

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

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

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VI.	<b>Stadtwerke</b>	06.12.2010	<p><b>Geschwindigkeitsbeschränkungen</b>            Verlängerte Fahrzeiten führen zu einem Attraktivitäts- u. damit Akzeptanzverlust des ÖPNV. Mehrkosten durch erhöhten Fahrzeugeinsatz wg. geringerer Abwicklungsgeschwindigkeit. Tempo-limit von 30 km/h ganztägig ist nicht tragbar; bei zwingender Erfordernis wäre es nachts (22:00 – 06:00 Uhr) möglich.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
VII.	<b>Gemeinde Horgenzell</b>	14.12.2010	<p><b>Von der Planung nicht betroffen, deshalb keine Beteiligung erforderlich.</b></p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 1	<b>Polizeidirektion Ravensburg</b>	15.12.2010	<b>Geschwindigkeitsbeschränkungen</b> Es gelten die Richtwerte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV entsprechend der bauplanungsrechtlichen Einstufung des Gebiets.	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 Rechtsfolgenreihe wieder auf ihre Verwaltungsvorschriften zurückgreift. 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. hiervon schützen will. Da in einem gewerblich genutzten Gebäude typischerweise keine Menschen leben und schlafen, besteht hier grundsätzlich kein Bedürfnis, Lärm-schutzmaßnahmen zu ergreifen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 2	<b>Polizeidirektion Ravensburg</b>	15.12.2010	Vom LAP sind größtenteils Hauptverkehrsstraßen betroffen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen stehen allgemein der Verkehrsfunktion entgegen, sodass hiervon nur das RP Ausnahmen erteilen kann.	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.
VIII. 3			<p>Nach dem Schreiben des RP Tübingen vom 12.11.2010 gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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).</li> </ul> <p>Eine Lärminderung von 2-3 dB(A) wird vom menschlichen Gehör kaum wahrgenommen.</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) <math>L_{DEN}</math> und 60 dB(A) <math>L_{Night}</math> (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). 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>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
VIII. 4	<b>Polizeidirektion Ravensburg</b>	15.12.2010	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch die Umsetzung der Temporeduzierungen: wesentliche Erhöhung des Schilderwaldes.</li> </ul>	<p>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 Temp-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. 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. 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:  <a href="http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1229091_11/index.html">http://www.freiburg.de/servlet/PB/menu/1229091_11/index.html</a>; letzter Zugriff 24.03.2011</p>
VIII. 5			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verstärkte Tempokontrollen wären unerlässlich. Die erforderlichen Überwachungsmaßnahmen dürften im notwendigen Umfang nicht möglich sein. (vor allem zur Nachtzeit).</li> <li>- Bei Temporeduzierungen von 30 km/h auf der Gartenstraße herrscht vermutlich wenig Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern</li> </ul>	
IX.	<b>Handwerkskammer Ulm</b>	16.12.2010	<b>Keine Einwendungen / Anregungen</b>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
X. 1	<b>Landratsamt Ravensburg</b>	20.12.2010	<b>Sachgebiet Gewerbeaufsicht</b> 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			<b>Sachgebiet Straßenbau</b> Derzeitige Belange (Kreisstraßen) sind nicht betroffen; möchten jedoch weiterhin am Verfahren beteiligt werden.	
X. 3			<b>Sachgebiet Verkehr</b> Große Kreisstädte verfügen über eigene Verkehrsrechtszuständigkeit und deshalb liegt die Zuständigkeit in den o.g. Gemarkungen nicht beim LRA.	
X. 4			<b>Sachgebiet Naturschutz und Gewässer</b> 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	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	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 <sub>DEN</sub> und 60 dB(A) für den L <sub>Night</sub> bestimmt. Die Lärmkennziffer ist nur ein zusätzlicher Belang der planerischen Abwägung.
XI.2			Die Frage nach der Rechtswirksamkeit bzw. einem Rechtsanspruch aus dem LAP ist noch strittig; darauf sollte hingewiesen werden.	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).
XI.3			Eine Kosten/Nutzen-Analyse ist dringend erforderlich, damit eine ausreichende Abwägung zwischen Maßnahmen zur Lärmreduzierung und dem Prinzip der Verhältnismäßigkeit möglich ist. 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.	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 Dürnast – B32 Knollengraben ergibt sich eine Zunahme um 20 sec. In der Nachtzeit trägt 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.4				

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.5	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	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 <sub>x</sub> . 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>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.6	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	20.12.2010	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.	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. Aus § 47d Abs. 1 S. 1 BImSchG ergibt sich, dass Einzelfallplanungen in der Regel nicht erforderlich sind. Im Übrigen bestimmt die für die Aufstellung 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.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI. 7  XI. 8	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	20.12.2010	<p>Maßnahmen, deren Minderungswirkung unter 3 dB(A) liegen erfüllen die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht, da sie von den Betroffenen nicht wahrgenommen werden.</p> <p><b>Zu den einzelnen Maßnahmen</b></p> <p><b>Mariatal</b> Wegen der geringen Betroffenenzahl wird wegen Unverhältnismäßigkeit der Maßnahme abgelehnt. LOA käme allenfalls in Betracht.</p> <p><b>Untereschach</b> 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><b>Knollengraben</b> 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>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).</p> <p>Eine Maßnahme ist verhältnismäßig, wenn sie geeignet, erforderlich und angemessen ist. Die festgelegten Geschwindigkeitsbeschränkungen können in <b>Untereschach, Knollengraben, Dürnast-Bavendorf (Ortsdurchfahrten), Obereschach</b> und in der <b>Innenstadt</b> im Vergleich zur Ausgangssituation die Pegelwerte jeweils um 2,1 – 2,5 dB(A) absenken. In der <b>Wangener Straße</b> ist im Zuge der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts vorgesehen. Dadurch werden Pegelminderungen 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). Die Maßnahmen sind erforderlich. Kurzfristig umsetzbare Alternativmaßnahmen mit einer vergleichbaren Lärminderungswirkung sind nicht ersichtlich.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.8	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	20.12.2010	<p><b>Dürnast/Bavendorf</b> Geschwindigkeitsbeschränkung ist nicht zulässig/verhältnismäßig; Höchste Wirkung hätte ein LOA; sollte bei der nächsten Gelegenheit eingebaut werden.</p> <p><b>Obereschach</b> Wegen geringer Betroffenenzahl wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht zulässig/verhältnismäßig.</p> <p><b>Innenstadt</b> 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 Betroffenheiten 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 lärmindernden Asphalts an den Lärmschwerpunkten vor.</p> <p>Nach der Überarbeitung des Entwurfs des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren sind an den Lärmschwerpunkten <b>Mariatal</b> und <b>außerorts</b> zwischen <b>Bavendorf</b> und Ravensburg (Geissweiden) keine Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen des Lärmaktionsplans vorgesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XI.8	<b>Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben</b>	20.12.2010		<p>Am Lärmschwerpunkt <b>Knollengraben – Wangener Straße</b> 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> <p>Die Zeitverluste am Lärmschwerpunkt <b>Innenstadt</b> 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.</p>
XII. 1  XII. 2	<b>Regionalverband Bodensee-Oberschwaben</b>	21.12.2010	<p><b>Keine Einwendungen/ Anregungen</b> (war bei der LAP-Planung eingebunden)</p> <p>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.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 1	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	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	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	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 Dürnast-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.
XIII. 3			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.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 4			<p>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.</p> <p>Die Realisierung der Lärmsanierungsprojekte erfolgt entsprechend der bereitgestellten Haushaltsmittel.</p>	<p>Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Wenn 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.</p>
XIII. 5	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	<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 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“.</p> <p>Erste Voraussetzung ist, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr überschritten sind.</p>	<p>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)</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 6	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	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 <math>L_{DEN}</math>-Werten sind bei der Umrechnung Abschläge zu machen: 2 dB(A) bei Bundesstraßen und 1 dB(A) bei Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen, die <math>L_{Night}</math>-Werte entsprechen den RLS-Werten nachts.</p>	<p>Die Höhe der Überschreitungen der Auslösewerte 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			Dem LAP lässt sich nicht entnehmen, wie die betroffenen Gebiete bauplanungsrechtlich einzustufen sind, was für die Höhe der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien Straßenverkehr relevant ist.	Die Nutzung eines Gebäudes ist für die Aufstellung des Lärmaktionsplans nur insoweit relevant, als an rein gewerblich genutzten Gebäuden grundsätzlich keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich sind (s. o. D.VIII.1).

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 8	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	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.
XIII. 9			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			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).



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 11			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)
XIII. 12	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	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	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	<b>Bewertung der einzelnen Maßnahmen</b>	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			<b>Mariatal:</b> 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 <b>Mariatal</b> wird im Zuge der Überarbeitung des Lärmaktionsplans nach dem fortgeschrittenen Beteiligungsverfahren als Maßnahme verworfen.
XIII. 15			<b>Untereschach:</b> 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	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	<p><b>Wangener Straße – Knollengraben:</b> 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>Im <b>Knollengraben</b> 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 <b>Wangener Straße</b> 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>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 17	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	<p><b>Dürnst-Bavendorf:</b> 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 <math>L_{DEN}</math>-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>Ähnliches gilt für die anderen an dieser Strecke gelegenen Gebäude; insgesamt sind nur 6 Per. mit Pegelwerten über 60 dB(A) nachts betroffen.</p>	<p>Im Bereich des Gebäudes Markdorfer Straße 70 sieht der Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vor. Die Geschwindigkeitsbeschränkung in der <b>Ortsdurchfahrt Bavendorf</b> 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> <p>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).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 18	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	Zu wenig Betroffene in der Ortsdurchfahrt <b>Bavendorf</b> . Höhe der Überschreitung und bauplanungsrechtliche Einstufung nicht erkennbar. Keine Abwägung mit passivem Lärmschutz. Für Die Ortsdurchfahrt Dürnast gilt dasselbe.	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 Lärmminde- rung um mind. 2,1 dB(A) für 16 betroffene Menschen ist eine relevante Verbesserung der Lärmsituation im Sinne der UmgebungslärmRL
XIII. 19			<b>Obereschach:</b> 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.	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 Betroffenheiten 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			<b>Innenstadt:</b> 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.	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.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XIII. 20	<b>RP Tübingen Abt. 4</b>	15.12.2010	<p>In der <b>Ulmer Straße</b> 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><b>Zwengerstraße – Olgastraße</b> und nördliche <b>Jahnstraße</b> 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><b>Gartenstraße:</b> 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.	<b>Gemeinde Meckenbeuren</b>	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	<b>Gemeinden Schlier Waldburg Bodenegg</b>	27.01.2011	Interkommunaler Ansatz wird begrüßt	<p>Der Lärmaktionsplan sieht langfristig den Einbau eines lärm mindernden 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 lärm mindernder 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 Bodenegg nicht zu erwarten.</p> <p>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.	
XV. 4			<b>LOA</b> Stellt die beste Lösungsmöglichkeit dar, da es an der Quelle ansetzt. Ein möglichst schneller Einbau sollte angestrebt werden.	
XV. 5			<b>Geschwindigkeitsreduzierungen</b> (bezogen auf die "Fortschreibung der Gesamtuntersuchung" der Rapp Trans AG)	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- <u>ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen</u> (Szenario 1) sind nicht relevant, da sie allenfalls Zwischenlösungen sind.</li> <li>- <u>nächtl./ganztägige Geschwindigkeitsreduzierungen (Szenario 2):</u> Verlagerungseffekte in Waldburg, Schlier, Bodenegg 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).</li> </ul>		



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XV. 6	<b>Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg</b>	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 Koordination 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 "Gulden-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.</p> <p>Nach der Detailanalyse Ravensburg ergeben sich keine relevanten Veränderungen im Sinne der vorgegebenen Filterkriterien.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung	
XV. 8	<b>Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg</b>	27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Problematisch wäre aufgrund der derzeitigen Verkehrsbelastung mit 7.200 Kfz/24h eine Verkehrsverlagerung auf die Strecke Unterrankenreute (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.</li> <li>- <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.</li> </ul> <p><b>Forderungen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitnahe Einbau des LOA; LAP sollte Zeitplan vorsehen.</li> </ul>	In Szenarium 2 der Regionaluntersuchung erhöht sich die Belastung auf der L317 Unterrankenreute 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		<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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 Unterrankenreute durchgeföhrt werden und alle 2 Jahre erfolgen.</li> </ul>	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 Lärmschutz Gesichtspunkten 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	<b>Gemeinden Schlier Waldburg Bodnegg</b>	27.01.2011 28.01.2011 27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufnahme und Untersuchung der Strecke Kofeld-Waldburg-Unterankenreute in den LAP wegen der erwarteten Erhöhung des Fahrverkehrs.</li>   <li>- Prüfung der Möglichkeit der Realisierung des Molldietetunnels im Rahmen der Lärmaktionsplanung.</li> </ul>	<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 Molldiete-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 Molldiete-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	<b>Stadt Friedrichshafen</b>	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:	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.
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.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Abwägung
XVII. 1	<b>Gemeinde Ober-teuringen</b>	27.01.2011	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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.</li> <li>- Für Maßnahmen mit überörtlicher Wirkung sollte ein Verkehrsmonitoring durchgeführt werden, um deren Auswirkungen feststellen zu können, das von der IKAP LAP koordiniert werden sollte.</li> <li>- 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.</li> </ul>	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	<b>Gemeinde Grünkraut</b>	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.  Der zeitnahe Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages ist unter Lärmschutz Gesichtspunkten zweckmäßig. Aufgrund der hohen Kosten ist diese Forderung wirtschaftlich jedoch nur vertretbar, wenn der Austausch des Fahrbahnbelages sowieso ansteht.  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.  Ein Lkw-Durchfahrverbot ist nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans vorgesehen. Die Maßnahme wurde von der Stadt Ravensburg aufgrund der prognostizierten Verlagerungswirkungen verworfen.
XVIII. 2			- Wegen des großen Wirkungspotentials sollte der LOA vor allen anderen Maßnahmen umgesetzt werden.	
XVIII. 3			- Wichtig ist ein grundsätzliches verkehrliches Monitoring.	
XVIII. 4			- Geschwindigkeitsreduzierungen und Lkw-Verbote führen zu Verkehrsverlagerungen auf Alternativrouten. Sofern die Gemeinde hiervon betroffen ist, wird dies abgelehnt.	
XVIII. 5			- Generell wird ein Lkw-Verbot wg. der Verkehrsverlagerung abgelehnt.	

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