

A. Stellungnahmen der Öffentlichkeit im frühzeitigen Beteiligungsverfahren (1. Beteiligung)

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 30 Weingartshof/Mariatal/Untereschach				
X. 1	Bürger 10	17.11.2009	Zusätzliche Lärmquelle durch die B 30 Süd neu Momentan liegt die Lärmbelastung im Bereich Weiherstobel/Oberzell nur bei max. 50 dB. Zukünftig wird Mariatal aber Lärm von der B 30 alt und der B30 neu im Süden erhalten, wodurch ein weiterer Lärmschwerpunkt entsteht und eine landschaftliche Oase für Fußgänger und Wanderer wegfällt.	Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die B30 Süd, Ortsumfahrung Ravensburg (BA VI), wurden schalltechnische Untersuchungen vorgenommen und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte sind eingehalten. Die Verkehrs- und Lärmentwicklung durch den Ausbau der B 30 Süd wird auch in diesem Lärmaktionsplan berücksichtigt (siehe Kap. B.1.9 des LAP RV). Derzeit ist nicht zu erwarten, dass in Weiherstobel infolge der Realisierung der B 30 Süd ein den Kriterien dieses Lärmaktionsplans entsprechender „Lärmschwerpunkt“ entstehen wird. Sofern sich diese Verkehrs- und Lärmprognose nicht bestätigen sollte, wird dies im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans spätestens nach 5 Jahren berücksichtigt.
XXIV.1	Bürger 24	20.02.2010	Bürgerinitiative Aigen Süd zur Reduzierung des Lärms der B 30 im Wohngebiet Aigen Süd Errichtung eines Lärmschutzwalles (begrünter Erdwall) auf der Rundelwiese zur Lärmreduzierung im Wohngebiet Aigen Süd.	Die Auslösewerte dieses Lärmaktionsplans werden in diesem Bereich um 5 dB(A) unterschritten. Deshalb wurde dieser Abschnitt der B 30 Süd auch nicht als Lärmschwerpunkt ausgewiesen. Sollten in der 2. Stufe der Lärmaktionsplanung im Jahr 2013 die Auslösewerte entsprechend abgesenkt werden, wird für diesen Bereich eine entsprechende Prüfung durchgeführt werden.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Straße - Knollengraben				
III. 1	Bürger 3	30.11.2009	Lärmschutzmaßnahme im Bereich Flappach Park (Wangener Str. 133-153) Zwischen Bushaltestelle Schornreute und der Zufahrt der Wohnanlage kann durch Versetzen des Gehweges Richtung Straße vor die Lärmschutzwand eine breitere Begrünung ermöglicht werden. So könnten dort auch größere Bäume gepflanzt werden, die in den Monaten April-Oktober zusätzlichen Lärm- und Sichtschutz gewährleisten würden.	Eine nachweisbare Pegelminderung ist erst ab dichten Vegetationsstreifen von mindestens 100 m gegeben. Daher wird der Vorschlag nicht in den Aktionsplan übernommen. Durch einen Sichtschutz kann sich allenfalls die individuelle und subjektive Wahrnehmung des Lärms bei einzelnen Betroffenen verringern, weshalb die Maßnahmen ggf. unter städtebaulichen Gesichtspunkten geprüft werden kann.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Straße - Knollengraben				
IV. 1	Bürger 4	28.11.2009	<p>Ausweitung des Sanierungsgebietes östliche Vorstadt Die Ergebnisse der Lärmaktionsplanung sollen in die bestehende Lärmsanierungssatzung "östliche Vorstadt" einfließen.</p>	<p>Es gibt keine bestehende "Lärmsanierungssatzung" "Östliche Vorstadt". Die Bekämpfung des Umgebungslärms findet im Rahmen dieses Lärmaktionsplans statt. Das Sanierungsgebiet Östliche Vorstadt kann nicht unter der Überschrift "Lärmsanierung" in den Bereichen Wangener Straße 93-99/1 ausgeweitet werden.</p>
IV. 2			<p>Vor diesem Hintergrund soll das Sanierungsgebiet "Östliche Vorstadt" erweitert werden, um die von dem Verkehrslärm betroffene Reihenhaussiedlung Wangener Straße 93-99/1 in das Sanierungsgebiet mit einzubeziehen.</p>	<p>Das ist kein spezielles Thema der Stadtsanierung "Östliche Vorstadt". Dies wurde bei einer früheren schriftlichen Stellungnahme gegenüber den Grundstückseigentümern vom 25.11.2008 klargestellt.</p>
IV. 3			<p>Lärmschutzwand im Bereich Wangener Straße 93-99/1 Eine spürbare Verbesserung der Wohnqualität wird nach Einschätzung des Einwenders nur mittels einer Schallschutzwand zu erzielen sein.</p>	<p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich Wangener Straße würde nach der für diesen Lärmaktionsplan durchgeführten schalltechnischen Wirkungsanalyse die Anzahl der über den Auslösewerten betroffenen Einwohner nicht reduzieren (siehe Kap B.5.2.2.3.3.1 des LAP RV). Die Maßnahme ist daher zur Verwirklichung des Planziels nicht geeignet und wird nicht weiter verfolgt.</p>
VIII. 1	Bürger 8	-	<p>Lärmschutz im Bereich Wangener Straße 101 Starke Lärmbelastung durch die beampelte Kreuzung, insbesondere das Anfahren der PKW, LKW und Motorräder. Die vorhandene Tannenhecke bietet zwar einen Sichtschutz, aber keinen Lärmschutz, welcher dringend nötig wäre.</p>	<p>Die Ampel im Bereich der Wangener Straße ist notwendig, um Fußgängern die Möglichkeit zur Querung der Straße zu geben. Die Hauptverkehrsrichtung von und nach Wangen wird nur durch Anforderung der Querverkehre aus dem Schornreuteweg und der Hinzistobler Straße beeinträchtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Straße – Knollengraben				
III. 1	Bürger 23	28.10.2009	Schussenstraße Erhebliche Lärmbelästigung durch tiefe Spurrillen. Erneuerung Fahrbahndecke durch lärmreduzierenden Belag.	Der obere Teil der Straße liegt in der Baulast des Bundes. Soweit hier in den nächsten Jahren eine Sanierung erfolgen wird, ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklungen im Bereich des lärmoptimierten Fahrbahnbelages ständig im Fluß sind. Aufgrund der fachlichen Randbedingungen ist der Einbau des nach derzeitigem Kenntnisstand bestmöglich lärmoptimierten Asphalts ZWOPA gerade im innerstädtischen Bereich nur bedingt geeignet. Deshalb wurde in der Innenstadt von Ravensburg der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als Maßnahme dieses Lärmaktionsplans zunächst nur in der Gartenstraße festgelegt. Wenn sich auf dieser „Teststrecke“ die positiven Wirkungen der Maßnahme bestätigen, wird die räumliche Erweiterung im Rahmen der Fortschreibung geprüft werden.
XXIII. 2			Geschwindigkeitskontrollen und Kontrolle der Ampel Sommereck.	Als Maßnahme dieses Lärmaktionsplans werden für das gesamte Stadtgebiet von Ravensburg verstärkte Geschwindigkeitskontrollen festgelegt. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass insbesondere bei mehrstreifigen Fahrtrichtungen mobile Geschwindigkeitsmessungen nur eingeschränkt möglich sind.
XXIII. 3			Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.	Zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen im Bereich Schussenstraße vgl. die Maßnahmen am Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Straße - Leonhardstraße (Innenstadt), siehe B.5.3.6.2 des LAP RV).

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Straße – Knollengraben				
XXIII. 4			Nachfahrverbot für LKW über 7,5 to.	Ein Lkw-Nachfahrverbot ist aufgrund der verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahme nicht verhältnismäßig (siehe Kap B.5.2.1.4.2.2 des LAP RV).
XXIII. 5			Überwachung der Parkanlage entlang der Schussenstraße, besonders den Spielplatz, der zur "neuen Partyzone" auserkoren wurde.	Während der allgemeinen Dienstzeiten und sporadisch in den frühen Abendstunden kontrolliert der Gemeindevollzugsdienst (Präsenzdienst) die öffentlichen Spielplätze und Grünanlagen. Außerhalb dieser Zeiten ist der Polizeivollzugsdienst zuständig.
XXIII. 6			Burgstraße offen halten in beide Richtungen.	Zur Verkehrsführung in der Burgstraße liegen verkehrstechnische Untersuchungen vor (Modus Consult 2005). Die Belastungsänderungen Schussenstraße – Wangener Straße betragen ca. 5 -7 % und wirken sich schalltechnisch daher nicht aus. Aspekte der Verkehrsführung sind im städtischen Gesamtkonzept zu betrachten und werden in der Verkehrskonzeption untersucht (Variantenvergleich).
XXIII. 7			Überwachung der Gehwege - Gefährdung der Fußgänger aufgrund der vielen Fahrradfahrer.	Ziel dieses Lärmaktionsplans ist die Minderung bestehender Lärmbelastungen in der Stadt Ravensburg. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf öffentlichen Straßen wird nur im Rahmen der Abwägung einer Maßnahme berücksichtigt. Der Polizeivollzugsdienst überwacht im Rahmen der allgemeinen Streifenfötigkeit und mit gezielten Aktionen die Einhaltung der Verkehrsvorschriften auf den Gehwegen. Hier wird besonders auf widerrechtliches Benutzen durch Radfahrer geachtet.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 467 Obereschach				
I.1	Bürger 1	26.11.2009	<p>Verkehrsberuhigung im Bereich Obereschach</p> <p>Der gesamte Straßenabschnitt der Ortsdurchfahrt Obereschach ist einschließlich der Häuser des/der Einwendenden als "Ortsdurchfahrt" zu definieren.</p>	<p>Die Häuser des/der Einwendenden sind von Lärmschwerpunkt B 467 Obereschach umfasst (siehe Kap. B.1.7.6 des LAP RV). Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wurden verschiedene Maßnahmen für den gesamten Lärmschwerpunkt untersucht. Festgelegt wurden Maßnahmen jedoch nur, wenn und soweit sie im Einzelfall geeignet, erforderlich und angemessen sind.</p>
I. 2			<p>Bei Verlegung der B 30 Süd (BA VI) wird die B 467 an die neue B 30 mittels einer Ampelanlage in der Nähe des von dem/der Einwendenden bewohnten Hauses errichtet. Dadurch würde die Lärm- und Abgasbelastung durch ein Vielfaches zunehmen.</p>	<p>Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens für die B30 Süd, Ortsumfahrung Ravensburg (BA VI), wurden schalltechnische Untersuchungen vorgenommen und entsprechende Lärmschutzmaßnahmen festgesetzt. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte sind eingehalten. Diese liegen deutlich unterhalb der Auslösewerte dieses Lärmaktionsplans.</p>
I.3			<p>Als einzige Möglichkeit zur Reduzierung der Verkehrslärmemissionen wird seitens des/der Einwendenden für den gesamten Abschnitt der Ortsdurchfahrt Obereschach bis zur Anbindung die Errichtung einer Lärmschutzwand, der Anschluss der B 30 Süd an die B 467 durch einen Kreisverkehr, ein generelles Tempolimit und eine Verkehrsbeschränkung für LKWs gehalten.</p>	<p>Im Übrigen wird die Verkehrs- und Lärmentwicklung durch den Ausbau der B 30 Süd auch in diesem Lärmaktionsplan bei der Festsetzung der Maßnahmen berücksichtigt (siehe Kap. B.1.9 des LAP RV).</p> <p>Der Anschluss B30 Süd B467 wurde im Planfeststellungsverfahren von Seiten des Landes Baden-Württemberg geprüft. Ein Kreisverkehr in diesem Bereich wurde abgelehnt. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte, die deutlich unterhalb der Auslösewerte dieses Lärmaktionsplans liegen, sind eingehalten.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt Seestraße				
XI. 1	Bürger 11	30.11.2009	Burgstraße bis Seestraße Burgkino Lärmbelästigung entsteht vor allem durch Motorräder.	Der an den Lärmschwerpunkten ermittelte Straßenverkehrslärm umfasst auch Lärmbelastungen durch Motorräder. Sofern die Auslösewerte überschritten sind, wird die Anordnung von Maßnahmen in diesem Lärmaktionsplan geprüft. Als Maßnahme dieses Lärmaktionsplans werden im gesamten Stadtgebiet von Ravensburg verstärkte Geschwindigkeitskontrollen festgelegt. Die Sperrung öffentlicher Straßen für bestimmte Fahrzeuge wird als Maßnahme des Lärmaktionsplans nur festgelegt, wenn es zur Erreichung des Planziels Lärmschutz erforderlich und im Einzelfall verhältnismäßig ist. Hierfür müssen die Immissionsbelastungen und die Anzahl der Betroffenen einerseits sowie das Wirkungspotential einer Maßnahme andererseits ermittelt werden. Im Bereich der Innenstadt kann die Lärmbelastung durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts für alle Fahrzeuge deutlich gesenkt werden (siehe Kap B.5.2.2.6.2 und B.5.3.6.1.2 des LAP RV). Für die Sperrung der Innenstadt für einzelne Fahrzeuge – hier: Motorräder – liegt kein entsprechendes Datenmaterial vor. Grundlage für die Sperrung der Innenstadt für Motorräder wären hinreichend belastbare Lärmmessungen oder die Erhebung von Immissionsdaten. Die Problematik kann erneut behandelt werden, wenn das innerstädtische Verkehrskonzept erarbeitet werden wird.
XI. 2			Tempolimit von 20km/h wird in der Burgstraße nicht eingehalten.	
XI. 3			Sperrung der Innenstadt für Motorräder z.B. ab dem Bereich der ehem. Stadtmauer oder in der Seestr. bereits ab dem Goetheplatz.	

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt Seestraße				
XI. 4	Bürger 11		Installation von Bodenschwellen um die Geschwindigkeit des Durchgangverkehrs zu bremsen	<p>Die Reduzierung der Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts sowie eine verstärkte Kontrolle der Geschwindigkeiten sichergestellt (siehe Kap. B.5.3.6 des LAP RV). Bodenwellen können zwar in besonderen Einzelfällen geeignet sein, Fahrzeuge zu bewegen, die Fahrgeschwindigkeit zu verringern. Diese Maßnahme ist aber unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrssicherheit zu beurteilen. Aus schalltechnischer Sicht müßten die Bodenwellen so ausgeführt werden, dass impulshaltige Geräusche beim Überfahren vermieden werden. Auch die Verkehrssicherheit insbesondere von Zweiradfahrern muss gewährleistet sein. Nach alledem wird der Einbau von Bodenwellen als Maßnahme dieses Lärmaktionsplans nicht weiter verfolgt.</p> <p>Im Übrigen wird die straßenbauliche Gestaltung Gegenstand des städtebaulichen Verkehrskonzepts sein.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt Seestraße				
XIV. 1	Bürger 14	27.11.2009	<p>Durchfahrtsverkehr in der Seestraße</p> <p>Die Lärmbelastung in der Seestraße beruht zum größten Teil auf dem Durchfahrtsverkehr auf der Achse Südstadt in Richtung RV Ost/Wangen und umgekehrt. Hier geht die Feststellung im Lärmaktionsplan S. 67 fehl, die primär den örtlichen Ziel- und Quellverkehr als Hauptverursacher des Verkehrs in der Innenstadt sieht.</p>	Der auf die Seestraße bezogene Durchgangsverkehr ist überwiegend Quell-Zielverkehr der Gesamtstadt. Der anteilig geringe überörtliche Durchgangsverkehr kann im Rahmen des innerstädtischen Verkehrskonzepts bewältigt werden.
XIV. 2			<p>Eine wirkliche Entlastung der Seestraße ist letztendlich nur durch eine Sperrung der Burgstraße zu erzielen (zumindest bis zur Schaffung des Moldietetunnels).</p>	Die Sperrung der Burgstraße ist keine Maßnahme dieses Lärmaktionsplans, da die Lärmbelastung durch andere Maßnahmen hinreichend gesenkt werden kann. Die Sperrung der Burgstraße sowie die Belange der Seestraße können bei der Erarbeitung des innerstädtischen Verkehrskonzepts geprüft werden.
XIV. 3			<p>Von Maßnahmen in der Seestraße sollte abgesehen werden, da diese nur die Dienstleister und Anwohner dort einschränken bzw. behindern würden. Insbesondere sollten die Parkmöglichkeiten in der Seestraße sowohl für Anwohner wie auch für Dienstleister erhalten bleiben.</p>	Die Belange der Dienstleister und der Anwohner im Bereich der Seestraße werden in der Abwägung der festzulegenden Maßnahmen am Lärmschwerpunkt berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
V. 1	Bürger 5	29.11.2009	<p>Auswirkung auf die Ortsdurchfahrten in Oberhofen (Tettlinger Str./Kemmerlinger Str.) Es wird befürchtet, dass aus Verkehrsbeschränkungen und/oder Nachtfahrverbote auf Bundes- und Landesstraßen Verkehrsverlagerungen auf nachgeordnete Kreisstraßen resultieren.</p> <p>Daher sollten die Kreisstraßen mit in die Konzeption aufgenommen werden und die bereits von Schwerlastverkehr stark betroffenen Orte berücksichtigt werden.</p> <p>Berücksichtigung der bekannten Verkehrsschwerpunkte unterhalb des Bundes- und Landesstraßennetzes innerhalb des Lärmaktionsplanes.</p>	<p>Die potentiellen Verlagerungswirkungen von Maßnahmen des Lärmaktionsplans wurden detailliert gutachtlich untersucht (siehe Kap. B.5.2.1.4.2 des LAP RV) und in die Abwägung einbezogen.</p> <p>Auf dieser ersten Stufe des Lärmaktionsplans wurden grundsätzlich nur Straßen mit einer Verkehrsbelastung von ca. 16.000 Kfz/24 h einbezogen (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV). Dies erfasst auch Kreis- und Gemeindestraßen. Alles Weitere wird im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu prüfen sein.</p>
V. 2				
V. 3				
VII. 1	Bürger 7	23.11.2009	<p>Ausweitung der Lärmschwerpunkte auf die Tettlinger Straße und Kemmerlinger Straße Diese Strecke ist längst zur West-Ost Verbindung Richtung Autobahn/Wangen geworden und wird durch den vielen LKW- und PKW-Durchgangsverkehr stark belastet.</p>	<p>Die Verkehrsbelastung auf diesen Straßen ist derzeit nicht ausreichend, um von einem Lärmschwerpunkt im Sinne dieses Lärmaktionsplans auszugehen. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, werden die Straßen im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans kartiert und entsprechend berücksichtigt werden (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
II.1	Bürger 2	25.01.2010	Kemmerlanger Straße ist auch ein Lärmschwerpunkt. Lärmbelastung insbesondere durch LKW Verkehr und Motorräder Straßenverengung an einigen Stellen.	Die Verkehrsbelastung auf der Kemmerlanger Straße ist derzeit nicht ausreichend, um von einem Lärmschwerpunkt im Sinne dieses Lärmaktionsplans auszugehen. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, wird die Straße im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans kartiert und entsprechend berücksichtigt werden (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV). Im Übrigen ist dort schon Tempo 30 angeordnet. Auf der Straße sind in beiden Fahrtrichtungen jeweils versetzt Parkflächen ausgewiesen, um die Geschwindigkeiten zu drosseln.
II.2			Gewichtsbeschränkung für die Durchfahrt	Gegen eine Tonagebeschränkung spricht, dass die Straße als Verbindungsweg zur Kiesgrube genutzt wird.
II.3			Außerdem sollte man sich Gedanken machen, wie man in Zukunft den West-Ost-Verkehr mit Autobahnzubringer zur A 96 in Ravensburgs Süden regeln möchte. Wenn die B 30 Süd fertig ist, wird sich dieser Verkehr bestimmt noch verstärken. Hier wäre eine großzügige Ortsumfahrung notwendig	Großzügige Umfahrung OST-WEST: Molldietetunnel ist aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrsweplans gefallen. Momentan Planungsstopp.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
XII. 1	Bürger 12	22.10.2009	L288 im Bereich Schlegel bis Geratsberg Aufnahme in die Lärmaktionsplanung	Die Verkehrsbelastung in diesem Bereich ist derzeit nicht ausreichend, um von einem Lärmschwerpunkt im Sinne dieses Lärmaktionsplans auszugehen. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, wird der Bereich im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans kartiert und entsprechend berücksichtigt werden (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV).
XII. 2			Durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h im Bereich Schlegel bis Unterwaldhausen auf beiden Strecken.	Da der Bereich kein Lärmschwerpunkt der ersten Stufe der Lärmaktionsplanung ist, werden im vorliegenden Plan auch keine Maßnahmen festgelegt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung kann hier in Betracht kommen, wenn Tatsachen vorliegen, die eine Anordnung aus Gründen der Verkehrssicherheit erforderlich machen.
XII. 3			Tiefe Spurrillen durch Zunahme des LKW-Verkehrs in den letzten 4 Jahren (Mautflucht).	

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
XIII. 1	Bürger 13	30.11.2009	<p>Kreisverkehr Hindenburgstraße, Mozartstraße, Kaufland Zur Lärmreduzierung und zur Bildung eines homogenen Wohngebietes Mozartstraße, Hindenburgstraße sollte eine Tempo 30 Zone beginnend in der Weißenauer Straße kurz vor der Ebertstr. und somit eine geänderte Vorfahrtsregelung "Rechts vor Links" eingeführt werden. So würde ein zusammengehörendes Wohngebiet nicht durch eine gefährliche Straße durchschnitten.</p>	<p>Die Verkehrsbelastung in diesem Bereich ist derzeit nicht ausreichend, um von einem Lärmschwerpunkt im Sinne dieses Lärmaktionsplans auszugehen. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, wird der Bereich im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans kartiert und entsprechend berücksichtigt werden (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV).</p> <p>Die bestehende Straßennetzhierarchie im Innenstadtbereich wird im Rahmen des innerstädtischen Verkehrskonzepts überprüft werden und kann ggf. entsprechend angepasst werden.</p>
XIII. 2			<p>Prüfung ob eine Reduzierung der Öffnungszeiten von Kaufland auf 20.00 Uhr möglich ist aufgrund der außergewöhnlichen Lärmbelästigung für ein reines Wohngebiet.</p>	<p>Die zuständige Immissionsschutzbehörde kann eine entsprechende Anordnung gegenüber dem Betreiber des Gewerbebetriebs nur treffen, wenn die Grenzwerte der TA Lärm überschritten sind. Hierfür liegen derzeit keine Anhaltspunkte vor.</p>
XV. 2	Bürger 15	25.11.2009	<p>Federburgstraße Besonders lautstark sind frisierte Motorroller die mit überhöhter Geschwindigkeit durch Wohngebiete fahren, aber auch PKWs. Als Versuch Kennzeichnung der Straße – nur für Anlieger -.</p>	<p>Laut der Zählung vom November 2009 fahren in der Federburgstraße zwischen 600 und 900 Fahrzeuge. Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung handelt es sich um keinen Lärmschwerpunkt (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV) und der Lärmaktionsplan bestimmt in diesem Bereich keine Maßnahmen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
XVII. 1 + XX. 1	Bürger 17 Bürger 20	16.11.2009 23.10.2009	Raueneggstraße Starke Lärmbelastung durch den Durchgangsverkehr in der Raueneggstraße; insbesondere zu Schichtwechselzeiten und durch LKW-Verkehr zur Fa. Vetter (eigene Verkehrszählung von Bürger 20).	Durch die Betriebsverlagerung der Fa. Vetter ins Gewerbegebiet Erlen wird die Lärmbelastung voraussichtlich zurückgehen. Laut Zählung vom 20.10.2006 fahren täglich ca. 2.900 Fahrzeuge durch die Raueneggstraße. Damit liegt die Verkehrsbelastung deutlich unterhalb dem Schwellenwert dieses Lärmaktionsplans (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV).
XVII. 2 + XX. 2			Die Raueneggstraße wird als Ausweichroute zur Wangenerstraße genutzt.	Aus verkehrsplanerischer Sicht kommt die Rauneggerstraße nicht als Ausweichroute zur Wangener Straße in Betracht. Der Einwand kann im Rahmen des innerstädtischen Verkehrskonzepts berücksichtigt werden.
XVII. 3 + XX. 3			"Tempo 30" wird nicht eingehalten - Verkehrskontrollen machen!	Bei einer Geschwindigkeitsmessung wurde ermittelt, dass ca. 2,5 % der Fahrzeuge mit einer Geschwindigkeit über 40 km/h fahren. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird somit im Wesentlichen eingehalten. Im gesamten Stadtgebiet finden regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen statt, deren Intensivierung als Maßnahme dieses Lärmaktionsplans vorgesehen ist.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
XX. 4	Bürger 20	23.10.2009	Mühlstraße Mühlstraße eignet sich nicht als Spielstraße aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens.	Die Überprüfung, ob eine öffentliche Straße zu Recht als „Spielstraße“ eingestuft wurde, ist nicht Gegenstand eines Lärmaktionsplans. Dies kann ggf. Gegenstand des innerstädtischen Verkehrskonzepts sein. Im Sanierungsgebiet Östliche Vorstadt ist geplant, mittelfristig die Bereiche Mühlstraße – Holbeinstraße bis Höhe Holbeinstraße 22-11 umzugestalten. 1. BA im Bereich Querung Konradinstraße – Querung Raueneeggstraße ist für das Jahr 2010 vorgesehen; die weiteren Bauabschnitte sind abhängig von der Mittelbereitstellung im Haushalt 2011 ff. und vom Land/Bund in der Sanierung Östliche Vorstadt.
XVIII. 4	Bürger 18	28.10.2009	Marktstraße Verkehrslärm durch ständige "Rundfahrten" von PKWs und Motorrollern über die Burgstraße. Vorschlag: Abends Sperrung der Innenstadt – Durchgangsverkehr nur für Krankenwagen, Taxis, etc.	In einem Lärmaktionsplan kann die Sperrung von Straßen nur als Maßnahme festgelegt werden, wenn dies zur Lärmreduzierung erforderlich und im Einzelfall verhältnismäßig ist. In der Innenstadt von Ravensburg kann die Lärmsituation durch weniger einschneidende Maßnahmen verbessert werden (siehe Kap. B.5.2.2.6.2 und B.5.3.6.2 des LAP RV), sodass eine Straßensperrung aus heutiger Sicht nicht erforderlich ist. Dies kann im Rahmen des innerstädtischen Verkehrskonzepts erneut behandelt werden.

Stellung- nahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Bewertung
Verkehrslärm				
Weitere lärmbelastete Bereiche im Stadtgebiet (bisher nicht in der Lärmaktionsplanung enthalten)				
IXX. 3	Bürger 19	19.10.2009	Oppeltshofer Weg Das Verkehrsaufkommen ist durch die Neubauten wesentlich gestiegen. Vorschlag: Den Oppeltshofer Weg nur für den Anliegerverkehr zulassen.	Die Verkehrsbelastung im Oppeltshofer Weg ist derzeit nicht ausreichend, um von einem Lärmschwerpunkt im Sinne dieses Lärmaktionsplans auszugehen. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, wird der Bereich im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans kartiert und entsprechend berücksichtigt werden (siehe Kap. B.1.3 des LAP RV).

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
FLUGLÄRM				
VI. 1	Bürger 6	26.10.2009	Fluglärm in Obereschach Obereschach liegt in einer der Einflugschneisen des Bodensee-Airports Friedrichshafen. Neben dem Lärm durch einfliegende Maschinen sind bei Wind aus südwestlicher Richtung deutliche Emissionen (von warmlaufenden bzw. wartenden Maschinen am Boden auch schon vor 6.00 und nach 22.00 Uhr) wahrzunehmen. Außerdem wird das Nachtflugverbot nicht sehr stringent eingehalten. Fluglärm soll in die Planung einbezogen werden.	Die Untersuchung „Berechnung der Lärmimmissionen durch den Flughafen Friedrichshafen anhand der Umgebungslärmrichtlinie“ (Schulze Verkehrsplanungen, 05.09.2008) ergibt in Obereschach Lärmimmissionen von bis zu 45 dB(A) L_{den} und 30 dB(A) L_{night} . Die „Auslösewerte“ dieses Lärmaktionsplans mit 70 dB(A) L_{den} und 60 dB(A) L_{night} werden damit deutlich unterschritten. Die Pegelwerte in Obereschach liegen auch unterhalb der Grenzwerte des Fluglärmgesetzes von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 12 FlugLärmG), die aufgrund der Verweisung in § 14 FlugLärmG für die Lärmaktionsplanung beachtlich sind.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
SONSTIGER LÄRM				
IX. 1	Bürger 9	22.10.2009	Geräuschbelästigung durch den Schadbrunnen Minderung der Geräuschbelastung durch geeignete Maßnahmen	Der Schadbrunnen wurde in einem anderen Zusammenhang schalltechnisch untersucht. Aufgrund dieser Untersuchung wurden Schalldämpfer eingebaut. Die Werte der Richtlinien sind eingehalten.
XV. 3	Bürger 15	25.11.2009	Federburgstraße Lärmbelästigung durch Laubbläser der umliegenden Hausmeister und Bediensteten des Bauhofs, die sehr laute Laubbläser ab 6:30 Uhr morgens benutzen.	Die Geräte- und MaschinenlärmschutzVO (32. BImSchV) regelt bundeseinheitlich abschließend die Betriebszeiten für Geräte und Maschinen. Laubbläser fallen nach § 1 i. V .m. Nr. 34 des Anhangs der 32. BImSchV in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben obliegt der Immissionsschutzbehörde.
XV. 4			Durch die nächtliche Hirschgrabenschließung erfolgte eine Verlagerung des Lärms durch alkoholisierte junge Leute. Außerdem lärmende Spätheimkehrer zur Jugendherberge. Dies ist auch ein Grund, der dafür spricht, die Jugendherberge weg von der Veitsburg zu verlagern.	Die Verfolgung solcher Lärmstörungen obliegt der Ordnungsverwaltung. Betroffene Bürger müssen sich ggf. an den Polizeivollzugsdienst oder die Ordnungsbehörden wenden.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
SONSTIGER LÄRM				
XVI. 1	Bürger 16	16.11.2009	Keine Laubbläser auf Friedhöfen	Die Geräte- und MaschinenlärmschutzVO (32. BImSchV) regelt bundeseinheitlich abschließend die Betriebszeiten für Geräte und Maschinen. Laubbläser fallen nach § 1 i. V .m. Nr. 34 des Anhangs der 32. BImSchV in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben obliegt der Immissionsschutzbehörde
XVIII. 1	Bürger 18	28.10.2009	Den Lärmaktionsplan nicht nur auf Verkehrslärm beschränken Nächtliche Belästigung durch "Kneipenlärm" in der Innenstadt insbesondere an den Wochenenden. Lärmbelästigungen in der Innenstadt durch "Sonderevents". Belästigung durch Baulärm Krankmachender Baulärm	Die Verfolgung solcher Lärmstörungen obliegt der Ordnungsverwaltung. Zur Bekämpfung des Gaststättenlärms können Maßnahmen nach der Gaststättenverordnung ergriffen werden. Die Richtwerte für Baustellenlärm sind in der AVV Baulärm geregelt. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben obliegt der Immissionsschutzbehörde.
XVIII. 2	Bürger 21			
XVIII. 3 + XXI. 1				
IXX. 1	Bürger 19	19.10.2009	Wiedereinführung der Ruhezeiten Wenigstens die Mittagsruhezeit wieder einführen	Bereits im Jahr 2009 wurde von der Bundesregierung der Wegfall der mittäglichen Ruhezeiten beschlossen. Liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Stadt Ravensburg.
IXX. 2			Hohe Lärmbelästigung durch Laubbläser	Die Geräte- und MaschinenlärmschutzVO (32. BImSchV) regelt bundeseinheitlich abschließend die Betriebszeiten für Geräte und Maschinen. Laubbläser fallen nach § 1 i. V .m. Nr. 34 des Anhangs der 32. BImSchV in den Anwendungsbereich dieser Verordnung. Die Überwachung der Einhaltung dieser Vorgaben obliegt der Immissionsschutzbehörde.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
SONSTIGE ANREGUNGEN				
XV. 1	Bürger 15	25.11.2009	<p>Mehr Angebote der Stille Durch permanente Veranstaltungen und Marketingaktionen ist der Geräuschpegel im Stadtzentrum entsprechend hoch. Tage der Einkehr, wie Kirchenstilletage oder Meditation im Hirschgraben gehen in die andere Richtung. Vielleicht kann hier zukünftig mehr angeboten werden.</p>	<p>In der Stadt Ravensburg gibt es unterschiedliche Veranstalter und Nutzer mit differenzierten Anliegen im öffentl. Raum. "Marketingaktionen" der Initiative Ravensburg sind die Rahmenprogramme bei den Märkten, „RV spielt“, Sonderaktionen wie z.B. Straßenfeste nach Umbau und „Spiel und Spaß mit dem Osterhas“. Das Anliegen der Stadt Ravensburg ist es, mit Rücksicht auf die Anwohner nachhaltige und sinnvolle Inszenierungen im Stadtraum anzubieten. Die Interessenskollisionen "Wohnen und Feiern" müssen abgewogen werden. Hierzu muss die Verwaltung/Politik vermittelbare Rahmenbedingungen schaffen.</p> <p>Ruheangebote des Stadtmarketings: "Pausenpark Hirschgraben" (2x wöchentlich Qi Gong) und "Künstlerpark Gänsbühl" (1x wöchentlich freies Malen und Gestalten) in den Sommermonaten, Vorlesen, Stille-Oase, Bastelangebote etc. für Kinder und Erwachsene, in der Vorweihnachtszeit. Diese Flächen sollten als "Ruhezonen" mit entsprechenden Konzepten genutzt und kommuniziert werden.</p> <p>Die Ausweisung ruhiger Gebiete wird ggf. Gegenstand der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans sein (siehe Kap. A.4.4 des LAP RV)</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
SONSTIGE ANREGUNGEN				
XX. 5	Bürger 20	23.10.2009	<p>Bäume als Lärmschutz Bei Neupflanzungen mehr an Nadelbäume denken, da diese auch im Winter "Masse" bieten.</p>	Eine nachweisbare Pegelminderung ist erst ab dichten Vegetationsstreifen von mindesten 100 m gegeben. Daher wird der Vorschlag nicht in den Aktionsplan übernommen. Durch einen Sichtschutz kann sich allenfalls die individuelle und subjektive Wahrnehmung des Lärms bei einzelnen Betroffenen verringern, weshalb die Maßnahmen ggf. unter städtebaulichen Gesichtspunkten geprüft werden sollte.
XX. 6			<p>Verkehrsfährdung an Schulen/Kindergärten Durch das "Hinbringen und Abholen" vieler Kinder mit PKWs entsteht für die Kinder, die zu Fuß unterwegs oft eine sehr unübersichtliche Situation.</p>	Ziel dieses Lärmaktionsplans ist die Entlastung besonders lärm betroffener Bereiche in der Stadt Ravensburg. Aspekte der Verkehrssicherheit sind allenfalls als mittelbare Effekte zu berücksichtigen. Auch dieser Aspekt kann bei der Erarbeitung des innerstädtischen Verkehrskonzepts aufgegriffen werden.
XXII. 1	Bürger 22	25.10.2009	<p>Kritik an der Fragebogenmethodik Bürger können die Wirkung der angeführten Maßnahmen nicht beurteilen Es fehlt ein Bezug zur Wohngegend, sodass die Umfrage nichts anderes sagt, als welche Maßnahmen beliebt sind und welche nicht.</p>	Die Kritik wird bei der Erstellung eines Fragebogens zur Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans entsprechend berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
II. 1	Gemeinde Meckenbeuren	17.12.2009	Verfahren Lärmaktionsplan Die Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Ravensburg dürfen in Verbindung mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplanes Meckenbeuren zu keinen relevanten Mehrbelastungen auf den Straßen der Gemeinde Meckenbeuren führen.	Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden detailliert gutachtlich untersucht (siehe Kap. B.5.2.1.4.2.2 des LAP RV).
II. 2			B 476 Durch das geplante nächtliche Fahrverbot darf kein zusätzlicher LKW-Verkehr auf die B 476 gelenkt werden.	
II. 3			IKAG LAP Im Rahmen der IKAG LAP ist nachzuweisen, dass durch den LAP RV keine unverträglichen Mehrbelastungen und keine neuen Betroffenheiten auf der Gemarkung Meckenbeuren ausgelöst werden.	
III. 1	Stadtwerke	16.12.2009	Förderung öffentlicher Personennahverkehr Die Stärkung des ÖPNV und damit verbunden eine Erhöhung des Modal Split ist eine zielführende Maßnahme zur Lärmreduzierung.	Die Möglichkeit einer Lärmentlastung durch Stärkung des ÖPNV wird im Rahmen der Abwägung der Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans berücksichtigt. Dies wird auch Gegenstand des innerstädtischen Verkehrskonzepts sein.
III. 2			Einsatz von Erdgasbussen 26 Erdgasbusse seit Dez. 2009 – leise und geruchsfreie Fahrzeuge.	
III. 3			Geschwindigkeitsbeschränkungen Auswirkung auf die Fahrplangestaltung Verlängerte Fahrzeiten führen zu einem Attraktivitätsverlust des ÖPNV	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
III. 1	BUND	15.12.2009	Temporeduzierungen gehören in ein Maßnahmenpaket "Sofortmaßnahmen"	Die Vor- und Nachteile von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen zur Lärmentlastung wurden bei Aufstellung des Lärmaktionsplans untersucht und sind in die Abwägung eingeflossen.
III. 2			Es wird empfohlen den Schutz ruhiger Gebiete als Ziel in den ersten Lärmaktionsplan aufzunehmen, konkrete Gebiete zu benennen und für diese Gebiete ein Verschlechterungsverbot aufzunehmen.	Der Schutz ruhiger Gebiete ist kein Ziel dieses ersten Lärmaktionsplans (siehe Kap. A.4.4 des LAP RV). Dies wird ggf. Gegenstand der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sein.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung	
IV. 1 IV. 2	IHK Bodensee-Oberschwaben	09.12.2009	Interkommunales Vorgehen wird begrüßt	Die durch eine Maßnahme verursachten Mehrbelastungen für die Wirtschaft werden in der Abwägung berücksichtigt.	
			Fahrverbote Einschränkungen bzw. Umwege für den Lieferverkehr führen zu Kosten bei den Unternehmen und letztlich auch bei den Verbrauchern. Dies muss bei der Maßnahmenabwägung berücksichtigt werden.		
IV. 3			Auslösewerte Die geplanten Maßnahmen sind hinsichtlich der zugrunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen beurteilt werden. Keine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte.		Bei der Auswahl der Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans wurden die möglichen Maßnahmen zunächst einer Wirkungsanalyse im Hinblick auf das Planziel Lärmschutz unterzogen (siehe Kap. B.5.2 des LAP RV). Die sich dabei als zielführend erweisenden Maßnahmen wurden sodann mit weiteren für bzw. gegen die Maßnahmen sprechenden Belangen abgewogen (siehe Kap. B.5.3 des LAP RV).
IV. 4			Minderungswirkung Maßnahmen, deren Minderungswirkung unter 3 dB(A) liegen erfüllen die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht, da sie von den Betroffenen nicht wahrgenommen werden.		Auch eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Deshalb werden in diesem Lärmaktionsplan auch Maßnahmen festgesetzt, die Minderungswirkungen unter 3 dB(A) haben (siehe Kap. B.4 des LAP RV).
IV. 5			Tempo 30 auf Bundesstraßen Ablehnung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 – steht der Verkehrsfunktion entgegen und ist daher gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV v. 23.11.2007 nicht zulässig.		Die Richtlinie entfaltet für die Lärmaktionsplanung keine zwingende Bindungswirkung. Die Verkehrsfunktion einer Straße wird in die Abwägung einbezogen, sie stellt jedoch kein unüberwindbares Hindernis dar (siehe Kap. B.4 des LAP RV).
IV. 6			Ähnlich kritisch werden die Geschwindigkeitsreduktionen von 100 auf 70 km/h bzw. von 70 auf 50 km/h gesehen.		

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
IV. 7			LKW-Nacht- und Durchfahrverbote Wegen der damit verbundenen Verlagerungswirkungen sind Umwegkosten nur schwer vereinbar mit dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit.	Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden detailliert gutachtlich untersucht (siehe Kap. B.5.2.1.4.2.2 des LAP RV) und in der Abwägung berücksichtigt. Lkw-Nacht- und Durchfahrverbote werden nicht als Maßnahmen dieses (ersten) Lärmaktionsplans festgelegt. Bei der Auswahl der Maßnahmen wurde als allgemeiner Abwägungsgrundsatz berücksichtigt, dass Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung vorrangig sind (siehe Kap. B.5.3 des LAP RV). Alle Unternehmen hatten im Rahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung Gelegenheit zur Stellungnahme. Diese Möglichkeit besteht weiterhin im Rahmen der förmlichen Öffentlichkeitsbeteiligung.
IV. 8			Hauptfokus auf Maßnahmen legen, die an der Quelle ansetzen wie Instandsetzung/Erneuerung Fahrbahnbelag lärmtechnisch verbesserter Straßenbelag	
IV. 9			Information betroffener Unternehmen Eine frühzeitige Kontaktaufnahme mit evtl. betroffenen Unternehmen wird empfohlen.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
V. 1	Landratsamt Ravensburg	18.12.2009	Sachbereich Naturschutz und Gewässer Keine grundsätzlichen Bedenken. Eine artenschutzrechtliche Überprüfung nach § 42 BNatSchG wird eventuell für Einzelgebiete notwendig.	Bislang sind keine artenschutzrechtlichen Konflikte bekannt geworden, die nicht im Rahmen der Maßnahmenumsetzung und den dafür notwendigen Verfahren bewältigt werden können.
V. 2			B 30 Weingartshof Der bestehende Lärmschutzwall sollte nur auf Höhe des Wohngebietes durch eine zusätzliche Wand verstärkt werden. Auf dem FSt.Nr. 438/5 sollte aufgrund des gegenüberliegenden NSG "Mariataler Wäldle" keine zusätzliche Barriere errichtet werden.	Bei einer schalltechnischen Neuberechnung im Nachgang zur frühzeitigen Beteiligung wurde festgestellt, dass im Bereich B 30 Weingartshof keine Betroffenheiten über den Auslösewerten bestehen. Nach den Kriterien dieses Lärmaktionsplans liegt daher kein Lärmschwerpunkt vor und es werden keine Maßnahmen festgesetzt.
V. 3			B 30 Mariatal Bei der Errichtung bzw. Erweiterung der Lärmschutzwälle auf Höhe Mariatal muss die bestehende Baum- und Heckenstruktur wieder hergestellt werden. Der Lärmschutzwall sollte ausreichend mit heimischen Gehölzen bepflanzt werden.	Der Lärmaktionsplan sieht nicht die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen als Maßnahme am Lärmschwerpunkt Mariatal vor.
V. 4			B30 Untereschach Bei der Umsetzung von Straßenbaumaßnahmen muss auf Biotope (§ 32 LNatSchG) entlang der Bundesstraße geachtet werden.	Die Straßenbaubehörde wird entsprechend informiert.
V. 5			B32 Ulmer Str.-Knollengraben Bei der Errichtung von Lärmschutzwänden muss auf Biotope (§ 32 LNatSchG) entlang der Bundesstraße geachtet werden. Barrierewirkung der Wände und Wälle zwischen den Biotopen und gegebenenfalls anderen Schutzgebieten müssen verhindert werden.	Der Lärmaktionsplan sieht die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen als Maßnahme am Lärmschwerpunkt B 32 Ulmer Str. - Knollengraben nicht vor.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
V. 6	Landratsamt Ravensburg	18.12.2009	<p>B467 Obereschach Bei der Errichtung einer Lärmschutzwand muss die bestehende Baum- und Heckenstruktur wieder hergestellt werden. Die Lärmschutzwand sollte, soweit möglich, ausreichend mit heimischen Gehölzen bepflanzt werden.</p> <p>Ein Kreisverkehr würde hier sehr viel Geschwindigkeit raus nehmen, einen stetigen Verkehrsfluss ermöglichen und das geräuschvolle Anfahren von Autos, Lastwagen und Linienbussen deutlich verringern.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen als Maßnahme am Lärm-schwerpunkt B467 Obereschach nicht vor.</p> <p>Der Anschluss B30 Süd B467 wurde im Planfeststellungs-verfahren von Seiten des Landes Baden-Württemberg geprüft. Ein Kreisverkehr in diesem Bereich wurde abgelehnt. Die gesetzlichen Lärmgrenzwerte, die deutlich unterhalb der Auslösewerte dieses Lärmaktionsplans liegen, sind eingehalten.</p>
VI. 1	RP Tübingen Referat 44 und 46	28.12.2009	Stellungnahme in Anlage 4.1	Für die Bewertung der Stellungnahme wird auf die Ausführungen in Anlage 4.2 des LAP RV verwiesen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
VII. 1	Stadt Friedrichshafen	18.01.2010	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen und Lkw-Durchfahrtsverbote</p> <p>Maßnahmen des LAP Ravensburg dürfen nicht zu einer Mehrbelastung auf Strecken der Stadt Friedrichshafen führen.</p> <p>Maßnahmen mit überörtlichen Wirkungen müssen mit dem Regionalverband Bodensee-Oberschwaben und im Rahmen der IKAG-Lap noch detaillierter abgestimmt werden.</p> <p>Durch nächtliche Maßnahmen mit Lkw-Verboten kommt es im Osten und im Westen von Friedrichshafen zu Verkehrszunahmen und damit auch zu höheren Emissionspegeln.</p> <p>Für nächtliche Maßnahmen ohne Lkw-Verbote müssen die im weiteren Verlauf des Verfahrens die Immissionspegel an den Wohngebäuden geprüft werden.</p>	<p>Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden detailliert gutachtlich untersucht (siehe Kap. B.5.2.1.4.2.2 des LAP RV) und in der Abwägung berücksichtigt.</p> <p>Lkw-Nacht- und Durchfahrverbote werden nicht als Maßnahmen dieses Lärmaktionsplans festgelegt.</p> <p>Nächtliche Maßnahmen werden nur festgelegt, wenn die Maßnahmen unter Einbeziehung der Verlagerungseffekte eine positive Gesamtbilanz aufweisen. Dies wurde detailliert gutachtlich untersucht (siehe Kap. B.5.2.1.4.2.2 des LAP RV) und in die Abwägung einbezogen.</p>
XXII	Wirtschaftsförderung		Keine	
XXXI	Amt für Soziales und Familie		Keine	
VIII	Stadt Weingarten	05.01.2010	Keine Einwendungen/Abstimmung in der IKAG LAP	
IX	DB Services Immobilien GmbH	15.12.2009	Keine Einwendungen/ Anregungen	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
X	Stadt Markdorf	18.12.2009	Keine Einwendungen sofern keine Nachteile für Markdorf	
XI	Gemeinde Baienfurt	15.12.2009	Keine Einwendungen/ Anregungen	
XII	Gemeinde Baidt	18.11.2009	Keine Einwendungen/ Anregungen	
XIII	Regionalverband	19.12.2009	Keine Einwendungen/ Anregungen	
XIV	Handwerkskammer Ulm	14.12.2009	Keine Einwendungen/ Anregungen	
XVI	Gemeinde Oberteuringen	20.11.2009	Keine Betroffenheit	
XV	Gemeinde Schlier	04.12.2009	Keine Einwendungen/ Keine weitere Beteiligung erwünscht	
XVII	Eisenbahn Bundesamt	07.12.2009	Wünscht keine Beteiligung	
XVIII	RAB		Keine Antwort	
XIX	Gemeindeverband Mittleres Schussental		Keine Antwort	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Bewertung
XX	Bodensee-Oberschwaben Bahn GmbH & Co. KG		Keine Antwort	
XXI	Gemeinde Horgenzell		Keine Antwort	
XXII	Gemeinde Grünkraut		Keine Antwort	
XXIII	Gemeinde Bodnegg		Keine Antwort	
XXIV	Gemeinde Wilhelmsdorf		Keine Antwort	
XXV	Regierungspräsidium Tübingen Referat 21		Keine Antwort	

C. Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans Ravensburg (2. Beteiligung)

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Wangener Straße - Knollengraben				
I.1	Bürger 1	14.11.2010	<p>Nächtliche Temporeduzierung und Entlastung Wangener Straße Nächtliche Temporeduzierung auf 30 km/h wie in der Leonhardstraße aus Gründen der Gleichbehandlung und des Verkehrsflusses (kein Tempowechsel). Durch Geschwindigkeitsmessungen die Einhaltung überwachen.</p>	<p>Im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren wird in der Wangener Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt.</p> <p>Der Molldieter-Tunnel ist als „weiterer Bedarf“ noch immer im Bundesverkehrswegeplan enthalten. Die Stadt Ravensburg befürwortet die Realisierung des Vorhabens.</p> <p>Der Lärmaktionsplan beinhaltet als Maßnahme die Erarbeitung eines innerstädtischen Verkehrskonzepts mit dem Ziel einer Minimierung bzw. Verlagerung des Binnen-, Quell-Ziel- und Durchgangsverkehrs. Das Verkehrskonzept wird sowohl Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz als auch Ergänzungen des übergeordneten Straßennetzes beinhalten.</p>
I.2			<p>Die Verwaltung soll sich dafür einsetzen, dass der Molldieter-Tunnel wieder in das Verkehrskonzept aufgenommen wird.</p>	
I.3			<p>Zur Entlastung der Wangener Straße sollte eine völlig neue Version der Verkehrsberuhigung angedacht werden, die im gleichen Zuge der Entlastung bzw. Ersetzung der Burgstraßenverbindung dient, bevor diese durch die evtl. Gefährdung von Museumsbesuchern eingeschränkt wird. Eine Lösung gibt es nur, wenn hier eine neue Süd-Ost Verbindung hergestellt wird.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 32 Wangener Straße - Knollengraben				
I.4	Bürger 1		Die Wangener Straße sollte in Zukunft nur noch für Fahrzeuge befahrbar sein, welche die Stadt als Ziel haben, nicht mehr für Durchgangsverkehr. Die Wangener Straße wurde zum Autobahzubringer und zur Schleichstrecke für "Mautmuffel".	Eine Anliegerbeschränkung ist auf einer Bundesstraße nicht möglich. In Betracht kommt nur eine Alternativstrecke (Molldietetunnel). Im Rahmen der Verkehrskonzeption werden ergänzende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Wangener Strasse geprüft.
I.5			Im Bereich der Belfort sollte zur Förderung des Verkehrsflusses ein Kreisverkehr eingerichtet werden, der für den Geradeausverkehr von LKWs überfahrbar ist,	Die Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Wangener Straße / Marktstraße ist derzeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisierbar. Hierfür müssten große Teile der Stützmauer zur Veitsburgstraße versetzt werden, was mit hohen Kosten verbunden wäre. Durch die im Lärmaktionsplan festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts, kann in diesem Bereich bereits eine erhebliche Lärmentlastung erreicht werden.

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkte Innenstadt, Bereich Burgstraße				
II.	Bürger 2	14.11.2010	<p>Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung Burgstraße</p> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung von 20 km/h wird nicht eingehalten. Punktuelle Geschwindigkeitskontrollen könnten die Einhaltung kurzfristig begünstigen, sind aber im Verhältnis von Aufwand und Nutzen zweifelhaft. Um eine dauerhafte und konstante Senkung der Geschwindigkeit zu erhalten, sollen Bodenschwellen installiert werden. Diese stellen nach eigenen Recherchen keine Verkehrssicherheitsbedrohungen dar, da nicht mit erhöhten Unfallzahlen zu rechnen ist. Bereits in den Wohnbereichen Schützenstraße, Kapuzinerstraße und Möttelinstraße hat sich diese Maßnahme zur Reduzierung der Geschwindigkeit des Durchgangsverkehrs bewährt.</p> <p>Durch die gesamte Sperrung der Burgstraße kann eine erhebliche Lärmreduktion des innerstädtischen Wohnbereichs erreicht werden. Bereits ein Fahrverbot für Motorräder hätte einen ähnlichen Effekt.</p> <p>Einspruch gegen Lärmaktionsplan</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Innenstadt werden durch ein Überwachungskonzept mit verstärkten Geschwindigkeitskontrollen begleitet. Dies ist als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt. Die Einrichtung von Bodenschwellen in der Burgstraße ist nicht vorgesehen. Neben den Aspekten der Verkehrssicherheit (v. a. für Zweiräder) sprechen dafür vor allem schalltechnische Aspekte: Das Abbremsen vor der Schwelle, das Überfahren (scheppernde Vertikalbewegungen bei Anhängern und Lkw; hohe Lärmspitzen) sowie das Beschleunigen nach der Schwelle verursachen erhebliche Lärmbelastungen. Dies würde die durch die Geschwindigkeitsreduzierung bewirkte Lärminderung nicht nur aufheben, sondern die Lärmsituation insgesamt eher verschlechtern.</p> <p>Da die Verkehrsbelastung erheblich unterhalb der Schwellenwerte liegt, wurde die Burgstraße für die erste Stufe der Lärmaktionsplanung nicht kartiert. Daher sieht der Lärmaktionsplan dort auch keine Maßnahmen vor.</p> <p>Streckensperrungen für alle Kfz oder für einzelne Fahrzeugtypen führen außerdem zu Verkehrsverlagerungen und bewirken eine Lärmzunahme auf den Ausweichstrecken. Aspekte der Verkehrsführung werden in dem von der Stadt Ravensburg geplanten städtischen Gesamtkonzept betrachtet und in der Verkehrskonzeption untersucht (Variantenvergleich).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkte Innenstadt, Bereich Jahnstraße				
III.	Bürger 3	19.11.2010	<p>Einbeziehung des Friedrich-Schramm-Weg in die Lärmaktionsplanung und Reduzierung der innerstädtischen Verkehrsbelästigung</p> <p>Bei Erneuerung des Straßenbelags sollte unbedingt lärmdämpfender Belag gewählt werden. Zur Lärmeindämmung sollten niedrigere Geschwindigkeiten und ein nächtliches Fahrverbot für schwere Maschinen eingeführt werden.</p>	<p>Im Friedrich-Schramm-Weg ist die Verkehrsbelastung nicht so hoch, dass nach den Maßstäben dieser ersten Stufe der Lärmaktionsplanung von einem Lärmschwerpunkt auszugehen ist. Falls die Verkehrsbelastungen ca. 8.000 Kfz/24h übersteigen, wird der Bereich im Rahmen der Fortschreibung dieses Lärmaktionsplans 2012/2013 kartiert werden. Dann wird auch geprüft, welche Maßnahmen zur Lärmentlastung (Geschwindigkeitsbeschränkung, Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages) festgelegt werden können.</p> <p>Zur Minderung des Verkehrslärms in der Innenstadt legt der Lärmaktionsplan auf den am stärksten belasteten Straßen Geschwindigkeitsbeschränkungen fest. Die Gartenstraße ist außerdem als Teststrecke für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages vorgesehen. Zusätzlich wird ein innerstädtisches Verkehrskonzept erarbeitet.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 467 Obereschach				
	Bürger 5	14.12.2010	<p>Ausdehnung der geplanten Maßnahmen auf den Gesamtbereich aller Betroffenen von der Tettlingerstraße 424 bis 443</p> <p>Bezüglich des Planfeststellungsverfahrens, Neubau B30 bei Ravensburg – BA VI und insbesondere die Anbindung der B30 an die B467 sind im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen, die die Stadtverwaltung im Jahre 2005 vorgeschlagen hatte, erwähnt. Nach der Forderung nach aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen, hatte OB Vogler einen 30m langen Sichtschutzwall mit Pflanzmaßnahmen vorgeschlagen. Es soll geprüft werden, ob die vorgesehenen Aufböschungen über das Ende der Ausbaustecke hinaus ca. 100m weiter Richtung Norden ausgeführt werden. Außerdem muss tatsächlich eine entsprechende Lärmschutzwand aufgestellt werden.</p>	<p>Aufgrund der wichtigen Verkehrsfunktion einer Bundesstraße können Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht pauschal „von Ortstafel zu Ortstafel“ festgelegt werden. Es müssen entlang der Bundesstraße durchgehend und ohne größere Baulücken Betroffenheiten nachgewiesen werden. Folgen der geschlossenen Bebauung nach einer größeren Baulücke noch vereinzelte Gebäude, so ist es mit der Verkehrsfunktion der Bundesstraße in der Regel nicht zu vereinbaren, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf den gesamten Bereich auszudehnen. Dies gilt grundsätzlich auch dann, wenn an den vereinzelt Gebäuden relativ hohe Pegelwerte nachgewiesen sind.</p> <p>Die Auswirkungen der „B30 Süd“ wurden bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans auf der Grundlage planfestgestellter baulicher Maßnahmen und der Verkehrsuntersuchung B30-neu, Ravensburg-Süd, Modus Consult 2001 untersucht und in der Planung berücksichtigt. Für den Bereich, in dem der/die Einwendende lebt, ist eine starke verkehrliche Entlastung zu erwarten. Nach der Prognose wird es keine Betroffenheiten über den Auslösewerten dieses Lärmaktionsplans geben.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
SONSTIGER LÄRM				
IV.	Bürger 4	27.11.2010	<p>Lärm durch Laubbläser Der Bericht in der SZ vom 19.11.2010 (Anlage) verweist darauf, dass die Nutzung von Laubblasgeräten in Wohngebieten nur in den Zeiten von 9:00 bis 13:00 Uhr und von 15:00 bis 17:00 Uhr erlaubt sind. Gilt dies auch für Ravensburg?</p> <p>Wenn ja, wer kontrolliert die Einhaltung?</p>	<p>Die Betriebszeiten für Laubbläser sind in der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) bundeseinheitlich geregelt. Nach § 7 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 und 2 der 32. BImSchV dürfen Laubbläser an Sonn- und Feiertagen ganztägig nicht betrieben werden. Werktags dürfen Laubbläser mit EU-Umweltzeichen in der Zeit von 7.00 – 20.00 Uhr benutzt werden. Für alte Laubbläser ohne Umweltzeichen gelten Betriebszeiten von 9.00 – 13.00 Uhr und von 15.00 – 17.00 Uhr. Ordnungswidrigkeiten nach § 9 der 32.BImSchV werden von der städtischen Bußgeldstelle verfolgt.</p>
GEWERBLICHER LÄRM				
VI.	Bürger 6	04.02.2011	<p>Kiesabbau im Knollengraben Einwendung gegen die Fristverlängerung zum Kiesabbau. Lärm der B32 ist bereits unzumutbar. Wertverlust der Immobilie. 5-jähriger Zeitraum für den Dammbau eines Schallschutzes ist nicht akzeptabel.</p>	<p>Der Gewerbelärm in Ravensburg ist kein Thema dieser ersten Stufe der Lärmaktionsplanung. Die Stadt Ravensburg ist durch die Bundes-, Kreis- und Gemeindestraßen in besonderem Maße von Straßenverkehrslärm betroffen. Dieser soll durch den Lärmaktionsplan bekämpft werden. Zur Entlastung vom Straßenverkehrslärm der B 32 sind im Knollengraben eine Geschwindigkeitsbeschränkung als vorübergehende Sofortmaßnahmen und – langfristig – der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelages als Maßnahmen des Lärmaktionsplans vorgesehen.</p>

D. Stellungnahmen der Behörden und der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans Ravensburg (2. Beteiligung)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
I.	Bodensee-Oberschwaben Bahn GmbH & Co. KG	11.11.2010	Keine Einwendungen / Anregungen, da Belange nicht berührt sind.	
II.	DB Services Immobilien GmbH	15.11.2010	Keine Einwendungen / Anregungen	
III.	Gemeinde Baidt	16.11.2010	Keine Einwendungen / Anregungen	
IV.	Flughafen Friedrichshafen GmbH	16.11.2010	Keine Einwendungen / Anregungen	
V.	Eisenbahn Bundesamt	17.11.2010	LAP liegt im alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Somit keine Mitwirkung vorgesehen.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VI.	Stadtwerke	06.12.2010	Geschwindigkeitsbeschränkungen Verlängerte Fahrzeiten führen zu einem Attraktivitäts- u. damit Akzeptanzverlust des ÖPNV. Mehrkosten durch erhöhten Fahrzeugeinsatz wg. geringerer Abwicklungsgeschwindigkeit. Tempolimit von 30 km/h ganztägig ist nicht tragbar; bei zwingender Erfordernis wäre es nachts (22:00 – 06:00 Uhr) möglich.	Die Geschwindigkeitsbeschränkungen und damit einhergehenden geringfügigen Fahrzeitverlängerungen betreffen nicht nur den ÖPNV, sondern auch den Individualverkehr. Ein Attraktivitäts- und Akzeptanzverlust des ÖPNV ist daher nicht zu erwarten. Die Zeitverluste aufgrund der im Lärmaktionsplan der Stadt Ravensburg vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sind insbesondere am Tag gering (9 sec. im Zuge der B 32). Ein erhöhter Fahrzeugeinsatz wird aufgrund dessen nicht erforderlich sein. Da die Beschränkungen auf 30 km/h nur während der Nachtzeit vorgesehen sind, sind Abwicklungsschwierigkeiten nicht zu erwarten.
VII.	Gemeinde Horgenzell	14.12.2010	Von der Planung nicht betroffen, deshalb keine Beteiligung erforderlich.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 1	Polizeidirektion Ravensburg	15.12.2010	Geschwindigkeitsbeschränkungen Es gelten die Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV entsprechend der bauplanungsrechtlichen Einstufung des Gebiets.	<p>Rechtsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt sind, ist § 45 StVO. Im Regime der Lärmaktionsplanung entfalten die Lärmschutz-Richtlinien-StV dabei keine Bindungswirkung. Die Gemeinde, die einen Lärmaktionsplan aufstellt, wird nicht „an Stelle der Straßenverkehrsbehörde“ und nicht in deren Regelungsregime tätig. Die Gemeinde erfüllt mit der Lärmaktionsplanung eine eigene planerische Aufgabe. Durch den Lärmaktionsplan konkretisiert die Gemeinde, inwieweit vor Ort tatsächlich eine „Lärm-Gefahrenlage“ im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO besteht. An diese Wertung ist die Straßenverkehrsbehörde gemäß §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 S. 1 BImSchG gebunden. Sie kann die Wertung nicht rückgängig machen, indem sie auf der Rechtsfolgenseite wieder auf ihre Verwaltungsvorschriften zurückgreift.</p> <p>Die Stadt Ravensburg hat die Auslösewerte des Lärmaktionsplans – entsprechend einer Gesetzesinitiative des Landes Baden-Württemberg im Bundesrat (BR-Drs. 280/06, S. 2) – mit einem L_{DEN} von 70 dB(A) und einem L_{Night} von 60 dB(A) bestimmt (siehe Kap. B.3.5 des LAP RV). Bei der Festlegung einer Maßnahme im Lärmaktionsplan ist die tatsächliche Nutzungsart eines Gebäudes insoweit relevant, als die UmgebungslärmRL Menschen in ihrer konkreten Lärmbelastungssituation von Umgebungslärm entlasten bzw. hiervor schützen will. Da in einem gewerblich genutzten Gebäude typischerweise keine Menschen leben und schlafen, besteht hier grundsätzlich kein Bedürfnis, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 2	Polizeidirektion Ravensburg	15.12.2010	Vom LAP sind größtenteils Hauptverkehrsstraßen betroffen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen allgemein der Verkehrsfunktion entgegen, sodass hiervon nur das RP Ausnahmen erteilen kann.	<p>Die Stadt Ravensburg nimmt bei der Festlegung der Maßnahmen eine umfassende Abwägung aller betroffenen Belange vor. Bei der Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird insbesondere die Verkehrsfunktion der Straße, die bei einer Straße mit überörtlicher Funktion besonders gewichtig ist, berücksichtigt. Eine Zustimmung des Regierungspräsidiums zur Festlegung einer Maßnahme im Lärmaktionsplan ist nicht erforderlich.</p> <p>Verkehrsbeschränkende Maßnahmen können auch bei Pegelwerten unter 65 dB(A) festgelegt werden (klassisch BVerfG, UrT. v. 4.6.1986 – 7 C 76/84 – juris, Rn. 14). Die Auslöswerte dieses Lärmaktionsplans liegen bei 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} (s. o. D.VIII.1). Die „Grenzwerte“ der Lärmschutz-Richtlinien-StV sind für die Stadt bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans nicht verbindlich (s. o. D.VIII.1).</p> <p>Selbst eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Subjektiv wird die Lärmsituation zusätzlich durch die Absenkung der Spitzenpegel entlastet (s. Kap. B.5.1 des LAP RV). Dieser Sichtweise hat sich inzwischen auch die höhere Straßenverkehrsbehörde angenähert. In seinem Rundschreiben vom 11.11.2010 (Az.: 46-1/3851.5-6/Lärmaktionspläne) hat das Regierungspräsidium Tübingen erklärt, dass die Angabe der erwarteten Pegelminderung nicht mehr erforderlich sei. Im Übrigen kommt selbst nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 bei einer Pegelminderung von 2,1 dB(A) die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in Betracht (Nr. 2.3, Fn. 10 RL).</p>
VIII. 3			<p>Nach dem Schreiben des RP Tübingen vom 12.11.2010 gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Erst bei Überschreitung der Lärmrichtwerte von 5 db(A) besteht eine Pflicht zur Anordnung von Temporeduzierungen; im LAP in vielen Fällen nur Überschreitungen von 1,5 – 2,5 db(A). <p>Eine Lärminderung von 2-3 dB(A) wird vom menschlichen Gehör kaum wahrgenommen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 4	Polizeidirektion Ravensburg	15.12.2010	- Durch die Umsetzung der Temporeduzierungen: wesentliche Erhöhung des Schilderwaldes.	Durch die im Lärmaktionsplan festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen werden stets Pegelminderungen von mind. 2,1 dB(A) erreicht. Alle Maßnahmen bewirken damit eine erhebliche und spürbare Entlastung der Lärmsituation. Innerhalb geschlossener Ortschaften können zur Reduzierung des „Schilderwaldes“ nach § 45 Abs. 1c S. 1 StVO Tempop-30-Zonen eingerichtet werden. Dies gilt jedoch nicht für Straßen des überörtlichen Verkehrs wie Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen, § 45 Abs. 1c S. 2 StVO. Für auf die Nachtzeit beschränkte Geschwindigkeitsbeschränkungen kommt eine Zonen-Regelung ebenfalls nicht in Betracht.
VIII. 5			<p>- Verstärkte Tempokontrollen wären unerlässlich. Die erforderlichen Überwachungsmaßnahmen dürften im notwendigen Umfang nicht möglich sein. (vor allem zur Nachtzeit).</p> <p>- Bei Temporeduzierungen von 30 km/h auf der Gartenstraße herrscht vermutlich wenig Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern</p>	<p>Nach Erfahrungsberichten anderer Städte, die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h nachts bereits angeordnet haben, kommt es gerade in den ersten Wochen nach der Anordnung vermehrt zu Überschreitungen. In dieser Zeit ist eine verstärkte Geschwindigkeitskontrolle durch den Einsatz stationärer und mobiler Überwachungsgeräte erforderlich. Bereits ab der dritten Woche gehen die Beanstandungen jedoch deutlich zurück, sodass auch die Überwachungsmaßnahmen zurückgefahren werden können.</p> <p>Das Beispiel der B 31 in Freiburg zeigt, dass die Verkehrsteilnehmer – nach ersten Anlaufschwierigkeiten – auch auf einer 4-spurig aufgebauten Bundesstraße die Maßnahme akzeptieren und sich daran halten. Erste Erfahrungsberichte der Stadt Freiburg sind einsehbar unter: http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1229091_11/index.html; letzter Zugriff 24.03.2011</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
IX.	Handwerkskammer Ulm	16.12.2010	Keine Einwendungen / Anregungen	
X. 1	Landratsamt Ravensburg	20.12.2010	Sachgebiet Gewerbeaufsicht Keine Anregungen	Das Landratsamt Ravensburg wird selbstverständlich am weiteren Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligt werden. Die verkehrsverlagernden Effekte der Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden in der Detailanalyse Ravensburg untersucht. Eine Verlärmung der verkehrsarmen Gebiete ist durch die Umsetzung der Maßnahmen in nur sehr geringem Umfang zu erwarten. Der Nutzen durch die Entlastung der Lärmschwerpunkte (insbesondere durch die örtliche Geschwindigkeitsreduzierung) überwiegt erheblich gegenüber den geringfügigen Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten.
X. 2			Sachgebiet Straßenbau Derzeitige Belange (Kreisstraßen) sind nicht betroffen; möchten jedoch weiterhin am Verfahren beteiligt werden.	
X. 3			Sachgebiet Verkehr Große Kreisstädte verfügen über eigene Verkehrsrechtszuständigkeit und deshalb liegt die Zuständigkeit in den o.g. Gemarkungen nicht beim LRA.	
X. 4			Sachgebiet Naturschutz und Gewässer Keine grundsätzlichen Bedenken. Bei Geschwindigkeitsreduzierungen muss bedacht werden, dass Verkehrsverlagerungen/-zunahmen in ruhigere Bereiche die Folge sein können. Die Verlärmung von verkehrsärmeren Gebieten (wie z. B. Bavendorf-Adelsreute) darf nicht eintreten	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.1	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	20.12.2010	Verweis auf Schreiben vom 18.12.2009 Die Definition einer sog. Lärmkennziffer > 50 dB(A) ist ein Versuch, die Lärmwerte künstlich und übermäßig nach oben zu schrauben. Diese Vorgehensweise wird nicht akzeptiert. Die Kritik bezieht sich insbesondere auf das infolge der verwendeten Formel verwendete Niveau.	Bei der Erarbeitung des Lärmaktionsplans orientiert sich die Stadt Ravensburg für die Frage, ob ein regelungsbedürftiges Lärmproblem oder Lärmauswirkungen vorliegt und – im Rahmen der planerischen Abwägung - Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden, grundsätzlich an den Auslösewerten. Diese hat die Stadt Ravensburg mit 70 dB(A) für den L _{DEN} und 60 dB(A) für den L _{Night} bestimmt. Die Lärmkennziffer ist nur ein zusätzlicher Belang der planerischen Abwägung. Der Lärmaktionsplan gibt die von der Stadt Ravensburg vertretene Rechtsauffassung wieder, wonach die rechtmäßigen Festlegungen eines Lärmaktionsplans für die zuständigen Fachbehörden Bindungswirkungen entfalten (vgl. § 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG). Die positiven und negativen Auswirkungen sowie Kosten einer Maßnahme sind Gegenstand der Abwägung des Lärmaktionsplans. Für den Wirtschafts- und Individualverkehr stellen sich die Kosten einer Geschwindigkeitsbeschränkung insbesondere als Zeitverlust dar. Die durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg verursachten Fahrzeitverluste sind insbesondere am Tag vernachlässigbar. Für eine Fahrt B33 Dürnst – B32 Knollengraben ergibt sich eine Zunahme um 20 sec. In der Nachtzeit beträgt die Zunahme aufgrund der zusätzlichen innerörtlichen Beschränkungen maximal 5 Minuten. Eine konkrete Kostenbetrachtung und Wirtschaftlichkeitsberechnung für diese Zeiteinbuße erscheint nicht verhältnismäßig. Es ist auch fraglich, ob dies monetär dargestellt werden kann, da die nächtlichen Fahrleistungen nicht bekannt sind.
XI.2			Die Frage nach der Rechtswirksamkeit bzw. einem Rechtsanspruch aus dem LAP ist noch strittig; darauf sollte hingewiesen werden.	
XI.3			Eine Kosten/Nutzen-Analyse ist dringend erforderlich, damit eine ausreichende Abwägung zwischen Maßnahmen zur Lärmreduzierung und dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit möglich ist.	
XI.4			In einer Umfrage der IHK bei ca. 100 Verkehrsunternehmen und Verladern in der IKAG-LAP zu den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen haben 13 von leichten und 4 von massiven Problemen berichtet. Ein befragtes Speditionsunternehmen hat den Zeitverlust mit jährlichen Prozeßkosten von 6.600 € angegeben. Es verweist auch auf geringere Reichweiten von Nachtfahrten infolge der strengeren Vorgaben durch Lenk- und Ruhezeiten.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.5	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	20.12.2010	Es fehlt eine Aussage zu sonstigen Emissionen, die durch eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h bzw. 40 km/h erhöht werden. Es ist offensichtlich, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird, dafür aber andere Schadstoffe wie NO _x . Auf die Anlage 3 der städtebaulichen Klimafibel beim baden-württembergischen Wirtschaftsministerium wird verwiesen.	<p>Die von dem Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste von 8 Minuten werden selbst auf der Maximaldistanz nicht erreicht. Im Übrigen benennt das Speditionsunternehmen dies nur als „leichte Problem“. Dies ist angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar.</p> <p>Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen.</p> <p>Solche negativen (mittelbaren) Wirkungen einer Maßnahme können auftreten, wenn durch die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der örtlichen Verhältnisse der Verkehrsfluss gestört wird und sich Rückstaus bilden. In Ravensburg sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h bzw. 40 km/h auf die Nachtzeit beschränkt. Die Verkehrsdichte ist während dieser Zeit viel geringer und die Ampelsignalanlagen sind zum großen Teil außer Betrieb. Daher sind kaum zusätzliche Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu erwarten. Eine relevante Zunahme von Emissionen ist nicht zu erwarten; es ist eher von einer Verbesserung der Schadstoffbelastung auszugehen (vgl. dazu LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009, Anhang 1, Tabelle 2).</p> <p>Die nach Ziff. 1.4 bzw. 2.5 des Anhang VI der UmgebungslärmRL an die Kommission zu übermittelnden Daten beziehen sich nicht auf einzelne Lärmschwerpunkte, sondern auf den gesamten Ballungsraum bzw. Ort in der Nähe einer Hauptverkehrsstraße, für den nach § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird.</p> <p>Aus § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG ergibt sich, dass Einzelplanungen in der Regel nicht erforderlich sind. Im Übrigen bestimmt die für die Aufstellung</p>
XI.6			Die Anzahl der betroffenen Einwohner liegt teilweise im unteren zweistelligen Bereich, einmal sogar im einstelligen Bereich. Nach Anhang VI der UmgebungslärmRL soll die Zahl der betroffenen Menschen auf die nächste Hundertstelle gerundet werden. Bei 49 Betroffenen sollte demnach die Angabe „0“ erfolgen.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI. 7	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	20.12.2010	Maßnahmen, deren Minderungswirkung unter 3 dB(A) liegen erfüllen die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht, da sie von den Betroffenen nicht wahrgenommen werden.	des Lärmaktionsplans zuständige Gemeinde aufgrund ihrer Planungshoheit selbst, in welchen Bereichen des Gemeindegebiets regelungsbedürftige Lärmauswirkungen und Lärmprobleme bestehen und welche Maßnahmen sie dagegen festlegt. Diese Entscheidung beruht insbesondere auf einer ordnungsgemäßen Abwägung unter Berücksichtigung der konkreten Verhältnisse vor Ort. Auch eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen (s. o. D.VIII.3).
XI. 8			<p>Zu den einzelnen Maßnahmen</p> <p>Mariatal Wegen der geringen Betroffenenzahl wird wegen Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme abgelehnt. LOA käme allenfalls in Betracht.</p> <p>Untereschach Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht zulässig/verhältnismäßig; Passiver Schallschutz an Fenstern (wg. Umgebungslärm); Höchste Wirkung hätte ein LOA; sollte bei der nächsten Gelegenheit eingebaut werden.</p> <p>Knollengraben Differenzierte Geschwindigkeitsbeschränkungen auf so kurzem Abschnitt ist nicht zulässig/verhältnismäßig; Abbrems-/Beschleunigungsgeräusche wirken negativ. Passiver Schallschutz an Fenstern ist effektiver; LOA sollte bei der nächsten Gelegenheit eingebaut werden.</p>	<p>Eine Maßnahme ist verhältnismäßig, wenn sie geeignet, erforderlich und angemessen ist.</p> <p>Die festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen können in Untereschach, Knollengraben, Dürnast-Bavendorf (Ortsdurchfahrten), Obereschach und in der Innenstadt im Vergleich zur Ausgangssituation die Pegelwerte jeweils um 2,1 – 2,5 dB(A) absenken. In der Wan-gener Straße ist im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts vorgesehen. Dadurch werden Pegel-minderungen von bis zu 3 dB(A) erreicht. Alle Maßnahmen sind daher zur Lärminderung geeignet, da sie einen deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten bewirken (im Einzelnen s. o. D.VIII.3).</p> <p>Die Maßnahmen sind erforderlich. Kurzfristig umsetzbare Alternativmaßnahmen mit einer vergleichbaren Lärmmin-derungswirkung sind nicht ersichtlich.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI. 8	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	20.12.2010	<p>Dürnast/Bavendorf Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht zulässig/verhältnismäßig; Höchste Wirkung hätte ein LOA; sollte bei der nächsten Gelegenheit eingebaut werden.</p> <p>Obereschach Wegen geringer Betroffenenzahl wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zulässig/verhältnismäßig.</p> <p>Innenstadt Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht zulässig/Verhältnismäßig, insbesondere aufgrund der eintretenden Zeitverluste; passiver Schallschutz an Fenstern (wg. Lärminderung bei Nacht). Innerstädtisches Verkehrskonzept wird begrüßt.</p>	<p>Da nach der UmgebungslärmRL „Geräusche im Freien“ bekämpft werden sollen (vgl. Art. 3 lit. a); § 47 b Nr. 1 BImSchG), kommen passive Lärmschutzmaßnahmen nur in Betracht, wenn es anderen Möglichkeiten zur Lärminderung nicht gibt. Das ist nicht der Fall.</p> <p>Angesichts der hohen Betroffenenheiten sind die Maßnahmen auch angemessen. Bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geht die Rechtsprechung davon aus, dass die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist; die bloße Lärmbelästigung kann zu einer Gesundheitsgefahr (Art. 2 Abs. 2 GG) für die Betroffenen werden (vgl. nur BVerwG, Urt. v. 7.3.2007 – 9 C 2/06 – juris, Rn. 29 m. w. N.). Daher besteht auch an den Lärmschwerpunkten Handlungsbedarf, an denen die IHK von einer „geringen Zahl an Betroffenen“ ausgeht. Auch hier kann eine relevante Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der UmgebungslärmRL erreicht werden. Langfristig sieht der Lärmaktionsplan den Einbau eines lärmmindernden Asphalts an den Lärmschwerpunkten vor.</p> <p>Nach der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren sind an den Lärmschwerpunkten Mariatal und außerorts zwischen Bavendorf und Ravensburg (Geissweiden) keine Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des Lärmaktionsplans vorgesehen.</p> <p>Am Lärmschwerpunkt Knollengraben – Wangener Straße gibt es außerorts nur ganz vereinzelte Bebauung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist in diesem Bereich angesichts der wichtigen Verkehrsfunktion der Bundesstraße nicht zu rechtfertigen. Erhebliche Brems- oder Beschleunigungsgeräusche, die die Lärminderung infolge der Geschwindigkeitsbeschränkung wieder aufheben würden, sind bei einer Tempodifferenz von 20 km/h nicht zu erwarten. während der Nachtzeit ist die Verkehrsdichte deutlich geringer, sodass der Verkehr insgesamt besser fließt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI. 8	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	20.12.2010		Die Zeitverluste am Lärmschwerpunkt Innenstadt sind gering, für eine Fahrt auf der B 32 Ulmer Strasse - Knollengraben ergibt sich ein Verlust von unter 90 sec. Angesichts der hohen Anzahl der über den Auslösewerten betroffenen Menschen und der unzumutbaren Lärmbelastung erscheint dies zumutbar.
XII. 1 XII. 2	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	21.12.2010	Keine Einwendungen/ Anregungen (war bei der LAP-Planung eingebunden) Interkommunales Vorgehen wird begrüßt Positiv wird die einheitliche Vorgehensweise durch den Zusammenschluss mehrerer benachbarter Kommunen gesehen, weil damit keine Lärmverlagerung, sondern nach einer gemeinsamen Lösung des Lärmproblems gesucht wird.	
XIII. 1	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Berücksichtigung des Planfeststellungsverfahrens „B 30, OU Ravensburg, BA VI“ und Abstimmung mit den prognostizierten Verkehrsmengen. Die Quellen der prognostizierten Verkehrsmengen sind im Lärmaktionsplan zu benennen.	Bei der Auswahl der Maßnahmen wurde neben der verkehrlichen Bestandssituation auch der Zeithorizont nach Realisierung der „B30 Süd“ betrachtet (siehe Kap. B.5.2.2.1.2 des LAP RV). Die Wirkungsanalyse der „B30 Süd“ erfolgt auf der Grundlage der Verkehrsuntersuchung B30-neu Ravensburg-Süd, Modus Consult 2001. Die Quelle ist im Lärmaktionsplan RV in Kap. B.5.2.2.1.2 ausdrücklich benannt.
XIII. 2	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Abwägung von passiven und aktiven Lärmschutzmaßnahmen. In Mariatal scheint die Verhältnismäßigkeit von aktiven zu möglichen passiven Lärmschutzmaßnahmen nicht gerechtfertigt. Dies gilt ebenso für den Außerortsbereich von Dürnst-Bavendorf.	Passive Lärmschutzmaßnahmen kommen nur in Betracht, wenn andere Maßnahmen zur Minderung des Umgebungslärms nicht möglich sind (s. o. D.XI.8). An den Lärmschwerpunkten Mariatal und außerorts zwischen Bavendorf und Ravensburg (Geissweiden) sind nach der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren keine Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des Lärmaktionsplans vorgesehen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 3	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Derzeit ist nur der einlagige offenporige Asphalt als lärmindernder Belag neben den Regelbauweisen zugelassen. Dies gilt lediglich für Außerortsstraßen mit über 60 km/h. Innerorts sind lärmoptimierter Asphalttypen noch in der Erprobung. Der Straßenbaulastträger kann nicht durch einen Lärmaktionsplan verpflichtet werden, ein Belag einzubauen, der nicht zugelassen und nicht als Regelbauweise anerkannt ist.	Der Lärmaktionsplan sieht nicht den Einbau eines bestimmten Fahrbahnbelages als Maßnahme vor. Vielmehr ist der Asphalt einzubauen, der im Zeitpunkt des Austausches des bestehenden Asphalts dem neuesten Stand der Technik entspricht und mit verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirkt.
XIII. 4	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt entsprechend der sich aus der landesweit ergebenden Dringlichkeit nach Vorlage aller Lärmaktionsplanungen. Die von der Straßenbauverwaltung als notwendig erachteten Lärmschutzmaßnahmen werden in einer nach den Baulastträgern Bund und Land getrennten Aufstellung zu erfassen. Die Realisierung der Lärmsanierungsprojekte erfolgt entsprechend der bereitgestellten Haushaltsmittel.	Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Wenn die Gemeinde in ihrem Lärmaktionsplan eine Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es dabei keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten einer Maßnahme sind jedoch ein gewichtiges Argument für die Gemeinde in der Abwägung.
XIII. 5	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes sind nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5, Abs. 9 Satz 1 StVO in Verbindung mit den Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr 2007 nur zulässig, wenn „auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der ... Rechtsgüter erheblich übersteigt“. Erste Voraussetzung ist, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr überschritten sind.	Im Regime der Lärmaktionsplanung sind die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 bei der Prüfung des § 45 StVO nicht verbindlich. Vielmehr konkretisiert die Gemeinde durch den Lärmaktionsplan, inwieweit vor Ort tatsächlich eine „Lärm-Gefahrenlage“ im Sinne des § 45 Abs. 9 S. 1 StVO besteht. An diese Wertung ist die Straßenverkehrsbehörde gemäß §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 S. 1 BImSchG gebunden (s. o. D.VIII.1)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 6	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	<p>Aus den Karten zum LAP ist nicht zu entnehmen, wie weit die Richtwerte überschritten sind. Es muss für die gesamte Strecke angegeben werden, wie stark die Richtwerte an den einzelnen Gebäuden entlang der Straße, für die Anordnung erfolgen soll, überschritten sind.</p> <p>Von den L_{DEN}-Werten sind bei der Umrechnung Abschläge zu machen: 2 dB(A) bei Bundesstraßen und 1 dB(A) bei Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, die L_{Night}-Werte entsprechen den RLS-Werten nachts.</p>	<p>Die Höhe der Überschreitungen der Auslöswerte des Lärmaktionsplans ergibt sich aus den dem Lärmaktionsplan als Anlage 4 beigefügten Lärmkarten. Darin sind die Pegelwerte – entsprechend der Kartierung des Landes Baden-Württemberg durch die LUBW – in 5-dB(A)-Schritten dargestellt. Das aus der Nachkartierung bei der Stadt Ravensburg vorhandene Datenmaterial, das die Pegelwerte im Bestand in 1 dB(A)-Schritten angibt, wurde dem RP Tübingen mit E-Mail vom 11.02.2011 bereits übersandt.</p> <p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die RLS-90 diesen Vorgaben nicht entspricht, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gemäß § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i. V. m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf der RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepaßt. Eine erneute „Rückrechnung“ der Pegelwerte nach RLS-90 durch die Gemeinden wäre somit mit den Vorgaben der UmgebungslärmRL nicht zu vereinbaren. Der Straßenverkehrsbehörde bleibt es indes unbenommen, die von der Gemeinde ermittelten Pegelwerte für sich mit etwaigen Zu- oder Abschlägen gegenzurechnen.</p>
XIII. 7	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Dem LAP lässt sich nicht entnehmen, wie die betroffenen Gebiete bauplanungsrechtlich einzustufen sind, was für die Höhe der Richtwerte der Lärm-schutzrichtlinien Straßenverkehr relevant ist.	Die Nutzung eines Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. D.VIII.1).
XIII. 8	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Wo Zuschläge zu den VBUS-Werten nach RLS90 für Lichtsignalanlagen gemacht werden können, ist aus dem LAP nicht abzuleiten, weil keine Lichtsignalanlagen eingetragen sind.	Das von der Gemeinde bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans vorzunehmende Berechnungsverfahren nach VBUS (s. o. D.XIII.6) berücksichtigt keine Zu- oder Abschläge für Lichtsignalanlagen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 9	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Dem LAP lässt sich nicht entnehmen, an welchen Gebäuden bereits passiver Lärmschutz eingebaut wurde. Zum Schutz von Gebäuden, für die bereits passiver Lärmschutz finanziert wurde, sind Eingriffe in den fließenden Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen nicht gerechtfertigt.	Die Finanzierung von passivem Lärmschutz steht der Festlegung einer Geschwindigkeitsbeschränkung nicht entgegen, da damit der Umgebungslärm, d. h. die Geräusche im Freien, nicht gemindert werden (vgl. Art. 3 lit. a) UmgebungslärmRL; § 47 b Nr. 1 BImSchG).
XIII. 10	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Die Detailanalyse zu verkehrsverlagernden Maßnahmen enthält keine Aussagen über die verkehrstechnische Geeignetheit der Ausweichstrecken.	Bei der Detailanalyse wurden neben den schalltechnischen Wirkungen auch die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen untersucht. In der Planung wurde berücksichtigt, ob die Alternativrouten zur Aufnahme der verkehrlichen Mehrbelastung grundsätzlich geeignet sind (vgl. z.B. S. 39 der Detailanalyse für das Lkw-Durchfahrverbot auf der B32).
XIII. 11	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Entgegen der im LAP dargelegten Rechtsauffassung genügt es für die Rechtmäßigkeit straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht, dass diese in einem beschlossenen LAP enthalten sind. Da § 47 d Abs. 6. in Verbindung mit § 47 Abs. 6 BImSchG eine Rechtsgrund- und keine Rechtsfolgenverweisung ist, entfaltet der LAP keine Bindungswirkung wie ein Luftreinhalteplan. Die Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr 2007 sind nicht irrelevant, sondern die untere Straßenverkehrsbehörde hat sich daran zu orientieren.	Die Rechtmäßigkeit straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen ergibt sich – wie das RP zutreffend ausführt – nicht daraus, dass die Maßnahme in einem beschlossenen Lärmaktionsplan enthalten ist. Rechtsgrundlage und Prüfungsmaßstab für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen ist § 45 StVO. Ob § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG dabei eine Rechtsgrund- oder eine Rechtsfolgenverweisung ist, kann dahinstehen. Im Regime der Lärmaktionsplanung entfalten die Lärmschutz-Richtlinien-StV in beiden Fällen keine Bindungswirkung (s. o. D.VIII.1)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 12	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Liegen die Beurteilungswerte weniger als 5 dB(A) unter den Richtwerten der Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr, sind für die fehlerfreie Beurteilung neben der Prüfung anderer möglicher Maßnahmen, zu den neben baulichen Maßnahmen auch Verkehrslenkung, Verkehrsverflüssigung, Lärmsanierung betroffener Gebäudezellen, auch die Auswirkungen des Ausweichverkehrs und das Maß der Lärmreduktion zu prüfen.	Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans hat die Stadt Ravensburg an allen Lärmschwerpunkten verschiedene Maßnahmen zur Lärminderung untersucht (siehe die Wirkungsanalysen in Kap. B.5.2.2 des LAP RV). Es wurden die Maßnahmen festgelegt, die im Hinblick auf das Planziel „Lärmschutz“ geeignet und erforderlich und auch unter Berücksichtigung aller weiteren betroffenen Belange angemessen sind. In dieser planerischen Abwägung wurden auch der Ausweichverkehr (Modelluntersuchungen) sowie das Maß der Lärmreduktion (Differenzkarten) berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 13	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Bewertung der einzelnen Maßnahmen	Zu den Bewertungen der Maßnahmen an den einzelnen Lärmschwerpunkten durch das RP ist grundsätzlich anzumerken, dass die Nutzung eines Gebäudes für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant ist, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. D.VIII.1). Die Finanzierung von passivem Lärmschutz steht der Festlegung einer Maßnahme nicht entgegen (s. o. D.XIII.9).
XIII. 14			Mariatal: vermutlich als Mischgebiet einzustufen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung tagsüber ist nicht zu rechtfertigen, da nicht einmal der Richtwert für ein Wohngebiet überschritten ist und von den L_{DEN} -Werten noch 2 dB(A) abzuziehen sind. Der nächtliche Richtwert für ein Wohngebiet ist nur an 2 Wohnungen mit insgesamt 4 Bewohnern geringfügig überschritten. Für die Mariataler Straße wurde bereits passiver Lärmschutz finanziert. Insofern kommt voraussichtlich auch keine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht.	Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ganztags am Lärmschwerpunkt Mariatal wird im Zuge der Überarbeitung des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren als Maßnahme verworfen.
XIII. 15			Untereschach: voraussichtlich kein allgemeines Wohngebiet (Autohaus, vermutlich auch landwirtschaftliche Betriebe). Bei der erforderlichen Abwägung sind die Höhe der Überschreitungen des nach bauleitplanerischer Einstufung relevanten Richtwerts und der bereits finanzierte passive Lärmschutz zu berücksichtigen.	Die Detailergebnisse der Nachkartierung durch die Stadt Ravensburg wurden dem RP bereits übersandt (s. o. D.XIII.6)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 16	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	<p>Wangener Straße – Knollengraben: Keine Bedenken gegen Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Voraussetzung ist, dass das Ortsschild entsprechend der VwV zu Zeichen 310 und 311 steht. Für 40 km/h im Bereich Knollengraben und Wangener Straße fehlen weitere Informationen. Teile sind als Mischgebiet einzustufen (Richtwert: 62 dB(A)). Eine merkliche Überschreitung dürfte nur bei wenigen Gebäuden vorliegen. Die Lärmreduzierung von weniger als 1,5 dB(A) ist nicht hörbar und die Maßnahme damit nicht verhältnismäßig. Zudem wurde bereits passiver Lärmschutz finanziert.</p> <p>Welcher Bereich mit der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Wangener Straße gemeint ist, ist unklar.</p> <p>Dürnast-Bavendorf: Das Gebäude Markdorfer Straße 70 ist vermutlich ein Gewerbebetrieb. Es gelten günstigen Falls Richtwerte eines Mischgebiets von 72/62 dB(A).</p> <p>Für den L_{DEN}-Wert ist ein Abschlag von 2dB(A) vorzunehmen, sodass die Geschwindigkeitsbeschränkung tagsüber nicht gerechtfertigt ist. Dasselbe gilt nachts wegen eines Einzelgebäudes. Allenfalls Finanzierung passiven Lärmschutzes.</p>	<p>Im Knollengraben kennzeichnen die Ortstafeln entsprechend Ziff. I. 1 der VwV zu § 41 StVO zu den Zeichen 310 und 311 (Ortstafel) den Bereich der (einseitigen) geschlossenen Bebauung</p> <p>Für den Bereich Wangener Straße wurden die Detailergebnisse der Nachkartierung durch die Stadt Ravensburg dem RP bereits übersandt (s. o. D.XIII.6). Im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren wird die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Wangener Straße von bisher 40 km/h nachts auf 30 km/h nachts nochmals reduziert. Dadurch wird eine Pegelminderung von bis zu 3,0 dB(A) erreicht.</p> <p>Bei der zusätzlichen Festlegung der 30 km/h nachts in der Wangener Straße auf S. 152 des Lärmaktionsplans handelt es sich um ein Redaktionsversehen. Die Festlegung wird gestrichen.</p> <p>Im Bereich des Gebäudes Markdorfer Straße 70 sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor. Die Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt Bavendorf ist von Ravensburg kommend ab dem Beginn der geschlossenen Bebauung bis zur Höhe des Gebäudes Markdorfer Str. 45 festgelegt.</p> <p>Eine Umrechnung von VBUS nach RLS-90 nimmt die Gemeinde nicht vor (s. o. D.XIII.6)</p>
XIII. 17				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung	
XIII. 18	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	Ähnliches gilt für die anderen an dieser Strecke gelegenen Gebäude; insgesamt sind nur 6 Per. mit Pegelwerten über 60 dB(A) nachts betroffen.	Da bei Lärmpegeln von über 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist, besteht auch bei einer geringeren Anzahl an betroffenen Menschen Handlungsbedarf (s. o. D XI.8). Da bei einem Lärmpegel von über 60 dB(A) nachts die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist, besteht auch bei einer geringeren Anzahl an betroffenen Menschen Handlungsbedarf (s. o. D.XI.8). Die Lärm-minderung um mind. 2,1 dB(A) für 16 betroffene Menschen ist eine relevante Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der UmgebungslärmRL	
XIII. 19			Zu wenig Betroffene in der Ortsdurchfahrt Bavendorf . Höhe der Überschreitung und bauplanungsrechtliche Einstufung nicht erkennbar. Keine Abwägung mit passivem Lärmschutz. Für Die Ortsdurchfahrt Dürnast gilt dasselbe.		An dem Lärmschwerpunkt gibt es insgesamt 27 Menschen, die nachts Pegelwerten über 60 dB(A) ausgesetzt sind. Die Anzahl der Betroffenen und die Höhe der Betroffenen rechtfertigt aus Sicht der Stadt Ravensburg die Festlegung der Maßnahme. Die Detailergebnisse der Nachkartierung wurden dem RP bereits übersandt (s. o. D.XIII.6)
XIII. 20			Obereschach: Tettninger Straße 441 liegt im bauplanungsrechtlichen Außenbereich (Richtwerte: 72/62 dB(A)). Tettninger Straße 414 bis 426: Höhe der Überschreitung und bauplanungsrechtliche Einstufung nicht erkennbar. Lediglich 19 Einwohner betroffen. Es ist zu prüfen, ob nicht passiver Lärmschutz vorzuziehen wäre.		Der Lärmschwerpunkt und die Maßnahme sind auf Abschnitte mit Betroffenheiten beschränkt (z. B. nördliche Abgrenzung B32 Ulmer Strasse). Eine weitergehende Differenzierung der Geschwindigkeiten wäre aus Kontinuitätsgründen nicht vertretbar. Die Nachtprogramme der Lichtsignalanlagen werden angepasst.
			Innenstadt: Beschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen nur in den Bereichen, in denen es auch Betroffene gibt. Ampelschaltung muss angepasst werden. Konkrete Pegelwerte und bauplanungsrechtliche Einstufung nicht erkennbar. Teile der Innenstadt von Ravensburg sind Kern- oder Mischgebiete.		

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 20	RP Tübingen Abt. 4	15.12.2010	<p>In der Ulmer Straße ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung gerechtfertigt. Hier zu rechtfertigen wäre die Beschränkung auf der Georgstraße und der Karlstraße da hier hohe Überschreitungen vorliegen. An den Lärmschwerpunkten Jahnstraße, Ziegelstraße, Seestraße sind aufgrund der Überschreitungen Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht von vorneherein ausgeschlossen. Es fehlen jedoch die konkreten Werte und die bauplanungsrechtliche Einstufung.</p> <p>Zwingerstraße – Olgastraße und nördliche Jahnstraße sind vermutlich ein Mischgebiet, so dass der Richtwert 62 dB(A) gilt. Eine ausreichende Anzahl von Gebäuden ist eher fraglich.</p> <p>Sollte es durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Jahnstraße und der Hindenburgstraße zu Verkehrsverlagerungen in die Weißenauer Straße kommen, wäre auch dort eine Geschwindigkeitsbeschränkung vertretbar.</p> <p>Gartenstraße: Je nach Höhe der Überschreitung, Ausdehnung des Bereichs der Überschreitungen und bauplanungsrechtlichen Einstufung kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht kommen.</p>	<p>Entsprechend den Betroffenheiten wird der Lärmschwerpunkt Innenstadt im Norden auf die Ulmer Strasse bis in Höhe Möttelinstraße begrenzt. Der nördliche Teil der Ulmer Strasse weist keine relevanten Betroffenheiten auf, Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.</p> <p>Die Detailergebnisse der Nachkartierung durch die Stadt Ravensburg wurden dem RP bereits übersandt (s. o. D.XIII.7). Die tatsächliche Nutzung eines Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant ist, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. D.VIII.1).</p> <p>Da bei einem Lärmpegel von über 60 dB(A) nachts die verfassungsrechtliche Zumutbarkeitsgrenze überschritten ist, besteht auch bei einer geringeren Anzahl an betroffenen Menschen Handlungsbedarf (s. o. D.XI.8).</p> <p>Die innerstädtische Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts umfaßt auch die Weißenauer Straße (siehe Kap. B.5.3.6.1.2 des LAP RV).</p> <p>Die Detailergebnisse der Nachkartierung durch die Stadt Ravensburg wurden dem RP bereits übersandt (s. o. D.XIII.6). Die tatsächliche Nutzung eines Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant ist, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. D.VIII.1).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIV.	Gemeinde Meckenbeuren	24.01.2011	Zustimmung zur Temporeduzierung auf 30 km/h (bei Nacht) in den Lärmschwerpunkten Unter- und Obereschach. Werden die Maßnahmen im weiteren Verfahren aufgegeben, hätte dies vermutlich nachteilige Effekte auf die Strecke in Richtung Meckenbeuren bzw. Liebenau. In diesem Fall wäre die Detailanalyse anzupassen und die Gemeinde Meckenbeuren erneut anzuhören.	Nach dem derzeitigen Stand des Planungsverfahrens werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen in Untereschach und Obereschach als Maßnahmen des Lärmaktionsplans festgelegt. Die Stadt Ravensburg wird sich für eine zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen einsetzen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XV. 1	Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg	27.01.2011	Interkommunaler Ansatz wird begrüßt	<p>Der Lärmaktionsplan sieht langfristig den Einbau eines lärmmindernden Asphalts als Maßnahme an der Quelle des Straßenverkehrslärms vor.</p> <p>Die Verkehrsverlagerungen durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden in der Modellabschätzung – Detailanalyse Ravensburg untersucht und bei der Planaufstellung berücksichtigt.</p> <p>Der sofortige Austausch des bestehenden Fahrbahnbelages wäre wirtschaftlich nicht vertretbar. Der Lärmaktionsplan sieht daher vor, dass im Zuge des nächsten Austauschs bzw. nach Ablauf dessen Lebensdauer ein lärmmindernder Asphalt eingebaut werden soll. Die Erforderlichkeit der Geschwindigkeitsbeschränkungen wird dann erneut überprüft.</p> <p>Die „Fortschreibung der Gesamtuntersuchung“ untersucht die verkehrsverlagernden Wirkungen aller Maßnahmen, die die Lärmaktionspläne der in der IKAG-LAP beteiligten Städte und Kommunen vorsehen. Für die Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Ravensburg wurde ergänzend eine Detailanalyse durchgeführt.</p> <p>Nach dieser Detailanalyse sind aufgrund der Maßnahmen des Lärmaktionsplans der Stadt Ravensburg Verlagerungswirkungen in diesem Umfang auf die Gemeinden Waldburg, Schlier und Bodnegg nicht zu erwarten. Die Modellschätzung geht auch von Maximalwerten aus, die für die heutige Fassung des Lärmaktionsplans der Stadt Ravensburg nicht mehr zutreffen.</p>
XV. 2		28.01.2011	Bei der Lärmbekämpfung sollte an der Quelle angesetzt werden.	
XV. 3		27.01.2011	Durch Geschwindigkeitsbegrenzungen an der Wangener Straße/Knollengraben ist mit einer Verkehrsverlagerung in den Gemeindegebieten zu rechnen. Lärminderungen auf der einen Seite dürfen nicht zu Lasten von Lärmerhöhungen an anderer Stelle führen. LOA Stellt die beste Lösungsmöglichkeit dar, da es an der Quelle ansetzt. Ein möglichst schneller Einbau sollte angestrebt werden.	
XV. 4			Geschwindigkeitsreduzierungen (bezogen auf die "Fortschreibung der Gesamtuntersuchung" der Rapp Trans AG)	
XV. 5			<ul style="list-style-type: none"> - <u>ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen</u> (Szenario 1) sind nicht relevant, da sie allenfalls Zwischenlösungen sind. - <u>nächtl./ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen (Szenario 2)</u>: Verlagerungseffekte in Waldburg, Schlier, Bodnegg sind zu erwarten (Pegelerhöhung von bis zu 1,5 db(A)). Es ist eine Erhöhung des Anteils Belästigter zu erwarten. Kompensationsmaßnahmen sind daher unumgänglich (z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen auf 40 km/h oder Verkehrsmonitoring). 	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XV. 6	Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg	27.01.2011 28.01.2011 27.01.2011	<p>Was passiert, wenn diese Geschwindigkeitsreduzierungen nicht durchsetzbar sind? Wer führt das Verkehrsmonitoring durch?</p> <p>In welchen Zeitabständen soll das Monitoring erfolgen? Wer konzipiert ggf. erforderliche Maßnahmen?</p> <p>Wer finanziert das Verkehrsmonitoring</p>	<p>So wurden auf der B32 Knollengraben – Wangener Straße die Maßnahmen entschärft, indem eine differenzierende Geschwindigkeitsbeschränkung festgelegt wird und die nächtl. Beschränkung im Knollengraben nicht 30 km/h sondern 40 km/h beträgt.</p> <p>Auf die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in anderen Gemeinden hat die Stadt Ravensburg keinen Einfluß.</p> <p>Die Stadt Ravensburg hat als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt, für ihr Gemeindegebiet ein Verkehrsmonitoring durchzuführen. In der IKAG-LAP wird angestrebt, dieses auf weitere Gemeinden auszuweiten. Zur Koordinierung eines in den Kommunen abgestimmten Monitoring-Konzeptes (Verfahren, Koordination der Zählstellen etc.) wurde bereits ein Arbeitskreis gebildet.</p> <p>Das Monitoring erfolgt vor der Umsetzung der Maßnahmen und ca. 2 – 3 Monate danach.</p> <p>Nach der Auswertung der Ergebnisse des Monitoring wird die Stadt Ravensburg prüfen, ob und ggf. welche Maßnahmen zu ergreifen sind.</p> <p>Die Stadt Ravensburg finanziert das Verkehrsmonitoring für ihr Stadtgebiet.</p>
XV. 7			<p>- Verkehrsmonitoring wird auf der Strecke "Gullen-Schlier" gefordert und eine gleich-zeitige Überprüfung des Modells, wg. der evt Verkehrszunahme von 1.300 Kfz/24h</p>	<p>Gemäß der Regionalen Modelluntersuchung (Anhang 4.6) sind auf dieser Straße keine Kompensationsmaßnahmen erforderlich, da die potentiellen Auswirkungen mit unter 800 Kfz/24h und 1.3 dB(A) als sehr gering eingestuft werden. Nach der Detailanalyse Ravensburg ergeben sich keine relevanten Veränderungen im Sinne der vorgegebenen Filterkriterien.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XV. 8	Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg	27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> - Problematisch wäre aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung mit 7.200 Kfz/24h eine Verkehrsverlagerung auf die Strecke Unterankenreute (L 317); denn wenn die o.g. Fahrzeuge dorthin ausweichen würden, ergäbe sich eine Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/24h, sodass die Gemeinde Schlier einen LAP aufstellen müsste. - <u>nächtl./ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen und nächtl. LKW-Durchfahrtsverbote (Szenario 3)</u>: bei dieser Variante zeigt eine Untersuchung, dass sich auf 3 Straßen eine erhebliche Mehrbelastung von bis zu 5,6 db(A) ergeben können; deshalb wäre dies so nicht umsetzbar. <p>Forderungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zeitnahe Einbau des LOA; LAP sollte Zeitplan vorsehen. - Bis dahin: Durchführung der Kompensationsmaßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierungen auf 40 km/h auf der L325, 326 und K8040 sowie Verkehrsmonitoring). Das Monitoring soll auf den o.g. Straßen und den Gemeindeverbindungsstraßen „Gullen-Schlier“ und „OD Unterankenreute“ durchgeführt werden und alle 2 Jahre erfolgen. 	In Szenarium 2 der Regionaluntersuchung erhöht sich die Belastung auf der L317 Unterankenreute um 500 Kfz/24h auf 7.700 Kfz/24h. Eine Zunahme auf über 8.200 Kfz/24h durch die Maßnahmen der IKAG ist nicht zu erwarten.
XV. 9		28.01.2011		Das Lkw-Nachtfahrverbot ist aufgrund der prognostizierten Verlagerungswirkungen keine Maßnahme des Lärmaktionsplans der Stadt Ravensburg.
XV. 10		27.01.2011		Der zeitnahe Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Lärmschutzgesichtspunkten zweckmäßig. Aufgrund der hohen Kosten ist diese Forderung wirtschaftlich jedoch nur vertretbar, wenn der Austausch des Fahrbahnbelages sowieso ansteht. Die Stadt Ravensburg führt für ihr Stadtgebiet vor und nach der Umsetzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ein Verkehrsmonitoring durch. Ein Verkehrsmonitoring auf Gemarkung der umliegenden Gemeinden ist nicht möglich, da hierfür umfassende Verkehrszählungen erforderlich sind. Auf die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in anderen Gemeinden hat die Stadt Ravensburg keinen Einfluß.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XV. 10	Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg	27.01.2011 28.01.2011 27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> - Aufnahme und Untersuchung der Strecke Kofeld-Waldburg-Unterankenreute in den LAP wegen der erwarteten Erhöhung des Fahrverkehrs. - Prüfung der Möglichkeit der Realisierung des Molldietetunnels im Rahmen der Lärmaktionsplanung. 	<p>Nach der Detailanalyse der Stadt Ravensburg ist auf der genannten Strecke nur ein kurzer Abschnitt außerhalb von Ortsdurchfahrten tangiert (+ 1.1 dB(A) L326 Wetzisreute). Eine Aufnahme von Kompensationsmaßnahmen in den Lärmaktionsplan der Stadt Ravensburg ist nicht möglich, da die Stadt nur Maßnahmen für ihr Stadtgebiet festlegen kann.</p> <p>Die Stadt Ravensburg befürwortet die Verwirklichung des Molldietete-Tunnels. Eine zeitnahe Realisierung ist jedoch nicht zu erwarten, da das Vorhaben aus dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans gefallen ist. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wird der Molldietete-Tunnel nicht näher geprüft. Hierfür wären neben der schalltechnischen Analyse umfassende umweltrechtliche Prüfungen erforderlich. Die Ziele des Lärmaktionsplans können mit den festgelegten Maßnahmen erreicht werden. In der Detailanalyse ist nachgewiesen, dass hierdurch keine unzumutbaren Verlagerungseffekte in andere Gemeinden entstehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XVI. 1	Stadt Friedrichshafen	27.01.2011	Modellberechnung (Szenario 1 + 2) zeigt, dass nur eine geringe/verträgliche Belastungsänderung durch den LAP im Stadtgebiet FN zu erwarten ist. Anmerkungen dazu ist:	
XVI. 2			- Maßnahmen des Szenarios 1 u. 2 sind wg. der positiven Gesamtbilanz unter Berücksichtigung der untersuchten Verkehrsverlagerungen machbar und zielführend.	
XVI. 3			- Ein gewisser Ausweichverkehr entsteht auf der Strecke Ailingen-Bavendorf (wg. Geschwindigkeitsmaßnahmen auf der B 30 OD Meckenbeuren); Eine Über-proportionale Zunahme von Lkw (nördlich von Waltenweiler) wird aufgrund des Lkw-Verbots nicht eintreten. Dadurch entsteht auch eine geringere Lärmzunahme, die unter der Relevanzgrenze liegt.	
XVI. 4			- Nach den umgesetzten Maßnahmen sollte der Verkehr beobachtet werden (K 7726 FN-RV), ob das Lkw-Verbot weiterhin eingehalten wird (nicht dass ein Schleichweg von Ailingen nach Bavendorf entsteht). Das sollte mit Verkehrszählungen kontrolliert werden, da die Einhaltung des Verbots sicherlich im Interesse beider Städte liegt. Die Verkehrszählungen sollten von beiden Städten abgestimmt und die Ergebnisse davon ausgetauscht werden. Bei Problemen kann dann gemeinsam nach einer Lösung gesucht werden.	
XVI. 5			- Die verkehrsverlagernden Effekte durch die Maßnahmen des LAP werden voraussichtlich keine wesentlichen Beeinträchtigungen für FN nach sich ziehen.	Die Stadt Ravensburg hat als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt, für ihr Gemeindegebiet ein Verkehrsmonitoring durchzuführen. In der IKAG-LAP wird angestrebt, dieses auf weitere Gemeinden auszuweiten. Zur Abstimmung eines in den Kommunen abgestimmten Monitoring-Konzeptes (Verfahren, Koordination der Zählstellen etc.) wurde bereits ein Arbeitskreis gebildet, an dem auch ein Vertreter der Stadt Friedrichshafen beteiligt ist.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XVII. 1	Gemeinde Oberteuringen	27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> - Generell haben Lärminderungsmaßnahmen mit verkehrsverlagerndem Effekt Auswirkungen auf die Gemeinde (ganztägige oder nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen/Lkw-Verbote). Aufgrund der Ergebnisse des LAP wird von einer nicht relevanten Mehrbelastung auf Strecken der Gemeinde Oberteuringen ausgegangen. - Für Maßnahmen mit überörtlicher Wirkung sollte ein Verkehrsmonitoring durchgeführt werden, um deren Auswirkungen feststellen zu können, das von der IKAP LAP koordiniert werden sollte. - Unter der Voraussetzung, dass die Lärmzunahme unter 1 db(A) liegt und ein Monitoring durchgeführt wird, bestehen seitens der Gemeinde keine Bedenken bei der Umsetzung des LAP. 	Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden in einer Detailanalyse untersucht. Es werden keine Maßnahmen festgelegt, die zu relevanten Mehrbelastungen in Oberteuringen führen.
XVII. 2				Die Stadt Ravensburg hat als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt, für ihr Gemeindegebiet ein Verkehrsmonitoring durchzuführen. In der IKAG-LAP wird angestrebt, dieses auf weitere Gemeinden auszuweiten. Zur Abstimmung eines in den Kommunen abgestimmten Monitoring-Konzeptes (Verfahren, Koordination der Zählstellen etc.) wurde bereits ein Arbeitskreis gebildet.
XVII. 3				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XVIII. 1	Gemeinde Grünkraut	31.01.2011	- Maßnahmen des LAP dürfen nicht zu einer Mehrbelastung bzw. zu einer neuen Betroffenheit der Gemeinde Grünkraut führen.	Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden in einer Detailanalyse untersucht. Es werden keine Maßnahmen festgelegt, die zu relevanten Mehrbelastungen in Grünkraut führen.
XVIII. 2			- Wegen des großen Wirkungspotentials sollte der LOA vor allen anderen Maßnahmen umgesetzt werden.	Der zeitnahe Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Lärmschutzgesichtspunkten zweckmäßig. Aufgrund der hohen Kosten ist diese Forderung wirtschaftlich jedoch nur vertretbar, wenn der Austausch des Fahrbahnbelages sowieso ansteht.
XVIII. 3			- Wichtig ist ein grundsätzliches verkehrliches Monitoring.	Die Stadt Ravensburg hat als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt, für ihr Gemeindegebiet ein Verkehrsmonitoring durchzuführen. In der IKAG-LAP wird angestrebt, dieses auf weitere Gemeinden auszuweiten. Zur Abstimmung eines in den Kommunen abgestimmten Monitoring-Konzeptes (Verfahren, Koordination der Zählstellen etc.) wurde bereits ein Arbeitskreis gebildet.
XVIII. 4			- Geschwindigkeitsreduzierungen und Lkw-Verbote führen zu Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten. Sofern die Gemeinde hiervon betroffen ist, wird dies abgelehnt.	Ein Lkw-Durchfahrverbot ist nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans vorgesehen. Die Maßnahme wurde von der Stadt Ravensburg aufgrund der prognostizierten Verlagerungswirkungen verworfen.
XVIII. 5			- Generell wird ein Lkw-Verbot wg. der Verkehrsverlagerung abgelehnt.	
XIX.	Gemeinde Baienfurt		Evtl. Verkehrsverlagerungen werden nicht hingenommen.	Die verkehrsverlagernden Effekte der Maßnahmen des Lärmaktionsplans Ravensburg wurden in einer Detailanalyse untersucht. Es werden keine Maßnahmen festgelegt, die zu relevanten Mehrbelastungen in Baienfurt führen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XX.	Stadt Tettngang		Keine Einwendungen / Anregungen, da Belange nicht berührt sind.	
XXIII.	Gemeinde Berg		Keine Antwort	
XXIV.	Stadt Weingarten		Keine Antwort	
XXV.	Stadt Markdorf		Keine Antwort	
XXVI.	TWS Netz GmbH		Keine Antwort	
XXVII.	BUND		Keine Antwort	
XXVIII.	RAB		Keine Antwort	
XXIX.	GVB Mittleres Schussental		Keine Antwort	
XXX.	RP Tübingen Referat 21		Keine Antwort	
XXXI.	RP Tübingen Abteilung 5		Keine Antwort	

E. Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans (3. Beteiligung)

Stellungnahme Nr.	Bürger (anonymisiert)	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
Verkehrslärm				
Lärmschwerpunkt B 467 Obereschach				
	Bürger 1	04.05.2011	<p>Ausdehnung der geplanten Maßnahmen auf den Gesamtbereich aller Betroffenen von der Tettnangerstraße 424 bis 443.</p> <p>Aufnahme in den Lärmaktionsplan.</p> <p>Grünes Ortsschild in Richtung Süden versetzen.</p>	<p>Aufgrund der wichtigen Verkehrsfunktion einer Bundesstraße können Geschwindigkeitsbeschränkungen im Lärmaktionsplan nicht pauschal „von Ortstafel zu Ortstafel“ festgelegt werden. Es müssen entlang der Bundesstraße durchgehend und ohne größere Baulücken Betroffenheiten nachgewiesen werden.</p> <p>Die Stadt Ravensburg hat deshalb in einer Verkehrsschau am 12.11.2010 unter Teilnahme der Polizeidirektion Ravensburg außerhalb des Lärmaktionsplans folgende Maßnahmen festgelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aus Richtung Tettnang kommend wird das vorhandene VZ 274-57 StVO (Tempo 70) auf die Kreisgrenze versetzt. Dadurch kann das Weilerschild "Obereschach" und das VZ 274-55 StVO (Tempo 50) vor das Gebäude Tettnanger Straße 441 und 443 versetzt werden - aus Richtung Ravensburg kommend wird das VZ 274-55 StVO (Tempo 50) um 20m Richtung Süden versetzt.

F. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum Entwurf des Lärmaktionsplans (3. Beteiligung)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
I.	DB Services Immobilien GmbH	19.04.2011	Keine Einwendungen / Anregungen	
II.	Stadt Weingarten	20.04.2011	<p>Es wird eine geringe Verkehrszunahme in der Laura-/ Friedhofstraße prognostiziert. Da für die Scherzach-/ Friedhofstraße im Lärmaktionsplan Weingarten Lärminderungsmaßnahmen vorgesehen sind, kann hier von einer lärmtechnischen Entlastung ausgegangen werden.</p> <p>Ob durch die weitergehenden Eingriffe im Bereich Knollengraben/Wangener Straße Verkehrsverlagerungen auch auf die Wolfegger Straße erfolgen, soll mit abgestimmtem Monitoring nachgewiesen werden.</p> <p>Ebenso sollte ein Verkehrsmonitoring im Bereich Lauratalstraße erfolgen.</p> <p>Wie in der IKAG LAP abgesprochen, sind verkehrliche Monitoringkonzepte zur Kontrolle der ordnungsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen zu koordinieren.</p>	<p>Nach der regionalen Gesamtuntersuchung der Maßnahmen in Ravensburg und in Weingarten ergeben sich für die Scherzach-/ Friedhofstraße keine verkehrlichen Mehrbelastungen. Die Strecke wird durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen verkehrlich entlastet.</p> <p>Bezüglich der möglichen Mehrbelastungen auf der K7948 Laurastraße und L317 Wolfeggerstraße wird ein Monitoring durchgeführt. In der Sitzung der Monitoring-Arbeitsgruppe am 11.04.11 wurde der Stadt Weingarten von der Stadt Ravensburg eine Unterstützung bei der Bestandsaufnahme zugesagt. Es wird ein gemeinsamer Monitoringplan aufgestellt, in dem auch mögliche Ausweichverkehre auf Nachbarkommunen berücksichtigt werden.</p>
III.	Eisenbahn Bundesamt	29.04.2011	LAP liegt im alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Somit keine Mitwirkung vorgesehen.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
IV.1	Gemeinden Waldburg Schlier Bodnegg	06.05.2011	Anmerkungen zum Verfahrensablauf Es ist nicht ersichtlich, dass die von den Gemeinden Waldburg, Schlier und Bodnegg abgegebenen Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans – Stand 18.10.2010 – berücksichtigt wurden, geschweige denn eine inhaltliche Auseinandersetzung stattgefunden hat.	Alle im fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren vorgetragene Anregungen und Stellungnahmen wurden von der Stadt Ravensburg inhaltlich ausgewertet und bei der erneuten Überarbeitung des Lärmaktionsplans berücksichtigt. Dies gilt selbstverständlich auch für die Stellungnahmen der Gemeinden Waldburg, Schlier und Bodnegg. Um den vorgetragenen Bedenken Rechnung zu tragen, wurde unter anderem das Verkehrsmonitoring als Maßnahme des Lärmaktionsplans ergänzend festgelegt. Bezüglich der weiteren Fragen und Anmerkungen der Gemeinden wird auf die Ausführungen unter D.XV verwiesen.
IV.2			Die in der aktuellen Fassung des LAP markierten Änderungen beziehen sich nur auf die Stellungnahmen in der frühzeitigen Beteiligung.	Die bei der 3. Beteiligungsrunde blau hinterlegten Textstellen des Lärmaktionsplans sind Änderungen, die nach der Auswertung der Stellungnahmen im fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren vorgenommen wurden.
IV.3			Es ist nicht ersichtlich in welchem Verfahrensstadium sich der Lärmaktionsplan Ravensburg befindet. Die Stadt Ravensburg möge sich hierzu erklären und den Sachverhalt klarstellen. Die Gemeinden Bodnegg, Schlier und Waldburg sehen ihre Belange bei den Planungen der Stadt Ravensburg als nicht ausreichend berücksichtigt an.	Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde nach der Auswertung der Stellungnahmen im fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren überarbeitet. Für die geänderten Teile des Lärmaktionsplans wurde in der Zeit vom 18.04. – 06.05.2011 eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die hierbei eingegangenen Anmerkungen und Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans eingeflossen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
IV.4	Gemeinden Waldburg Schlier Bodnegg	06.05.2011	Anmerkungen zu den Änderungen/Ergänzungen des Lärmaktionsplanentwurfs RV – Stand 08.04.2011 – Das unter Punkt B.5.4 genannte Verkehrsmonitoring wird begrüßt. Es wird um die Übersendung der geplanten Zählzeiten und Zählstellen gebeten, da die Gemeinden innerhalb dieser Zählzeiten zusätzliche, eigenständige Zählungen durchführen werden. Dennoch sind die der unten angeführten Stellungnahme vom 26.01.11 noch verbleibenden Fragen (z.B. Wer konzipiert ggf. erforderliche Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm durch Verlagerungseffekte? etc.) unbeantwortet. Durch die geplante weitere Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich Wangener Straße auf 30 km/h nachts sind zusätzliche Verlagerungseffekte auf die in der Stellungnahme vom 26.01.11 genannten Gemeindestraßen zu erwarten. Es wird nochmals darauf hingewiesen, dass ein Lärmaktionsplan, der durch seine Maßnahmen die Aufstellung eines weiteren Lärmaktionsplanes auslöst, aus lärmschutztechnischer Sicht nicht zielführend sein kann. Verweis auf die Stellungnahme vom 26.01.2011	<p>Die Stadt Ravensburg hat den Gemeinden die Zählzeiten und Zählstellen bereits übersandt.</p> <p>Für die Bewertung und Beantwortung der Fragen der Gemeinden wird auf die Ausführungen unter D.XV verwiesen.</p> <p>In der Modellabschätzung verkehrsverlagernden Maßnahmen – Detailanalyse Stadt Ravensburg wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in der Wangener Straße untersucht (vgl. Modellabschätzung, S. 13). Nach den Ergebnissen der Untersuchung sind aufgrund der Maßnahme keine unverträglichen Verlagerungswirkungen auf die Gemeinden Waldburg, Schlier und Bodnegg zu erwarten. Zur Beobachtung der Verkehrsentwicklungen vor und nach der Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans führt die Stadt Ravensburg ein Verkehrsmonitoring durch.</p> <p>Auf die Ausführungen unter D.XV wird verwiesen.</p>
IV.5				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.1	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>Straßenbaubehörde</p> <p>Hinweis auf die Stellungnahme vom 15.12.2010 siehe Lärmaktionsplan RV D.XIII bzw. Anlage 4 der Sitzungsvorlage</p> <p>Bei der Realisierung der Lärmschutzwand im Bereich Dürnast-Bavendorf, die die Kommune in eigener Zuständigkeit errichtet, ist die Frage der Ablöse zu prüfen und ob ein möglicherweise erforderliches Baurecht erlangt werden muss.</p>	<p>Auf die Ausführungen unter D.XIII bzw. Anlage 4 XIII wird verwiesen.</p> <p>Rechtsgrundlage für die Erstellung der Wand ist der rechtskräftige B-Plan für das GG Erlen. Da die Wand auf städtischem Grund und Boden erstellt und auch von der Stadt unterhalten wird kommt eine Ablöse aus städt. Sicht nicht infrage. Die Maßnahme wurde mit dem RP Tübingen, Straßenbau Süd abgestimmt. Unseres Wissens brauchen wir für die Wand kein separates Baurecht, da die Rechtsgrundlage dafür der B-Plan darstellt und es sich um ein Ingenieurbauwerk auf einer Verkehrsfläche handelt.</p> <p>Die Wand ist vergeben und derzeit in Produktion, sie wird noch im Juni 11 aufgestellt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.2	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>Straßenverkehrsrechtliche Beschränkungen des fließenden Verkehrs aus Gründen des Lärmschutzes sind nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5, Abs. 9 Satz 1 StVO nur zulässig, wenn „aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der ... Rechtsgüter erheblich übersteigt.“ Hierbei orientiert sich die Straßenverkehrsbehörde an den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr. Bei überwiegender Wohnnutzung besteht eine Gefahrenlage = Richtwertüberschreitung bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Bei eher als Kern-, oder Mischgebiet einzustufenden Gebieten sind die Richtwerte erst bei 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts überschritten. Wenn die Stadt Ravensburg ihre Auslösewerte zugleich als Zielwerte zugrundelegt, müssen die Lärmpegel 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreiten.</p> <p>Die nach VBUS berechneten Werte müssen dazu in RLS-90-Werte umgerechnet werden.</p> <p>Bei Überschreitungen um weniger als 5 dB(A) muss eine sorgfältige Abwägung unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der jeweiligen Straße, von Ausweichverkehren, anderen möglichen Maßnahmen etc. erfolgen. Je größer die Verkehrsbedeutung der Straße, umso höher muss auch die Überschreitung sein.</p>	<p>Wie das RP Tübingen zutreffend ausführt, ist Rechtsgrundlage für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen § 45 StVO. Im Regime der Lärmaktionsplanung entfalten die Lärmschutz-Richtlinien-StV dabei jedoch keine Bindungswirkung (im Einzelnen s. o. D.VIII.1).</p> <p>Von regelungsbedürftigen Lärmproblemen und Lärmauswirkungen geht die Stadt Ravensburg ab einem L_{DEN} von 70 dB(A) und einem L_{Night} von 60 dB(A) aus (Auslösewerte, siehe Kap. B.3.5 des LAP RV). Die tatsächliche Nutzung eines Gebäudes ist bei der Festlegung einer Maßnahme im Lärmaktionsplan insoweit relevant, als die UmgebungslärmRL Menschen in ihrer konkreten Lärmbelastungssituation von Umgebungslärm entlasten bzw. hiervor schützen will. Lärmschutzmaßnahmen sind daher grundsätzlich dort nicht erforderlich, wo typischerweise keine Menschen leben und schlafen (im Einzelnen s. o. D.VIII.1).</p> <p>Die – entsprechend den Vorgaben der UmgebungslärmRL – nach VBUS ermittelten Pegelwerte werden von der Stadt nicht in RLS-90 umgerechnet (im Einzelnen s. o. D.XIII.6).</p> <p>Verkehrsbeschränkende Maßnahmen können auch bei Pegelwerten unter 65 dB(A) festgelegt werden (im Einzelnen s. o. D.VIII.3). Grundlage der Festlegung jeder Maßnahme des Lärmaktionsplans ist eine Abwägung unter Berücksichtigung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes. Ein wichtiger Belang der Abwägung verkehrsbeschränkender Maßnahmen ist die Verkehrsfunktion der jeweils betroffenen Straße.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.3	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	B 30 Untereschach Nach den Lärmberechnungen werden die Auslösewerte nur an den Gebäuden Friedrichshafener Straße 92, 94, 95 und 96 überschritten mit Werten zwischen 61 und 64,6 dB(A), an den Gebäuden Friedrichshafener Straße 84 und 105 liegen die Werte knapp über 60 dB(A). Eine Geschwindigkeitsbeschränkung käme daher höchstens auf einer Länge von etwas mehr als 100 Metern in Betracht. Da hier ein Autohaus und wohl auch landwirtschaftlicher Betrieb angesiedelt ist, wäre wohl eher von einem Mischgebiet auszugehen, was die Strecke, an der eine Beschränkung nach § 45 Abs. 9 StVO überhaupt zulässig wäre, noch weiter einschränken würde. Eine Anordnung für eine so kurze Strecke kann kaum als verhältnismäßig angesehen werden. Hier wären passiven Lärmschutzmaßnahmen der Vorzug zu geben, wenn nicht solche bereits aufgrund staatlich geförderter Lärmsanierungsprogramme verwirklicht wurden, was dem Lärmaktionsplan nicht zu entnehmen ist. Eine Zustimmung kann nicht in Aussicht gestellt werden.	Die tatsächliche Nutzung der Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. F.V.2). Nach den Einzelnachweisen liegt eine Überschreitung des Auslösewerts von 60 dB(A) L_{Night} neben genannten Gebäuden auch in der Friedrichshafener Straße 99 (61,1 dB(A)) vor. In diesem Gebäude entsteht derzeit ein Neubau, sodass sich die Anzahl der betroffenen Einwohner von 1 auf 10 erhöhen wird. In Untereschach gibt es somit mehrere Gebäude, die mit Pegelwerten über der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze (im Einzelnen s. o. VIII.2) betroffen sind. Weitere Gebäude liegen – nach erneuter Überprüfung der Einzelnachweise – knapp unterhalb des Auslösewerts. Die Pegeldifferenz zum Auslösewert beträgt jedoch jeweils unter 1 dB(A), was für die Betroffenen kaum spürbar ist. Mit Blick auf den Managementansatz des LAP (siehe dazu Kap. A.4.1.3 des LAP RV) will die Stadt daher auch diese Menschen entlasten. Hierfür ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts eine verhältnismäßige Maßnahme. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind grundsätzlich keine Alternative, da nach der UmgebungslärmRL „Geräusche im Freien“ bekämpft werden sollen (vgl. Art. 3 lit. a); § 47 b Nr. 1 BImSchG).

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.4	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>B 32 Wangener Straße – Knollengraben Auf der Ortsdurchfahrt Knollengraben ist die Maßnahme 40 km/h nachts aufgrund entsprechend hoher Überschreitungen verhältnismäßig.</p> <p>Der Außerorts-Abschnitt zwischen Knollengraben und Ortseinfahrt Ravensburg kann nicht weiter beschränkt werden. Es fragt sich, wie die derzeit angeordneten 60 km/h rechtlich begründet sind.</p> <p>Auf der Wangener Straße innerorts liegen relevante Überschreitungen nur im Abschnitt der südlichen Wangener Straße von der südlichen Einmündung des Schornreutewegs bis zum Gebäude Wangener Straße 66 vor. Die nördliche Wangener Straße ist eher als Mischgebiet anzusehen. Überschreitungen bestehen dort nur an 3 Gebäuden mit zusammen 7 Betroffenen und liegen nur wenig über dem Richtwert.</p>	<p>Die Zustimmung wird von der Stadt begrüßt.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h zwischen Knollengraben und Wangener Straße ist keine Maßnahme des Lärmaktionsplans. Die Anmerkung des Regierungspräsidiums wird an die zuständige Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.</p> <p>Die tatsächliche Nutzung der Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. F.V.2). Für die Ausdehnung der Maßnahme über die Wangener Straße 66 bis zum nördlichen Ende des Lärmschwerpunkts sprechen schalltechnische und verkehrliche Gründe. Zum einen können durch die Maßnahme weitere Betroffene über 55 dB(A) L_{Night} entlastet werden. Zum anderen sind an dem nördlich angrenzenden Lärmschwerpunkt Leonardstraße ebenfalls 30 km/h als Maßnahme des Lärmaktionsplans festgelegt. Ein erneuter Tempowechsel für eine Strecke von ca. 700 m ist für den Verkehrsfluss nicht förderlich und würde durch zusätzliche Brems- und Anfahrgeräusche die Wirksamkeit der Maßnahme beeinträchtigen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V. 4	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>Auch im Bereich südlich der Einmündung Schornreuteweg liegen nur an 3 bewohnten Gebäuden mit zusammen 17 Betroffenen Überschreitungen des Auslösewerts von 60 dB(A) vor.</p> <p>Die Aussage im Lärmaktionsplan, dass zwischen den Gebäuden Wangener Straße 169 bis 66 die Häuser der ersten Baureihe überwiegend Pegelwerten über 60 dB(A) ausgesetzt seien, ist unzutreffend. Laut Einzelnachweisen stehen an der Wangener Straße 17 Gebäuden mit insgesamt 94 Betroffenen mit Überschreitung des Auslösewerts 60 dB(A) 45 Gebäude mit mindestens 323 Bewohnern gegenüber, bei denen keine Überschreitung des Auslösewerts vorliegt. Überschreitungen liegen also gerade mal bei einem Viertel der Gebäude und Betroffenen vor.</p> <p>Zugestimmt werden kann daher nur der Beschränkung im innerörtlichen Bereich des Knollengrabens und im Bereich Wangener Straße 66 bis 86.</p>	<p>Südlich der Einmündung des Schornreutewegs gibt es nach den Einzelnachweisen und den Gebäudelärmkarten in der Wangener Straße 134 mit 60,8 dB(A), 169 mit 61,6 dB(A), 138 mit 62,9 dB(A) und 161 mit 61,3 dB(A) 4 bewohnte Gebäude, an denen Pegelwerte über dem Auslösewert festgestellt wurden. Dies betrifft zusammen 33 Einwohner. Es erscheint der Stadt daher verhältnismäßig, die Maßnahme auf diesen Bereich zu erstrecken.</p> <p>Nach den Gebäudelärmkarten wurden in der ersten Baureihe entlang der Wangener Straße an einer Vielzahl von Gebäuden Pegelwerte von 60 dB(A) L_{Night} und mehr festgestellt. Daneben gibt es zahlreiche Gebäude, die Pegelwerten über 55 dB(A) L_{Night} ausgesetzt sind. Entsprechend dem Managementansatz der UmgebungslärmRL (siehe dazu Kap. A.4.1.3 des LAP RV) will die Stadt auch diese Menschen vom Straßenverkehrslärm entlasten. Die Gebäude mit niedrigeren Pegelwerten liegen nur auf einer Seite der Straße (v.a. östlich) und werden teilweise durch Lärmschutzwände abgeschirmt.</p> <p>Die vom RP angeführten Daten der Einzelnachweise sind insoweit nicht aufschlussreich. Die Einzelnachweise stellen auch die Gebäude in zweiter und dritter Baureihe dar, an denen die Pegelwerte naturgemäß tiefer liegen.</p> <p>Aus den genannten Gründen hält die Stadt Ravensburg an der Geschwindigkeitsbeschränkung für den gesamten Bereich der Wangener Straße fest.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.5	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>B 33 Dürnast – Bavendorf</p> <p>„Innerorts“ ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts bis zum Einbau eines lärmoptimierten Belags vorgesehen. Nicht aus dem Lärmaktionsplan zu entnehmen ist, wo die Ortsschilder in Dürnast-Bavendorf stehen, welcher Bereich also von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen sein soll.</p> <p>Aus den Einzelnachweisen zusammen mit der Darstellung in Google-Earth ist davon auszugehen, dass nur an wenigen bewohnten Gebäuden innerorts der Auslösewert von 60 dB(A) nachts überschritten wird. Es dürften maximal 3 Gebäude mit höchstens 14 Bewohnern sein (Markdorfer Straße 24, 26, 43). Die Überschreitungen betragen zwischen 1,4 und 2,2 dB(A). An der Markdorfer Straße 2 liegt entgegen der Aussage im Lärmaktionsplan laut Einzelnachweis keine Überschreitung des Richtwerts vor. Hier ist eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf einer Bundesstraße auf 30 km/h nachts auch nicht für eine Übergangszeit gerechtfertigt.</p>	<p>Der Bereich in Dürnast-Bavendorf, in dem die Geschwindigkeitsbeschränkung festgelegt wird, orientiert sich an den Ortstafeln. Diese kennzeichnen entsprechend den straßenverkehrsrechtlichen Vorgaben den Bereich der geschlossenen Bebauung.</p> <p>Der Auslösewert von 60 dB(A) L_{Night} wird in Bavendorf an 4 Gebäuden mit 19 Einwohnern überschritten. Bei dem Gebäude am nördlichen Ortseingang (im LAP: Markdorfer Straße 2) handelt es sich nach GIS um die Adresse Kreuzstraße 2, in der nach den Einzelnachweisen ein Pegelwert von 61,7 dB(A) L_{Night} erreicht wird. Außerdem gibt es mehrere Gebäude, an denen Pegelwerte über 55 dB(A) L_{Night} festgestellt wurden. Die Stadt Ravensburg will auch diese Menschen von Straßenverkehrslärm entlasten. Dies entspricht dem Managementansatz der UmgebungslärmRL (siehe dazu Kap. A.4.1.3 des LAP RV).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.5	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>In Dürnast gibt es nur 2 Gebäude, an denen der Auslösewert, nicht jedoch der Richtwert für ein Mischgebiet, bzw. Außenbereich, überschritten ist mit insgesamt 8 Betroffenen. Entgegen der Aussage im Lärmaktionsplan ist in der Albertskircherstr. 1 der Auslösewert nicht überschritten. Dies rechtfertigt ebenfalls keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.</p> <p>Eine Zustimmung kann nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Die tatsächliche Nutzung der Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. F.V.2). Überschreitungen des Auslösewerts gibt es in Dürnast an 3 Gebäuden mit 13 lärmbeeinträchtigten Menschen (Bodenseestraße 4, 5, 14). Außerdem können durch die Maßnahme mehrere Menschen, die Pegelwerten über 55 dB(A) L_{Night} ausgesetzt sind, entlastet werden. Die Maßnahme ist daher zur Lärminderung geeignet, erforderlich und angemessen.</p>
V. 6			<p>B 467 Obereschach Hier seien innerorts 19 Betroffene vorhanden. Laut Einzelnachweisen sind es jedoch lediglich 13 Betroffene in 4 Gebäuden mit Werten zwischen 60,9 und 62,2 dB(A). Diese geringe Betroffenheit rechtfertigt keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf einer Bundesstraße, zumal die Umgebung eher als Dorf- oder Mischgebiet einzustufen wäre. Eine Zustimmung kann nicht in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Die tatsächliche Nutzung der Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärm-schutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. F.V.2). Nach den Einzelnachweisen gibt es in Obereschach 8 Gebäude mit 19 Einwohnern, die Pegelwerten über dem Auslösewert von 60 dB(A) L_{Night} – der nach der Rspr. verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze – ausgesetzt sind (Tettninger Straße 441, 443, 414, 420, 426; Angelestraße 80; Untereschacher Str. 11). Über 55 dB(A) L_{Night} gibt es weitere Betroffene. Um diese Menschen zu entlasten, hält die Stadt an der Geschwindigkeitsbegrenzung in Obereschach fest.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.7	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>Innenstadt Eine Beschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Bereichen, in denen keine Überschreitungen zumindest der Auslösewerte vorliegen oder wenige Betroffene, die keinen massiven Überschreitungen ausgesetzt sind, wohnen, widerspricht § 45 Abs. 9 StVO. Die vorgesehene flächendeckende Anordnung von 30 km/h auf den innerstädtischen Hauptstraßen wäre rechtswidrig.</p> <p>Außerdem müsste auch nachts die Ampelschaltung an die vorgeschriebene Geschwindigkeit angepasst werden, da es sonst zu vermehrten Lärmemissionen durch wiederholtes Abbremsen und Anfahren kommt, was insbesondere bei Schwerverkehr im Bereich der Lichtsignalanlagen relevant würde.</p> <p>Nach den Einzelnachweisen vertretbar erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Gartenstraße, in der Georgstraße, in der Karlstraße, - in der Seestraße von Hirschgraben bis Einmündung Zogenfeldstraße, - in der Leonhardstraße bis zur Einmündung Marktstraße, - in der Zwingerstraße zwischen Ziegelstraße und Olgastraße. <p>Für diese Straßenzüge kann eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Die Stadt hat sich entschieden, die Geschwindigkeiten im innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetz einheitlich zu regeln, selbst wenn in einzelnen Abschnitten die Auslösewerte nur annähernd erreicht werden. Zum einen entspricht dies dem Managementansatz der UmgebungslärmRL (siehe dazu Kap. A.4.1.3 des LAP RV). Für die betroffenen Anwohner sind geringfügige Pegeldifferenzen, die etwa aufgrund unterschiedlicher Gehwegbreiten auftreten können, nicht spürbar. Zum anderen ist eine Differenzierung der Geschwindigkeiten auf einzelnen, kleineren Abschnitten für den Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar und würde durch zusätzliche Brems- und Anfahrgeräusche die Wirksamkeit der Maßnahme konterkarieren.</p> <p>Die Nachtprogramme der Signalsteuerungen werden angepasst.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.7	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<p>Relativ geringe Überschreitungen liegen vor in der Jahnstraße von Gebäude Nr. 41 bis 83. Eine Beschränkung wäre dort nur im Umkreis von 100 m um Lichtzeichenanlagen gerechtfertigt, weil dort die Zuschläge bei der Umrechnung in RLS90-Werte höhere Werte ergeben würden. Denkbar wäre ein Bereich von der Jahnstraße 49 bis zur Jahnstraße 71 und, sollte sich an der Kreuzung mit der Wilhelm-Hauf-Straße eine Lichtsignalanlage befinden, was sich weder über Google-Earth, noch über GIS ermitteln lässt, schon ab der Jahnstraße 41. Eine Zustimmung kann nur für diesen Abschnitt der Jahnstraße in Aussicht gestellt werden, falls entsprechende Lichtsignalanlagen vorhanden sind.</p> <p>An der restlichen Jahnstraße liegen keine Überschreitungen vor. Nicht gerechtfertigt sind Geschwindigkeitsbeschränkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - in der Meersburger Straße, da nur an 2 Gebäuden Überschreitungen vorliegen und diese nur 0,8, bzw. 0,9 dB(A) betragen. - in der Ulmer Straße, da dort nur 1 Gebäude betroffen ist und wohl als Misch- oder gar Gewerbegebiet einzustufen, - in der Wilhelmstraße, da nur die Hausnr.1 gravierenden Lärmpegeln ausgesetzt sind, die Gebäude Nr.2 und 4 nur 0,2 dB(A) über dem Auslösewert, 	<p>Verkehrsbeschränkende Maßnahmen können auch bei Pegelwerten unter 65 dB(A) festgelegt werden (im Einzelnen s. o. D.VIII.3). Die Jahnstraße verläuft parallel zur bestehenden Ortsumfahrung B30. Ihre Verkehrsfunktion ist auf den örtlichen Verkehr beschränkt. Der Stadt Ravensburg erscheint die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen daher gerechtfertigt.</p> <p>In der Meersburger Straße ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen.</p> <p>An der Ulmer Straße sind nach den Gebäudelärmkarten 3 Gebäude mit insgesamt 23 Einwohnern betroffen. Durch die Signalanlagen ergibt sich eine zusätzliche Lärmbelastigung.</p> <p>Eine Unterbrechung der Geschwindigkeitsbeschränkung Wilhelmstraße wäre aus verkehrlichen und schalltechnischen Gründen nicht sinnvoll. Die Signalanlagen erhöhen den Lärmpegel in tatsächlicher Hinsicht.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
V.7	RP Tübingen Abt. 4	06.05.2011	<ul style="list-style-type: none"> - in der Schussenstraße, da nur 3 Gebäude mit 61,1 dB(A) - in der Ziegelstraße, da nur bei 1 Gebäude mit 1 Bewohner der Auslösewert überschritten ist. <p>Da auf der Jahnstraße maximal auf einem kurzen Abschnitt von weniger als 500 m die Geschwindigkeit reduziert werden kann und auf der Hindenburgstraße keine Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen ist (jedenfalls handelt es sich nicht um einen Hotspot und es wurden keine Einzelnachweise vorgelegt), ist nicht nachvollziehbar, wieso es auf der Weissenauer Straße zu relevantem Ausweichverkehr kommen sollte. Auch für diese wurden keine Einzelnachweise, weder mit noch ohne Ausweichverkehr vorgelegt.</p> <p>Für weitere Straßen wurden keine Einzelnachweise vorgelegt, eine Beurteilung ist daher nicht möglich.</p>	<p>Eine Unterbrechung der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Schussenstrasse wäre aus verkehrlichen und schalltechnischen Gründen nicht sinnvoll. Die Signalanlagen erhöhen den Lärmpegel in tatsächlicher Hinsicht.</p> <p>Die Lärmschwerpunkt- und Gebäudelärmkarten zeigen die Betroffenheiten in der Ziegelstrasse. Die Verkehrsfunktion der Ziegelstrasse ist auf den innerörtlichen Verkehr beschränkt.</p> <p>In der Modellabschätzung verkehrsverlagernder Maßnahmen – Detailanalyse Stadt Ravensburg werden durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans Verkehrsverlagerungen in die Weissenauer Straße prognostiziert. Die Erforderlichkeit der Maßnahme wird im Rahmen des anstehenden Verkehrsmonitoring überwacht.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VI.	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	05.05.2011	Die Änderungen und Ergänzungen des Lärmaktionsplans werden begrüßt. Diese haben sich aus der ausführlichen Diskussion mit den Betroffenen und Trägern öffentlicher Belange ergeben und machen den Plan plausibler und weniger angreifbar. Keine weiteren Anregungen.	
VII.	Gemeinde Grünkraut	10.05.2011	Festhalten an der bisher abgegebenen Stellungnahme.	Auf die Ausführungen unter D.XV wird verwiesen.
VIII:	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	06.05.2011	Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzungen in Mariatal und Bavendorf außerorts wird begrüßt. Die jetzt im Planentwurf vorgesehene verschärfte Geschwindigkeitsreduktion an der Wangener Straße von derzeit 50 km/h auf dann neu 30 km/h (im vorherigen LAP-Entwurf 40 km/h) wird als nicht verhältnismäßig abgelehnt (vgl. dazu die Begründungen in unserer Stellungnahme vom 7.12.2010).	Aufgrund der hohen Pegelwerte und der Vielzahl an betroffenen Menschen in der Wangener Straße hält die Stadt Ravensburg an der Maßnahme fest. Auf die Ausführungen unter D.XI.8 wird verwiesen.
IX.	Stadt Friedrichshafen	18.05.2011	Keine Einwendungen/Anregungen Die Maßnahmen mit ihren Auswirkungen wurden in der IKAG LAP besprochen und weitgehend abgestimmt.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
	Handwerkskammer Ulm		Keine Antwort	
	BUND		Keine Antwort	
	RAB		Keine Antwort	
	Bodensee-Oberschwaben-Bahn		Keine Antwort	
	Gemeinde Meckenbeuren		Keine Antwort	
	Gemeinde Baienfurt		Keine Antwort	
	Stadt Tett nang		Keine Antwort	
	Gemeinde Berg		Keine Antwort	
	Stadt Markdorf		Keine Antwort	
	Gemeinde Baidt		Keine Antwort	
	Gemeinde Berg		Keine Antwort	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
	TWS Netz GmbH		Keine Antwort	
	Gemeinde Oberteuringen		Keine Antwort	
	GVB Mittleres Schussental		Keine Antwort	
	RP Tübingen Referat 21		Keine Antwort	
	Landratsamt Ravensburg		Keine Antwort	
	Polizeidirektion Ravensburg		Keine Antwort	
	RP Tübingen Abteilung 5		Keine Antwort	