

Lärmaktionsplan Korntal-Münchingen, Stand: 16.02.2016

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
1.	BUND Ortsverband Korntal-Münchingen, Herr Lukas	<p>Schreiben vom 12.11.2015:</p> <p>Verweis auf Stellungnahme vom 07.07.2014.</p> <p>Schall sei nicht real gemessen sondern errechnet, dabei wurden atypische Besonderheiten der Schallquelle und die Umgebung nicht berücksichtigt. Die eigentlichen Lärmspitzen, die als störend empfunden werden, blieben so unberücksichtigt.</p> <p>Wohngebiet Korntaler Halde bekommt Lärm von der A81 wird jedoch im Plan ignoriert</p>	<p>Bei der LAP sind die verwendeten Rechenvorschriften gesetzlich vorgeschrieben. Lärmmessungen geben dagegen die jeweils zum Messzeitpunkt am Messort vorherrschende Situation wieder – diese ist nicht aussagekräftig oder übertragbar. Es ist gesetzlich vorgeschrieben für die Lärmaktionsplanung die Mittelungspegel (Lärmindizes) L_{DEN} und L_{Night} zu verwenden.</p> <p>Den Lärmberechnungen liegt ein detailliertes 3-dimensionales Modell zu Grunde, das neben dem Geländemodell und somit Brücken- bzw. Troglagen auch alle Abschirmungen durch Bebauung und Lärmschutzwände berücksichtigt.</p> <p>Die Autobahn ist – wie die Lärmkarte deutlich zeigt – die dominanteste Lärmquelle im Stadtgebiet. Allerdings sind durch die Autobahn keine (bzw. nur sehr wenige Einwohner) über den Auslösewerten betroffen, da abgesehen von wenigen Gebäuden in Kallenberg und Müllerheim die Wohnbebauung große Abstände aufweist. Die nördlichste Bebauung von Korntal ist über 700 m weit von der Autobahn entfernt. Die dort erreichte Lärmbelastung liegt weit unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung.</p>
		Überwachung Südstraße	Ist als Maßnahme M4 im Lärmaktionsplan enthalten.
		Geschwindigkeitsreduzierung auch auf dem östlichem Teil der Zuffenhauser Straße	Die Maßnahme ist gerade für den <i>östlichen</i> Bereich der Zuffenhauser Straße vorgesehen (Solitudeallee bis Talstraße), auf dem momentan 50 km/h zulässig sind). Im <i>westlichen</i> Bereich gilt heute schon Tempo 30.
		Langfristige Strategie gegen Bahnlärm	Die Deutsche Bahn entwickelt innovative Lärmschutzmaßnahmen, führt ein lärmabhängiges Trassenpreissystem ein und rüstet nach und nach die Güterwagen um. Diese Maßnahmen liegen jedoch nicht im Einflussbereich der Stadt Korntal-Münchingen.
		Halbierung des Bahnlärms laut DB versprochen, laut schalltechnischer Untersuchung deutlich weniger erreicht.	Das Ziel der DB ist die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 im Vergleich zu 2000. In den Untersuchungen zum Lärmaktionsplan wird das Jahr 2025 mit dem Jahr 2014 verglichen. Hier ist auch die zunehmende Zahl der Züge einberechnet, die

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
		<p>Gespräche auf politischer Ebene suchen ggf. zusammen mit ebenfalls betroffenen Nachbargemeinden</p>	<p>wiederum zu einer Erhöhung des Lärms führt.</p> <p>Die Verwaltung wird die Gespräche auf politischer Ebene und mit den Anrainerkommunen fortsetzen.</p>
2.	DB Bahn; Regiobus Stuttgart	<p>Schreiben vom 28.10.2015</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Korntal nicht möglich.</p>	
3.	Deutsche Bahn AG DB Immobilien	<p>Schreiben vom 07.12.2015</p> <p>Keine Bedenken.</p> <p>Hinweis: Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes wird unabhängig von Lärmaktionsplänen weiterhin streng nach Priorisierungsliste des BMVI und der DB durchgeführt. Korntal-Münchingen ist dort mit niedriger Priorität aufgeführt, so dass Lärmsanierungsmaßnahmen <u>frühestens</u> in 5 Jahren erfolgen werden.</p> <p>Verweis auf Stellungnahme vom 18.06.2014: Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen der Städte können für Bahnstrecken des Bundes dem Baulastträger nicht als Baulast aufgelegt werden.</p> <p>Es handelt sich um eine planfestgestellte Strecke (keine Neubaustrecke) - daher besteht kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes richtet sich nach der Prioritätenliste.</p> <p>Korntal-Münchingen wird von der fortschreitenden Umrüstung der Güterwägen auf "Flüsterbremsen" zunehmend profitieren.</p>	<p>Die Gespräche mit der Deutschen Bahn AG werden von der Verwaltung fortgesetzt.</p>
4.	Deutsche Post Bauen GmbH	<p>- Keine Stellungnahme erhalten -</p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
5.	IHK Region Stuttgart, Bezirkskammer Ludwigsburg Industrie- und Handelskammer	Schreiben vom 9.11.15: Da es im angegebenen Abschnitt der Markgröninger Straße bereits teilweise eine Tempo 30 Beschilderung an Engstellen, d. h. aus Gründen der Verkehrssicherheit gibt, sollte die Maßnahme M1 ggf. konkretisiert werden.	Die konkrete Verortung von Anfang und Ende der Tempo-30-Bereiche wird bei der Ausführung der Maßnahme durch die zuständigen Behörden festgelegt. Diese Planungstiefe ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht erforderlich.
6.	Landratsamt Ludwigsburg	Schreiben vom 25.11.2015 <u>Zentrale Bußgeldstelle:</u> Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf maximal 50 km/h für beide Fahrtrichtungen sei angebracht. Erst dann sei eine sinnvolle Geschwindigkeitsüberwachung möglich und führe zu einer Lärmentlastung der Anwohner.	Geschwindigkeitsreduzierungen nur für eine Fahrtrichtung sind nicht geplant. In der Südstraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h (in beiden Fahrtrichtungen) vorgeschlagen.

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
		<p><u>Immissionsschutz:</u> (Verweis auf Stellungnahme vom 08.07.2014): Wenn bei der Hauptstraße die Geschwindigkeit reduziert wird, sollte man Maßnahmen ergreifen die die Verkehrsverlagerung in die Nebenstraßen vermeiden. Von lärmindernden Asphalt ist abzuraten, da dieser kaum Auswirkungen hat unter einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Des Weiteren sollten keine Unterbrechungen vorliegen, was in einer Stadt nicht möglich ist. Schadstoffausstoß ist bei Tempo 30 höher als bei Tempo 50. Lärmschutzwände entlang der Bahnstrecke sollten auch im Bereich zwischen Südstraße und Weilmendorfer Straße und auf Höhe Stettiner Straße entstehen.</p> <p>Jede aktive Maßnahme wäre vorrangig vor passivem Schallschutz bzw. als Interimslösung zu behandeln.</p>	<p>Verkehrsverlagerungen sind nicht zu erwarten (Untersuchung von IGV, Dez. 2014)</p> <p>Die Bedenken beziehen sich auf offenporige Fahrbahnbeläge, die nicht vorgesehen sind. Lärmindernde Fahrbahnbeläge wie LOA 5D oder DSH-V weisen hingegen bereits bei 50 km/h eine Verbesserung von rund 3 dB auf.</p> <p>Dass der Schadstoffausstoß bei 30 km/h per se höher sei, ist falsch. Bei verstetigtem Verkehrsfluss ist der Ausstoß geringer, insbesondere die Aufwirbelungen sind bei 30 km/h geringer.</p> <p>Die Lärminderungsmaßnahmen gegen Bahnlärm im Bereich Stettiner Straße sind eingeschränkt. Durch die Topografie (Hanglage) ist eine Lärmschutzwand außerhalb des Bahngeländes nicht sehr effektiv. Eine Lärmschutzwand auf dem Bahngelände lässt sich vermutlich nicht realisieren, da das Bahngelände dann durchtrennt und für die Bahn nur noch eingeschränkt nutzbar wird. Eine Wand am südlichen Gleis ist ebenfalls wegen topografischer Verhältnisse nur wenig effektiv, und das nördliche Gleis wird dabei kaum abgeschirmt. Eine Mittelwand zwischen den Gleisen wäre wegen der Weichen und des Bahnsteigs nicht durchgehend möglich und daher ebenfalls wenig effektiv.</p> <p>Passive Maßnahmen sollen nur dort umgesetzt werden, wo aktive Maßnahmen nicht möglich sind, bzw. durch aktive Maßnahmen allein die Lärmbelastung nicht ausreichend reduziert werden kann.</p>
		<p><u>Verkehr:</u> Aktuell keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Zuständigkeitsbereich vorgesehen. Falls eine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in der Südstraße geprüft werden sollte, müssten für die straßenverkehrsrechtliche Prüfung weitere Unterlagen vorge-</p>	<p>Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wird die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahmen beginnen. Zu diesem Zeitpunkt müssten dann die geforderten detaillierten Unterlagen erstellt werden.</p>

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
		<p>legt werden (Berechnung nach RLS-90).</p> <p><u>Straßen:</u> Die angegebenen Pegelminderungen sind nicht korrekt, denn es ist zu beachten, dass bei der Pegelminderung immer vom Referenzbelag ausgegangen wird, d.h. ein nicht geriffelter (gewalzter) Gussasphalt nach RLS-90. In Deutschland kommen fast ausschließlich Asphaltdeckschichten zum Einsatz, mit denen gegenüber dem Referenzbelag eine dauerhafte Lärminderung von mindestens -2db(A) erreicht wird.</p> <p>Als kostenneutral können diese lärmoptimierten Beläge nicht verstanden werden, da die Lärminderung zum Preis für eine vergleichsweise kurze Lebensdauer erreicht wird. Dadurch sind häufigere Erneuerungen notwendig (alle 5-8 Jahre) und folglich Behinderungen durch ständige Baustellen. Bei stark frequentierten Straßen sei dies doppelt ärgerlich. [...]</p> <p>Außerdem darf man bei allen Optimierungen nicht vergessen, dass die Ausführung vor Ort anderen Einflüssen unterliegt als die Herstellung im Labor oder in einem Versuchsfeld.</p> <p>Sollte sich doch noch für offenporigen Asphalt entschieden werden [...]</p> <p>Kreisverkehre verstetigen zwar den Verkehr, die ständigen Abbrems- und Anfahrtsgeräusche tragen jedoch nicht zur Lärmreduzierung bei, ebenso Parkplätze am Fahrbahnrand.</p> <p>[...] wichtig, dass beispielsweise Niveauunterschiede zwischen Fahrbahn und Schachtdeckeln vermieden werden oder Pflasterbeläge ausgetauscht werden.</p>	<p>Ein Angebot für die Umrechnung liegt bereits vor.</p> <p>Nicht geriffelter Gussasphalt (Referenzbelag), Asphaltbeton und Splitmastixasphalt sind nach RLS-90 und VBUS akustisch gleich zu bewerten (Korrekturwert $D_{StrO} = 0$ dB). Lärmindernde Straßenoberflächen wie spezielle Asphaltbetone und spezielle Splitmastixaspalte werden nach RLS-90 und VBUS mit $D_{StrO} = -2$ dB angegeben, allerdings erst ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h. Im vorliegenden Fall handelt es sich um innerörtliche Straßen. Auf den betroffenen Abschnitten sind derzeit Asphaltdeckschichten mit der Körnung 0/11 eingebaut. Daher ist die angegebene Pegelminderung für lärmarme Fahrbahnbeläge (z. B. SMA-LA, LOA 5D) gegenüber den heutigen Belägen in Höhe von 3 dB(A) korrekt.</p> <p>Die aufgeführte kurze Lebensdauer bezieht sich vermutlich auf offenporige Fahrbahnbeläge, die hier jedoch gar nicht in Betracht kommen.</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass bei fachgerechter Ausführung die gewünschte Pegelminderung erzielt wird.</p> <p>Offenporiger Asphalt wird im Lärmaktionsplan gar nicht vorgeschlagen.</p> <p>Der Bau von Kreisverkehren zum Lärmschutz wird im Lärmaktionsplan gar nicht vorgeschlagen.</p> <p>Der Austausch von Pflasterbelägen aus Lärmschutzgründen ist für Korntal-Münchingen nicht relevant und wird im Lärmaktionsplan nicht vorgeschlagen. Niveauunterschiede zwischen Fahrbahn und Schachtdeckel werden bei Bedarf durch höhenmäßige Belagsanpassungen durchgeführt.</p>

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
		<u>Gesundheitsschutz:</u> Stellungnahme wird nachgereicht.	
7.	Netze BW GmbH	Mail vom 11.11.2015: Strom- und Gasversorgungsanlagen beachten	-wird beachtet
8.	Polizeipräsidium Ludwigsburg	11.11.2015: aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerhalb des LAP nicht erforderlich. Maßnahmen aus Lärmschutzgründen bedürfen der Zustimmung des Regierungspräsidiums.	-wird beachtet
9.	Regierungspräsidium Raumordnung, Bauwesen	Mail 30.10.2015: Inhaltlich bestehen aus raumordnerischer Sicht keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan.	
10.	SG Stadtplanung 03.06.2014	E-Mail vom 23.09.15: - keine Einwendungen	
11.	Stadt Korntal-Münchingen, Tiefbau	E-Mail vom 28.09.2015 - keine Einwendungen -	
12.	Stadt Korntal-Münchingen, Sachgebiet Öffentliche Sicherheit und Ordnung	E-Mail vom 02.11.2015 Für die Prüfung von Straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind zusätzliche Berechnungen nach RLS-90 notwendig	Im Rahmen der Prüfung der Maßnahmen durch die zuständigen Straßenverkehrsbehörden (im LRA bzw. im RP) können weitere Informationen zur Verfügung gestellt werden, z. B. Berechnungen nach RLS-90. Diese Planungstiefe ist im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht erforderlich, da die grundsätzliche Genehmigungsfähigkeit auch mit den Berechnungen nach VBUS abgeleitet werden konnte. Dies gilt insbesondere für die Berechnungen im Nachtzeitraum, in dem praktisch kein Unterschied bei den Berechnungsverfahren auftritt und sich allenfalls bei der Berechnung nach RLS-90 noch <i>höhere</i> Pegel ergeben (z. B. in der Nähe von Lichtsignalanlagen).
13.	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Um-	Schreiben vom 11.11.15: Tempo 30 solle aus Gründen der Verkehrssicher-	Tempo 30 soll bewusst nur als Übergangsmaßnahme gegen Lärm dienen, bis ein

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
	weltschutz	heit und Luftreinhaltung dauerhaft eingerichtet werden	Einbau von lärmindernden Fahrbahnbelägen in der Markgröninger und Stuttgarter Straße erfolgt.
14.	Verband Region Stuttgart	Schreiben vom 21.10.2015: - keine Einwendungen, da der Lärmaktionsplan mit dem Regionalplan im Einklang steht	
15.	Vermögen und Bau	Schreiben vom 23.10.2015: - keine Einwendungen, landeseigene Interessen sind nicht betroffen	
16.	WEG	Schreiben vom 10.11.15: Verweis auf Stellungnahme vom 11.06.2014: - sieht sich aufgrund der geringen Fahrzeugmengen gesetzlich nicht verpflichtet - im Rahmen der Möglichkeiten wird an der Lärmreduzierung gearbeitet - Eisenbahnfahrzeuge des SPNV entsprechen aktuellen Lärm-normen - bei der Schieneninfrastruktur wird auf lärmarme Bauarten geachtet; lärmerzeugende Mängel werden behoben	Die Anregungen wurden verwaltungsseitig vorgetragen. Erste Testmaßnahmen zum Schmieren der Gleisanlagen haben stattgefunden. An der WEG-Bahn werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nicht überschritten. Daher entstehen auch keine Verpflichtungen zur Maßnahmenplanung / -umsetzung.
17.	Zweckverband Bodenseewasserversorgung	Schreiben vom 12.10.15: Abstimmen von baulichen Maßnahmen vor der Ausführung, die die Versorgungsleitungen und den Schutzstreifen von bis zu 6 m rechts und links betreffen	- wird beachtet
18.			

Stellungnahmen der Bürgerinnen und Bürger

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
19.		<p>Gesprächsanfrage vom 28.10.2015:</p> <p>1.) Platz zwischen Südstraße und Bahngleise hat sich zum Lagerplatz für Lkw-Logistik entwickelt. Prüfung ob dies zulässig ist? Außerdem Verbot für nächtliches Be- und Entladen sowie für Motorenleerlauf morgens ab 5.30 Uhr</p> <p>2.) Stationäre Radaranlage an der Südstraße mit Vor- und Rückkamera (besonders für Motorradfahrer)</p> <p>3.) Lärmoptimiertes Tempolimit in der Nacht für alte (laute) Güterzüge</p> <p>4.) Leisere Weiche für das Gleis 3 für Fahrtrichtung West – Ost, Achsen „rumpeln“ bei der Weichenüberfahrt in dieser Richtung</p>	<p>- SG Baurecht verfolgt zuständigkeithalber das Anliegen 1.)</p> <p>- SG Recht und Ordnung zu 2.): Die Südstraße ist keine kommunale Straße. Für Maßnahmen dort ist das Landratsamt Ludwigsburg zuständig.</p> <p>Hinweis auf die Stellungnahme des Landratsamts Ludwigsburg vom 25.11.2015 in anderer Sache: "Von der [...] Aufstellung einer stationären Geschwindigkeitsmessanlage sehen wir derzeit wegen des sogenannten „Welleneffektes“ ab. Schalltechnische Untersuchungen haben bestätigt, dass stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen nur einen punktuellen Effekt haben, weil sie insbesondere bei Ortskundigen bekannt sind und dass sie sich bei der Lärminderung durch diesen „Welleneffekt“ sogar nachteilig auswirken, durch das Abbremsen vor und das Beschleunigen unmittelbar nach der Anlage."</p> <p>- 1, 3, 4 wurde mit Schreiben vom 18.06.2014 an DB Netze weitergeleitet.</p> <p>- Der Bezirksleiter für die Fahrbahn wurde bezüglich der Weichen bereits unterrichtet und steht mit den Bürger in Verbindung.</p>
20.		<p>Schreiben vom 23.10.2015</p> <p>Hohe Lärmbelastung im Bereich der Stettiner Straße und daher seien Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.</p>	<p>Bedauerlicherweise wird auf eine alte Fassung der Untersuchung Bezug genommen (14.03.2014). Im Folgenden wird jedoch auf die aktuelle Untersuchung vom 05.06.2015 verwiesen.</p> <p>Im Gutachten zur Lärmkartierung der ACCON GmbH vom 05.06.2015 wird in Anlage 2.1 gezeigt, dass durch den Straßenverkehrslärm keine Gebäude über $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ belastet sind ("sehr hohe Belastung").</p> <p>Anlage 2.2 des Gutachtens zeigt, dass durch den Straßenverkehrslärm lediglich 4 Gebäude über $L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$ belastet sind ("hohe Belastung").</p> <p>Die Betroffenheit durch Straßenverkehrslärm ist vergleichsweise gering im Vergleich zu anderen Bereichen in Korntal-Münchingen.</p> <p>Anlage 4 des Gutachtens verdeutlicht dies: Der genannte Bereich (Nr. "8" in der Tabelle) ist nach den</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
			<p>zugrunde gelegten Maßstäben (siehe auch Seite 18 im Bericht) weder vorrangiger Brennpunkt (in der Tabelle hellrot) noch nachgeordneter Schwerpunkt (in der Tabelle hellorange) - im Gegensatz zu anderen Bereichen in Korntal-Münchingen.</p> <p>Anlage 2.3 des Gutachtens zeigt, dass durch den Schienenverkehrslärm alle Gebäude im genannten Bereich über $L_{DEN} = 70 \text{ dB(A)}$ bzw. $L_{Night} = 60 \text{ dB(A)}$ belastet sind ("sehr hohe Belastung"). Die Betroffenheit durch Schienenverkehrslärm ist groß.</p> <p>Anlage 4 des Gutachtens verdeutlicht dies: Der genannte Bereich (Teil des Bereichs Nr. "11" in der Tabelle) ist nach den zugrunde gelegten Maßstäben (siehe auch Seite 18 im Bericht) vorrangiger Brennpunkt.</p> <p>Allerdings sind die Lärminderungsmaßnahmen gegen Bahnlärm im Bereich Stettiner Straße eingeschränkt (dies wurde im Bericht von 14.03.2014 schon dargestellt). Durch die Topografie (Hanglage) ist eine Lärmschutzwand außerhalb des Bahngeländes nicht sehr effektiv. Eine Lärmschutzwand auf dem Bahngelände lässt sich vermutlich nicht realisieren, da das Bahngelände dann durchtrennt und für die Bahn nur noch eingeschränkt nutzbar wird. Eine Wand am südlichen Gleis ist ebenfalls wegen topografischer Verhältnisse nur wenig effektiv, und das nördliche Gleis wird dabei kaum abgeschirmt. Eine Mittelwand zwischen den Gleisen wäre wegen der Weichen und des Bahnsteigs nicht durchgehend möglich und daher ebenfalls wenig effektiv.</p> <p>Auf der Südstraße wurden keine Maßnahmen gegen den Straßenverkehrslärm vorgeschlagen, weil der Straßenverkehrslärm gegenüber dem Schienenverkehrslärm deutlich untergeordnet ist. Die Gesamtlärmsituation würde sich dadurch nicht verändern.</p> <p>Hinweis: Durch Beschluss des Gemeinderates vom 08.10.2015 wurde die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Südstraße von 70 km/h auf 50 km/h durchgängig als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>
		Berücksichtigung einer geplanten Lärmschutzwand auf dem Lidl-Gelände	Dies wird im Bebauungsplanverfahren bzw. Baugenehmigungsverfahren zu untersuchen sein. Es ist nicht Gegenstand des jetzigen Lärmaktionsplans.
		Laute Weiche im Bahnhofsbereich	Die Stadt führt diesbezüglich Gespräche mit der Bahn, unabhängig vom Lärmaktionsplan.
		Lärmschutzfenster im Bereich Stettiner Straße	<p>Für Gebäude mit den höchsten Belastungen (70/60) soll ein Lärmschutzprogramm aufgestellt werden (Maßnahmen M4 und M7).</p> <p>Das Programm ist jedoch noch nicht ausgestaltet (nicht Aufgabe des Lärmaktionsplans).</p> <p>Es wird abhängig von der Haushaltslage der Stadt und von Zuschüssen der Bahn bzw. des Landes (L 1143) sein.</p> <p>Ein Eigenanteil von 25 % der Kosten wird üblicherweise vom Eigentümer zu tragen sein.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
21.		Straßenlärmbelastung im Auguste-Supper-Weg	Die genannte Straße befindet sich in etwa 1.600 m Abstand zur BAB 81. Die Lärmindizes betragen für Straßenlärm in diesem Bereich rund 48 dB(A) (L _{DEN}) bzw. 39 dB(A) (L _{Night}). Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung wird ein Gebiet als betroffen bezeichnet, wenn die Lärmindizes von 65 dB(A) (L _{DEN}) bzw. 55 dB(A) (L _{Night}) übersteigen.
22.		E-Mail vom 06.11.2015 Quietschen Strohgäubahn	Problem ist bei der Verwaltung und Zweckverband Strohgäubahn bekannt. Die Anregungen wurden seitens der Stadtverwaltung bereits in der ersten Beteiligungsrunde 2014 in die Verbandsversammlung zur Verbesserung der Lärmsituation eingebracht. Nach positiv verlaufenen Versuchen im Mai d.J. soll im Bereich der Isolde-Kurz-Straße eine Pilotanlage installiert werden, die zwei Jahre getestet werden soll. Eine gesetzliche Verpflichtung besteht nicht.
23.		Schreiben vom 06.11.2015	
		Entwicklung Gewerbegebiet NEU und Ausbau B10 NEU	Die Lärmaktionsplanung bezieht sich auf die heutige Lärmsituation. Wenn zukünftige Vorhaben Einfluss auf die Verkehrssituation und damit auf die Lärmsituation haben, spiegelt sich dies in den zukünftigen Verkehrszahlen wider. Dies wird im Rahmen der Aktualisierung des Lärmaktionsplans (in der Regel alle 5 Jahre) dann berücksichtigt.
		Kuriose Geschwindigkeitssituation (80/100/80) auf der B 10 im Bereich der A81	In den Berechnungen werden die zulässigen Geschwindigkeiten zugrunde gelegt, wie sie heute vorzufinden sind und unabhängig davon, aus welchem Grund sie festgelegt wurden.
		Quietschgeräusche Strohgäubahn nicht berücksichtigt	Siehe Nr. 22
		Überlagerung von Bahn- und Straßenverkehrs-lärm fehlt	Die Lärmsituation konnte auch ohne die Überlagerung korrekt behandelt werden, indem beide Lärmquellen zunächst getrennt betrachtet wurden, und Maßnahmen entwickelt wurden, die unter Beachtung beider Quellen sinnvoll sind. Daher wurde z. B. auf Lärmschutzmaßnahmen an der Südstraße verzichtet mit dem Hinweis auf die durch den Bahnlärm geprägte Lärmsituation in diesem Bereich. Dennoch wurden Gesamtlärm-Karten und -Statistiken zwischenzeitlich als Zusatzinformation zum Untersuchungsbericht aufgenommen (Gutachten zur Lärmkartierung der ACCON GmbH vom 05.06.2015, ergänzt am 23.11.2015).
		Schallimmissionspläne werden vermisst	Die Schallimmissionspläne sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung von untergeordneter Bedeutung, da in der Regel bebaute Bereiche und nicht freie Flächen geschützt werden sollen.

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung mit Abwägungsvorschlag
			Dennoch wurden Schallimmissionspläne als Zusatzinformation zum Untersuchungsbericht aufgenommen (Gutachten zur Lärmkartierung der ACCON GmbH vom 05.06.2015, ergänzt am 23.11.2015).
		Berücksichtigung von Reflexionen an Brückenauflagern	Der Einfluss von Reflexionen an den Brückenauflagern ist vernachlässigbar.
		Berücksichtigung der Reflexion durch die Berührungsschutzwände	Der Einfluss von Reflexionen an den genannten Wänden auf die umliegende Bebauung ist vernachlässigbar. Hinweis: Die Wände werden ebenfalls eine gewisse Abschirmung bewirken, jedoch wird dieser Effekt wegen der geringen Länge und Höhe der Wände gering sein.
		Berücksichtigung der Steigung	Steigungen / Gefälle von Straßen werden vom Rechenprogramm automatisch aus dem Geländemodell berechnet und entsprechende Zuschläge nach VBUS angesetzt. Bei einer Steigung von 6 % beträgt der Zuschlag 0,6 dB.
		50 m Korridor	Die Berechnung der Schallimmissionen erfolgt bis zu einem Abstand von 3.000 m zur Quelle. Lediglich die Auswertung der Betroffenen erfolgt in den genannten Korridoren von beidseitig 50 m um die Straßenachsen. Diese Abstände sind ausreichend um alle hoch betroffenen Gebäude mit $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) zu erfassen. Hinweis: im Fall der Südstraße und der Bahnstrecke sind abweichend davon Korridorbreiten von 200 m bzw. 400 m verwendet worden, damit auch hier alle hoch betroffenen Gebäude mit $L_{DEN} > 65$ dB(A) bzw. $L_{Night} > 55$ dB(A) erfasst werden.
24.		Schreiben vom 13.11.2015 Lärmschutzwand zum Schutz der Gebäude Weilimdorfer Straße 15-19	Der Schutz der genannten Gebäude vor Schienenverkehrslärm durch eine Lärmschutzwand ist schwer vorstellbar. Eine Lärmschutzwand außerhalb des Bahngeländes wäre nicht effektiv, wegen der Höhe der Gebäude. Eine Lärmschutzwand auf dem nördlichen Bahngelände wäre auch nicht besonders effektiv, da das südliche Gleis dabei kaum abgeschirmt wird. Eine Mittelwand zwischen den Gleisen ist wegen des Bahnsteigs nicht möglich.

Anregungen aus dem Gemeinderat vom 08.10.2015

25.	Antrag Tempo 30 auf der Markgröninger und Stuttgarter Straße auf die Nachtstunden zu begrenzen (22.00 bis 6.00 Uhr)	Antrag wurde mehrheitlich nicht befürwortet. Befürchtungen wegen Ausweichverkehr konnte durch ein Verkehrsgutachten des Fachbereichs 2 ausgeräumt werden.
26.	Antrag Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Südstraße durchgängig auf 50 kmh (anstelle von teilweise 70 kmh)	Antrag wurde mehrheitlich angenommen
27.	Politisch darauf hinwirken, dass die Bahn die Güterwagen auf leisere Technik umstellt.	Wird weiterverfolgt (siehe auch Nr. 1 und 3)
28.	Förderung des Radverkehrs	Erfolgt verwaltungsseitig sukzessive.
29.	Angaben der Bahn von der Bahn prognostizierte Lärmreduktion sei inkonsistent	Das Ziel der DB ist die Halbierung des Bahnlärms bis 2020 im Vergleich zu 2000. In den Untersuchungen zum Lärmaktionsplan wird das Jahr 2025 mit dem Jahr 2014 verglichen. Hier ist auch die zunehmende Zahl der Züge einberechnet, die wiederum zu einer Erhöhung des Lärms führt.
30.	Überprüfen der Verkehrszahlen in der Zuffenhauser Straße	Die in der Lärmkartierung verwendeten Verkehrszahlen stammen aus der Kartierung der Hauptverkehrsstraßen der LUBW. Die im Datensatz der LUBW zugrunde gelegten Verkehrszahlen stammen aus der (zu diesem Zeitpunkt) aktuellen Bundes-Verkehrswegezählung 2010. Die Verkehrszahlen und die Zählstellen sind u. a. unter www.svz-bw.de/bundesweite_zaehlung.html abrufbar. Nach Überprüfung der Verkehrszahlen wurde bestätigt, dass auf der Südstraße, der Solitudeallee und der Zuffenhauser Straße eine DTV von rund 14.000 Kfz/24h vorliegt. Erst auf der L 1143 Richtung Stuttgart-Neuwirtshaus beträgt die DTV dann 20.000 Kfz/24h.

Anregungen aus dem Technischen Ausschuss vom 04.02.2016

31.	Lärmschutzwand an der Nordseite der Südstraße auf Höhe Sonnenberg-/Stettiner Straße	<p>Es zeigt sich, dass an den Gebäuden im Bereich des Bahnhofswegs und im Bereich der Apfelallee der Lärmindex Nacht über 70 dB(A) erreichen kann, also mehr als 10 dB(A) über dem Auslösewert liegen kann. Aus diesem Grund wurden im Lärmaktionsplan vor allem diese beiden Bereiche betrachtet und entsprechende Lärmschutzwände als Maßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>An den Gebäuden im Bereich der Sonnenbergstraße werden die Auslösewerte zwar ebenfalls überschritten, allerdings ist die Höhe der Überschreitung und damit die Betroffenheit geringer als in den Bereichen Bahnhofweg und Apfelallee. Die Überschreitung beträgt nachts bis zu 6 dB(A).</p> <p>Eine Wand zum Schutz der Gebäude an der Sonnenbergstraße könnte am nördlichen Fahrbahnrand der Südstraße errichtet werden. Aus fachlicher Sicht müsste der Beginn im Westen mindestens bei der Korntaler Landstraße 92 (Stuttgart) liegen, um die erforderliche Überstandslänge aufzuweisen und so einen geeigneten Schutz der Gebäude in der Sonnenbergstraße zu erreichen. Das Ende im Osten könnte am Galerie-Portal bei der Stettiner Straße 23 liegen. Die Länge beträgt dann ca. 660 m und ist etwa so lang wie die beiden anderen Lärmschutzwände zusammen. Die Höhe wurde (analog zu den anderen Wänden) mit 3 m über Fahrbahnoberkante angesetzt. Dies ist ein aus städtebaulicher und bautechnischer Sicht sinnvolles Maß. Bei 350 € pro m² Wandfläche ergäben sich Kosten von rund 690.000 €.</p> <p>Durch den Bau einer Lärmschutzwand entlang der Südstraße sinken die Lärmindizes im östlichen und mittleren Bereich der Sonnenbergstraße lediglich um 1 dB(A) und im westlichen Bereich um 2 bis 3 dB(A). Verglichen mit Wänden am Bahnhofsweg und an der Apfelallee, die an zahlreichen Gebäuden Minderungen von über 6 dB(A) bewirken, ist die Wirkung gering.</p> <p>Mit Blick auf die Überschreitung des Auslösewerts 60 dB(A) in der Nacht kann festgestellt werden, dass die Zahl der vom Bahnlärm Betroffenen (in ganz Korntal) um lediglich 7 % reduziert werden kann. Bei den beiden anderen Wänden beträgt die Reduktion immerhin 24 %.</p> <p>Die Wirksamkeit der Wand und das Kosten-Nutzen-Verhältnis sind gering. Eine Aussicht auf Umsetzung durch die Deutsche Bahn ist fragwürdig.</p>
32.	Tempo 30 in der Zuffenhauser Straße bis Einmündung Solitudeallee (M1)	