebenen Überschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten stattfinden. Das Geschwindigkeitsniveau wird damit annähernd der heutigen „Soll-Situation“ (Tempo 50/60) erreichen. Die zu erwartenden Lärmpegel werden sich damit in dem Bereich der heutigen Lärmkartierung einstellen. Die Verstetigung des Verkehrs auf der Südstraße wird geringer, damit verbunden treten weiterhin erhebliche Lärmspitzen auf. Eine spürbare Reduzierung der Lärmwerte wird mit Tempo 40 kaum zu erreichen sein. Der „Zeitgewinn“ zu Variante Tempo 30 beträgt theoretisch nur 14 Sekunden (Die Rotphase an der LSA Weilimdorfer Straße beträgt übrigens 60 Sekunden !)		