

ANLAGE 1 zur Vorlage - Abwägungsvorschlag

Lärmaktionsplan Balingen Vorstellung des Zwischenberichtes

Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 47 d Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) vom 02.03.2018 bis 27.04.2018

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
01	Regierungspräsidium Tübingen Schreiben vom 16.04.2018	
01/1	<p>Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Balingen (Stand: September 2016) werden mehrere Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. In Kapitel 5.3 (Seite 18 ff) wird das Maßnahmenkonzept für Balingen zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung erläutert.</p> <p>Der LAP sieht als kurzfristige Maßnahmen mehrere Geschwindigkeitsbegrenzungen, passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sowie den Einbau von lärmoptimierten Straßenbelägen vor. Als mittelfristige Lärminderungsmaßnahme wird die Realisierung von mehreren Straßenbauvorhaben, die sich im Planungsstadium befinden, angestrebt.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Einbau lärmtechnisch verbesserter Straßenbeläge</p> <p>Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird im Rahmen der Fahrbahndeckenerneuerung prüfen, ob die geforderten Maßnahmen bei den Straßen, die sich in der Baulast des Regierungspräsidiums befinden, umgesetzt werden können.</p> <p>Hierbei ist auch zu beachten, dass die geforderten Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation nicht mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sein dürfen. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium nach den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften. Bei der Überprüfung der Maßnahme wird eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Die Umsetzung der Maßnahme obliegt der Prüfung des Einzelfalles.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung</p> <p>Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass im Bereich der B 27 sowie entlang der B 463 bereits aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen</p>	Kenntnisnahme.

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>durchgeführt wurden. Des Weiteren kann dem Bericht entnommen werden, dass bereits in den Jahren 1981/82 passive Lärmschutzmaßnahmen in der Ortsdurchfahrt Edingen durchgeführt wurden. Der Lärmaktionsplan schlägt zur Verbesserung der Lärmsituation an stark belasteten Straßenzügen wie z.B. in der Wilhelm-Kraut-Straße vor, die Lärmsituation zu überprüfen.</p> <p>Eine Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen durch das Regierungspräsidium Tübingen ist bei Straßen, die sich in der Baulast des Regierungspräsidiums Tübingen befinden, grundsätzlich möglich.</p> <p>Die Antragsunterlagen können unter folgender Adresse angefordert werden.</p> <p style="text-align: center;">Regierungspräsidium Tübingen Referat 44 Postfach 2666 72016 Tübingen</p> <p>Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften.</p>	
	<p>Straßenbauvorhaben Mittelfristig wird zur Lärminderung die Realisierung von mehreren Straßenbaumaßnahmen angestrebt.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Ortsumfahrung B 27 Im Zuge der Lärmaktionsplanung können Gemeinden und Städte Ortsumfahrungen als lärm mindernde Maßnahmen als mittel- bis langfristiges Ziel aufnehmen. Mit dem Bau von Ortsumfahrungen kann Kfz-Verkehr aus hoch belasteten Lärmbereichen in weniger empfindliche Gebiete verlagert werden.</p> <p>Aus Sicht der Lärminderungsplanung sind die Effekte einer solchen Verkehrsverlagerung jedoch immer in ihrer Gesamtbilanz zu betrachten, da den Verkehrsabnahmen auf den zu entlastenden Straßen zwangsläufig Verkehrszunahmen oder sogar Neubelastungen in anderen Bereichen gegenüberstehen. Der Bedarf und die Dringlichkeit von Neu- und Ausbaumaßnahmen im Bereich der Bundesstraßen werden im Bedarfsplan für die Bundesstraßen festgelegt.</p> <p>Die Ortsumfahrung soll die Ortsdurchfahrten von</p>	Kenntnisnahme.

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>Endingen und Erzingen entlasten. Im aktuellen Bedarfsplan für Bundesstraßen (BVWP 2016) ist die B 27 Dotternhausen (K 7132-Balingen) in der Dringlichkeitsstufe Vordringlicher Bedarf (VB) aufgeführt. Durch die Festlegung im BVWP hat das Regierungspräsidium Tübingen als Baulastträger der Straße ein Planungsrecht für die Maßnahme. Die Priorisierung des Bedarfsplans 2016 sieht einen Planungsbeginn bis 2025 vor.</p>	
	<p>Hurdnagelstraße Das Regierungspräsidium Tübingen plant den dreistreifigen Ausbau der B 463 zwischen der Lochenbach- und der Eyachbrücke. Gleichzeitig plant die Stadt Balingen den Ausbau der Hurdnagelstraße mit einem neuen Anschluss an die B 463. Durch diesen Anschluss werden die Ortsdurchfahrten von Frommen und Dürrwangen entlastet, indem die Verkehrsmengen teilweise auf die Bundesstraße verlagert werden.</p>	Kenntnisnahme.
	<p>Nordwestumfahrung Weilstetten Der Neubau der Nordwestumfahrung Weilstetten (L 442) wurde von der Stadt Balingen geplant und ist bereits seit Dezember 2017 fertiggestellt.</p>	Der Bau der Nordwestumfahrung wurde im Oktober 2017 begonnen. Die Fertigstellung ist für Dezember 2018 geplant.
01/2	<p>Als höhere Verkehrsbehörde nehmen wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung:</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung u.a. vor Lärm beschränken oder verbieten (§ 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO). Diese Befugnis wird durch § 45 Abs. 9 Satz 2 StVO hinsichtlich Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs eingeschränkt auf eine Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.</p> <p>Diese Voraussetzung ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts erfüllt, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.</p> <p>Die Grenze der Zumutbarkeit von Lärm wird durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt. Orientierungswerte ergeben sich aus der 16. BImSchV und den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr.</p> <p>Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur hat in seinem Koordinierungs-Erlass zur Lärmaktionsplanung vom 23.03.2012 ermessenslenkend festgelegt, dass straßenverkehrsrechtliche Lärm-</p>	

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>schutzmaßnahmen unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (umgerechnet in RLS 90-Werte) in Betracht kommen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) • 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) • in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A). <p>Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen bzw. Wohngebäuden über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die über das hinausgehen, was auch unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall, also an dieser Straße, als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Dies ist nach der Rechtsprechung der Fall, wenn durch Maßnahmen andernorts (z. B. Netzänderung, längerfristige Baustellenumleitung) der Dauerschallpegel um mindestens 3 dB(A) zunimmt. Der allmähliche Anstieg des Schallpegels, weil der Verkehr auf der Hauptverkehrsstraße zunimmt, muss jedoch hingenommen werden, solange er nicht über die Richtwerte steigt.</p> <p>Konkret bedeutet dies, dass dort wo an Hauptverkehrsstraßen tagsüber Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) und/oder nachts 60 dB(A) herrschen und nicht nur eine geringe Zahl von Betroffenen vorhanden ist, grundsätzlich verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen anzuordnen sind. Nur wenn ungewöhnliche Nachteile drohen, kann darauf verzichtet werden. Umgekehrt gilt bei Dauerschallpegeln zwischen 59 und 70 dB(A) tags bzw. 49 und 60 dB(A) nachts in Wohngebieten sowie</p>	

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>zwischen 64 und 70 dB(A) tags und 54 und 60 dB(A) nachts in Dorf- und Mischgebieten, dass an Hauptverkehrsstraßen nur in atypischen Fällen verkehrsrechtliche Beschränkungen angeordnet werden sollen. Ab 73 dB(A) tags und 63. dB(A) nachts ist das Ermessen eingeschränkt, d.h. die Verkehrsbehörde muss handeln, hat jedoch noch Freiraum bei der Entscheidung, was angeordnet wird.</p> <p>Die Umrechnung der LDen-Lärmpegel in RLS90-Werte kann nach dem im Kooperationserlass beschriebenen vereinfachten Verfahren geschehen. Die LN₁-Werte sind identisch mit den RLS-90-Werten.</p> <p>Zudem muss die Verkehrsbeschränkung eine Senkung des Dauerschallpegels um 3 dB(A) bringen, wobei entsprechend den Regelungen in der Lärmschutz-Richtlinien- Straßenverkehr ab 2,1 dB(A) auf 3 dB(A) aufgerundet wird.</p> <p>Dem Zwischenbericht lässt sich jedoch nicht eindeutig entnehmen, an welchen Straßen verkehrsrechtliche Maßnahmen vorgesehen sind.</p> <p>Die bei 5.3 erwähnte Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 27 Schömberger Straße in Endingen ist bereits vorhanden. Bereits Anfang 2012 wurde einer Geschwindigkeitsbeschränkung zwischen 22 Uhr und 6 Uhr zum Schutz vor Lärm zugestimmt, die auch umgesetzt wurde. Aufgrund des Luftreinhalteplans wurde Anfang 2017 die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf den ganzen Tag und die gesamte Ortsdurchfahrt ausgedehnt. Diese Beschränkung wurde bei der Lärmberechnung für Endingen offensichtlich nicht berücksichtigt. Andere verkehrsrechtliche Maßnahmen, die eine weitere Lärminderung in Endingen bewirken könnten, sind im Lärmaktionsplan nicht genannt.</p> <p>Als zweites wird unter 5.3 des Zwischenberichts eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der L 446 Balinger Straße in Frommern erwähnt. Welche Lärmpegel dort bestehen, welche Strecke konkret beschränkt werden soll und wie viele Betroffene dort vorhanden sind, lässt sich dem Bericht allerdings nicht entnehmen. Nach den Gebäudelärmkarten für die Balinger Straße ist ein Gebäude tagsüber über 70 dB(A) und sind vier Gebäude nachts Pegeln über 60 dB(A) ausgesetzt. Die kleine Karte, die in die Karte LN₁ zu Frommern eingefügt ist, enthält im</p>	<p>Der Zwischenbericht stellt das Potential möglicher Maßnahmen dar, die nach der Diskussion in den Endbericht übernommen werden.</p> <p>Der Zwischenbericht wurde bereits 2016 erstellt. Die Maßnahme wurde somit nach Redaktionsschluss durchgeführt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung soll beibehalten werden.</p> <p>Weitere Maßnahmen wie z. B. Lkw-Fahrverbote drängen sich nicht auf, da sie zu Verkehrsverlagerungen auf andere Straßen im Verkehrsnetz von Balingen führen und entsprechende nicht gewünschte Auswirkungen auslösen.</p> <p>Der Bereich ist im Plan 1402-27 dargestellt. Das Minderungspotential der Geschwindigkeitsbeschränkung entspricht nahezu dem Minderungspotential beim Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags, so dass die Wirksamkeit der Tabelle auf der Seite 21 des Zwischenberichts entnommen werden kann.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>Übrigen nicht die LNight-Werte, sondern ist identisch mit der Karte, die bei den LDen-Werten eingefügt ist. Diese Straße wird auch in der Gemeinderats-Vorlage Nr.2017/308 unter 6. a) genannt und zwar bezüglich des Abschnitts zwischen Waldstetter Straße und "Möbel Herrmann". Sie wird aber bei 7. a) nicht mehr erwähnt. Folglich ist dort vermutlich keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen. Nur dort, wo die Richtwerte überschritten sind, könnte eine Beschränkung angeordnet werden.</p> <p>Ebenfalls in der Vorlage Nr.2017/308 wird unter 7. a) angegeben, dass bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Wilhelmstraße auf 30 km/h die Zahl der Betroffenen um 66 tags und 67 nachts reduziert würde. Ob hier wirklich Betroffene im Sinne der VBEB oder Bewohner der Gebäude entlang der Wilhelmstraße gemeint sind, ist offen. Von Werten über den Richtwerten 70/60 dB(A) sind jedenfalls deutlich weniger Menschen betroffen. Laut Tabelle auf S.21 des Zwischenberichts gibt es 36 "Einwohner" in den Gebäuden, an denen der Lärmpegel tagsüber über 70 ,dB(A) LDen liegt, also nach VBEB vermutlich nur 9 Betroffener und 80 "Einwohner" in Gebäuden, an denen nachts, 60 dB(A) überschritten werden, geteilt durch die Zahl der Fassaden (vermutlich vier), also 20 Betroffene.</p> <p>Wie hoch die Lärmpegel dort konkret liegen, wird aus dem Bericht allerdings nicht erkennbar, weil die Gebäudelärmkarten keine konkreten Lärmpegel, sondern nur Pegelbereiche angeben, die in 5 dB(A)-Schritte aufgeteilt sind. Unklar ist, in welchen Abschnitten die Geschwindigkeit in der Wilhelmstraße reduziert werden soll. Im Zwischenbericht wird erwähnt, dass die Wilhelmstraße zwischen der Hermann-Berg-Straße und der Schwanenstraße bereits auf 30 km/h beschränkt sei, ohne dass angegeben wird, aus welchem Grund diese Beschränkung vorgenommen wurde. Nach telefonischer Auskunft der unteren Verkehrsbehörde der Stadt handelt es sich um eine temporäre Beschränkung aufgrund von Baustellen und halbseitiger Sperrung, die nach Beendigung der Baumaßnahmen wieder aufgehoben werden muss.</p> <p>Nach den Gebäudelärmkarten liegen drei Gebäude, an denen tagsüber 70 dB(A) überschritten werden, zwischen dem nördlichen Beginn der Wilhelmstraße und Kalkofen sowie sechs Gebäude bei/über 70 dB(A) zwischen nördlich der Dammstraße bis zur Schwanenstraße. Dazwischen befindet sich eine mehr als 400 m lange Strecke, an der der Richtwert nicht überschritten wird. Nachts sind mehr Gebäude</p>	<p>Angesichts der aufgezeigten Ergebnisse wird in diesem Bereich der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags bei künftigen Instandsetzungsmaßnahmen angestrebt.</p> <p>Die Berechnungen wurden nach der VBEB durchgeführt. Weitere Detailbetrachtungen wurden nicht vorgenommen und sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht zwingend erforderlich.</p> <p>Der Lärmaktionsplan gibt die Betrachtung in 5 dB(A)-Schritten vor.</p> <p>Die Geschwindigkeit wurde bei der Ortsbesichtigung erhoben. Weitere Informationen lagen dem Büro nicht vor.</p> <p>Auch die Überschreitung der Auslösewerte weist auf eine hohe Lärmbelastung hin. Die Reduzierung der Belastung der Anwohner mit angemessenen Maßnahmen ist ein vordringliches Ziel der Lärmaktionsplanung. Dementsprechend erscheint hier eine Entlastung des gesamten Straßenzugs im innerstädtischen Bereich zweckmäßig.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>betroffen: im nördlichsten Abschnitt sechs bis unmittelbar nach der Einmündung der Schwarzenburgstraße, im südlichen Abschnitt zehn Gebäude, dazwischen aber auch wieder eine Strecke von über 220 m ohne Richtwert-Überschreitung. Da die nicht beschränkbare Strecke länger, bzw. nicht wesentlich kürzer ist als die beschränkbaren, kommt hier zumindest keine durchgehende Beschränkung in Betracht.</p> <p>Für die Prüfung, wo Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h ganztags in Betracht kommen, muss daher zuerst anhand einer Gebäudelärmkarte der LDen-Pegel in den RLS90-Wert umgerechnet werden und müssen die Gebäude identifiziert werden, an denen tagsüber 70 dB(A) und nachts 60 dB(A) überschritten sind. Dann muss die Zahl der Betroffenen in diesen Gebäuden ermittelt werden, indem nach VBEB die Zahl der Bewohner, an deren Wohngebäuden die Richtwerte 70/60 dB(A) überschritten sind, durch die Gesamtzahl der Fassaden geteilt wird und mit der Zahl der Fassaden multipliziert wird, an denen diese Pegel überschritten werden. Ist nur eine von vier Fassaden betroffen, ist die Zahl der Bewohner daher durch vier zu teilen, um die Zahl der Betroffenen zu ermitteln.</p> <p>Schließlich ist anzugeben, um wie viel der Lärmpegel tags und nachts durch die Geschwindigkeitsbeschränkung gesenkt wird.</p> <p>Wenn verkehrsrechtliche Maßnahmen im Lärmaktionsplan beschlossen wurden, hat die zuständige untere Verkehrsbehörde zu prüfen, ob die o.g. Voraussetzungen vorliegen und das Ermessen im Lärmaktionsplan fehlerfrei ausgeübt wurde. Kommt sie zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen vorliegen, legt sie den Entwurf der verkehrsrechtlichen Anordnung mit Unterlagen, die ihre Prüfung nachvollziehbar machen (Gebäudelärmkarten, Feststellung der Zahl der jeweils Betroffenen, Abwägung) dem Regierungspräsidium gemäß der VwV des Bundes zu § 45 Abs.1 bis 1e StVO V. i.V.m. Ziff. 2.3 der VwV IM- StVO zur Zustimmung vor.</p> <p>Wir bitten um weitere Beteiligung im Verfahren.</p>	<p>Das Minderungspotential liegt, wie in der Tabelle auf der Seite 18 des Zwischenberichts dargestellt, bei 2,6 dB(A).</p> <p>Falls der Gemeinderat hier diese Lärmschutzmaßnahme „Geschwindigkeitsbeschränkung“ beschließt, ist die geforderte differenzierte Betrachtung nachzuliefern.</p>
02	Landratsamt Zollernalbkreis Schreiben vom 28.03.2018	Kenntnisnahme.
02/1	Natur- und Denkmalschutz Keine Anregungen oder Bedenken.	Kenntnisnahme.
02/2	Straßenbaurecht Keine Einwendungen.	Kenntnisnahme.

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
02/3	<p>Immissionsschutz/Gewerbeaufsicht Die Gewerbeaufsicht / untere Immissionsschutzbehörde im Landratsamt Zollernalbkreis führt selbst keine Planungen oder Maßnahmen durch.</p> <p>Die geplanten Lärminderungsmaßnahmen sind dargestellt und plausibel.</p> <p>In der Weiterentwicklung der Lärmaktionsplanung ist aus unserer Sicht insbesondere die Gegenüberstellung der Ausgangssituation (Betroffenheitsanalyse) zu den Schätzwerten für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen durch die jeweiligen Maßnahmen von Bedeutung. Zu unterscheiden ist hierbei die Betrachtung des Bestands und der Planungen.</p> <p>In Bezug auf die passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter, Dämmung am Gebäude) sind Fördermaßnahmen für die betroffenen Gebäudeeigentümer von großer Bedeutung und in die Weiterentwicklung der Lärmaktionsplanung einzubeziehen.</p> <p>Neben der Lärmbelastung entlang viel befahrener Straßen ist auch die Problematik der Belastung durch Luftschadstoffe, insbesondere einer u.a. verkehrsbedingten Immissionsbelastung von Feinstaub (PM10) und Stickstoffdioxid (NO₂) von Bedeutung. Wir regen daher an, neben den in Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG genannten Mindestanforderungen für Aktionspläne, auch eine Betrachtung der Auswirkungen der möglichen Maßnahmen zum Lärmschutz, auf die Luftqualität qualitativ oder semi-quantitativ, darzustellen und in die Bewertung als weitere Argumentationshilfe einfließen zu lassen.</p>	<p>Die Wechselwirkung und die Synergieeffekte beider Maßnahmen wurden nicht betrachtet, da zum Zeitpunkt der Erstellung des Zwischenberichts die Maßnahmen zur Luftreinhaltung kontrovers diskutiert wurden.</p> <p>Die Anregung der Betrachtung von Lärmschutz und Luftreinhaltung wird zur Kenntnis genommen.</p>
03/4	<p>Gesundheitswesen Aus Gründen des vorbeugenden Gesundheitsschutzes sollte der Beurteilungsurteilungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.</p> <p>Bei der Bestimmung des Umfangs des Lärmschutzes sollten die Grenzwerte nicht voll ausgeschöpft werden, das heißt, sie sollten nach Abwägung im Einzelfall möglichst unterschritten werden, wenn dies mit vertretbarem Aufwand erreicht werden kann. Insofern wird aus besagten Gesundheitsschutzgründen (z.B. Senkung des Herzinfarkttrisikos) der betroffenen Anwohner-/Bewohnern für möglichst großzügige Maßnahmen zur Lärmreduzierung appelliert.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
03	LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg Schreiben vom 01.03.2018	
	<p>vielen Dank für Ihr Schreiben vom 21.02.2018, mit dem Sie der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg Gelegenheit geben, zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans der Stadt Balingen Stellung zu nehmen. Da die LUBW nicht zu den Trägern öffentlicher Belange zählt, bitten wir um Verständnis, dass wir dazu keine Stellungnahme abgeben werden.</p> <p>Für die Berichterstattung des abgeschlossenen Lärmaktionsplans an die EU-Kommission gemäß § 47 BImSchG verwenden Sie bitte den vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (VM) zur Verfügung gestellten max. 10-seitigen Musterbericht und übersenden diesen in elektronischer Form per E-Mail an laerm@lubw.bwl.de. Eine Übersendung in Papierform ist daneben nicht erforderlich.</p> <p>Weitere Hinweise zur Lärmaktionsplanung und zur EU-Datenberichterstattung finden Sie in den Mitteilungen des VM an die baden-württembergischen Gemeinden auf der LUBW-Seite Informationen für Kommunen.</p>	Kenntnisnahme.
04	Eisenbahn-Bundesamt Schreiben vom 06.03.2018	
	<p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (Bundeseisenbahnverkehrsverwaltungsgesetz-BEVVG) berühren.</p> <p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass die Lärmkartierung für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 mit der Veröffentlichung des Lärmaktionsplanes für Eisenbahnen des Bundes im Internet am 11.01.2018 abgehandelt wird.</p> <p>Sollten bezüglich der Lärmaktionsplanung der Runde 3 Fragen und Anregungen aufkommen, wenden Sie sich bitte an das Referat 53 der Zentrale in Sonn. Gemäß § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist das</p>	Kenntnisnahme.

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>Eisenbahn-Bundesamt ab dem 1. Januar 2015 (für Runde 3 (2017, 2018)) für die Aufgabe verantwortlich, einen Lärmaktionsplan für alle Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken des Bundes unter Beteiligung der Öffentlichkeit zu erstellen.</p> <p>Wenn es sich bei Ihrer Anfrage um den Lärmaktionsplan der Stufe 2 handelt, ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG, Umweltzentrum da das EBA im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange ist und selbst keine Planungen oder Baumaßnahmen durchführt.</p> <p>Aus dem ersten Pilotprojekt für den Lärmaktionsplan der Stufe 2) mit Daten von 2012 können jedoch auf dem Kartendienst zur Lärmkartierung Infos herangezogen werden. Dort finden Sie im Teil A auch Angaben zu Balingen.</p> <p>Diese Infos sind jedoch nicht rechtsverbindlich, da es sich um ein Pilotprojekt handelt.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt hat am 11. Januar 2018 den Lärmaktionsplan Teil A veröffentlicht und den Anhang zum Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes (Teil A). Dieser kann ebenso wie der Pilot-Lärmaktionsplan (2015/2016) über den Link https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermaktionsplanung/laermaktionsplanung_node.html heruntergeladen werden.</p>	
05	<p>Deutsche Bahn AG Schreiben vom 19.03.2018</p>	
	<p>Gegen ihre Lärmaktionsplanung, die sich nur mit dem Straßenverkehr beschäftigt, erheben wir keine Einwände.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse und den Satzungsbeschluss zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen.</p>	Kenntnisnahme.
06	<p>Polizeipräsidium Tuttlingen Schreiben vom 06.04.2018</p>	
	<p>Die genannten baulichen Lärminderungsmaßnahmen (Schallschutzfenster, lärmmindernder Fahrbahnbelag, Verwirklichung Ortsumfahrung</p>	

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>Endingen) werden seitens des Polizeipräsidiums Tuttlingen uneingeschränkt befürwortet. Hier wird von uns das größte Potential zur tatsächlichen und nicht nur rechnerischen Reduzierung der Lärmimmissionen gesehen, weshalb diese Möglichkeiten nicht gleich unter dem Hinweis auf die finanzielle Belastung verworfen werden sollten.</p> <p>Die vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen beurteilen wir wie folgt:</p> <p>Zunächst ist festzustellen, dass dem Zwischenbericht der Fa. ISIS keine detailliert einwohnerbezogene Belastung zu entnehmen ist, sondern lediglich die betroffenen Bewohner der ausgewählten Streckenabschnitte zusammengezählt dargestellt und in den Plänen die betroffenen Gebäude zu erkennen sind. Somit kann nicht exakt die Abwägung getroffen werden, wo eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verhältnismäßig wäre bzw. in welcher räumlichen Ausdehnung diese Beschränkung ggf. getroffen werden kann.</p> <p>Weiter ist festzustellen, dass folgende Aussagen im Zwischenbericht nicht richtig sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ziffern 5.3 (und ähnlich 5.4): „Bereits angeordnet ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Wilhelm-Straße zwischen der Hermann-Berg-Straße und der Schwanenstraße.“ Richtig ist, dass für die bestehende Beschilderung mittels Zeichen 274-30 StVO keine dauerhafte verkehrsrechtliche Anordnung besteht und der Regelungsgehalt (Tempo 30) nach Beendigung der derzeitigen Bauarbeiten bzw. im Rahmen dieses Lärmaktionsplans neu geprüft werden muss. - Ziffer 6: „Teilweise wurden bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Minimierung der Lärmbelastung festgesetzt, wie zum Beispiel in Endingen (nachts 30 km/h), in Dürrwangen (40 km/h) und im Zuge der B 27 (120 km/h).“ Richtig ist, dass in Endingen die Ortsdurchfahrt mittlerweile ganztägig auf Grund eines Luftreinhalteplans auf 30 km/h beschränkt ist, die Beschränkung auf 40 km/h in Dürrwangen punktuell und alleine aus Verkehrssicherheitsgründen besteht und im Zuge der B 27 die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung ebenfalls ausschließlich aus Verkehrssicherheitsaspekten erfolgte. <p>Für die Beurteilung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die Werte der „Lärmschutz-</p>	<p>Die Berechnungen wurden nach der VBEB durchgeführt. Weitere Detailbetrachtungen wurden nicht vorgenommen und sind im Rahmen der Lärmaktionsplanung auch nicht zwingend erforderlich.</p> <p>Die Geschwindigkeit wurde bei der Ortsbesichtigung erhoben. Weitere Informationen lagen dem Büro nicht vor.</p> <p>Der Zwischenbericht wurde bereits 2016 erstellt. Die Maßnahme wurde somit nach Redaktionsschluss durchgeführt. Die Geschwindigkeitsbeschränkung soll beibehalten werden.</p> <p>Der Lärmaktionsplan liefert einen weiteren Grund, diese Geschwindigkeitsbeschränkungen beizubehalten</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	<p>richtlinien StV“ i. V. m. den RLS-90 anzuwenden. Diese entsprechen den im Zwischenbericht als Werte des „Vordringlichen Handlungsbedarfs“ (VHB) beschriebenen Zahlen.</p> <p>Bei der Prüfung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Teilen der Wilhelmstraße ist neben der darzulegenden bewohnerscharfen Betrachtung (s. o.) zu berücksichtigen, dass an den von LDEN > 70 dB(A) betroffenen Gebäuden zwischen Kreisverkehrsplatz (KVP) Friedrich-/ Paulinen-/Bahnhofstraße und der Verlängerung der Straße „Kalkofen“ eben wegen der Nähe zum KVP kaum höhere Geschwindigkeiten als 30 km/h erreicht werden können, so dass hier nur eine rechnerische Verbesserung der Lärmsituation erreicht würde.</p> <p>Im weiteren Verlauf bis zum neuen KVP „Am Spitaltörle/Adlerstraße“ wurde an keinem Gebäude der jeweilige VHB-Wert erreicht, der geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen rechtfertigen würde.</p> <p>In südliche Richtung anschließend sind nur noch wenige Gebäude bis zur Einmündung Schwanenstraße von VHB-Wertüberschreitungen betroffen.</p> <p>Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung wird daher aus verkehrspolizeilicher Sicht nicht befürwortet.</p> <p>Die angedachte Strecke für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Zuge der L 446 (Balingen Straße) in Frommern misst ca. 700 m.</p> <p>Laut Plan Nr. 27 sind zwischen den Einmündungen Waldstetter Straße und Blumentalstraße nur drei Gebäude von einer Überschreitung des VHB-Wertes betroffen, dann auf einer Länge von ca. 300 m gar keines und anschließend zehn Gebäude, von denen allerdings nur sieben rechnerisch eine signifikante Verbesserung der Lärmwerte erführen.</p> <p>Abgesehen davon, dass eine solche Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem sehr locker bebauten Bereich kaum Akzeptanz finden würde, hielten wir diese für nicht verhältnismäßig und befürworteten sie dementsprechend ebenfalls nicht.</p>	<p>Der Hinweis auf das Berechnungsverfahren RLS-90 ist korrekt. Diesbezüglich ist jedoch zu beachten, dass nach den einschlägigen Regelwerken nicht die tatsächliche Geschwindigkeit sondern die zulässige Höchstgeschwindigkeit den Berechnungen zu Grunde zu legen ist.</p> <p>Letztlich ist somit die „rechnerische Verbesserung“ einer Beurteilung zu Grunde zu legen.</p> <p>Auch die Überschreitung der Auslösewerte weist auf eine hohe Lärmbelastung hin. Die Reduzierung der Belastung der Anwohner mit angemessenen Maßnahmen ist ein vordringliches Ziel der Lärmaktionsplanung. Dementsprechend erscheint hier eine Entlastung des gesamten Straßenzugs im innerstädtischen Bereich zweckmäßig.</p> <p>Angesichts der aufgezeigten Ergebnisse wird in diesem Bereich der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags bei künftigen Instandsetzungsmaßnahmen angestrebt.</p>
07	<p>Naturschutzbüro Zollernalb e.V. Schreiben vom 21.02.2018</p>	
	<p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans wurde zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird erwartet, dass die Stadt ihren daraus resultierenden Aufgaben nachkommt und dann</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Lfd. Nr.	Anregungen	Abwägungsvorschlag/-protokoll
	einen entsprechenden Maßnahmenplan erarbeitet und vorschlägt.	
08	Ortschaftsverwaltung Endingen Schreiben vom 02.04.2018	
	zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans Balingen wurde der Ortschaftsrat Endingen in seiner Sitzung am 11.12.2017 angehört. Der Ortschaftsrat Endingen hat der Beschlussvorlage mehrheitlich zugestimmt. Auf das vorliegende Protokoll wird insoweit verwiesen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung weist der Ortschaftsrat Endingen ergänzend nochmals auf folgende Punkte hin: Aufgrund der zwischenzeitlich im Rahmen des Luftreinhalteplans realisierten ganztägigen Begrenzung der Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt der B 27 auf 30 km/h ist zwar eine gewisse Besserung im Hinblick auf die insbesondere durch den Schwerlastverkehr verursachte Lärmbelastung eingetreten. Dennoch besteht im überwiegenden Bereich der Ortsdurchfahrt hinsichtlich des Lärmschutzes auch weiterhin ein nachgewiesener „vordringlicher Handlungsbedarf“. Die Lärmproblematik kann letztlich nur durch die möglichst zeitnahe Realisierung einer Ortsumfahrung signifikant und nachhaltig gelöst werden.	Kenntnisnahme.
09	Amt für öffentliche Ordnung - Verkehrsbehörde Schreiben vom 09.04.2018	
	auf die Stellungnahme des PolPräs Tuttlingen vom 06.04.2018 wird verwiesen. Diese erfolgte in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde der Stadt Balingen.	
10	Gemeinde Bisingen Schreiben vom 01.03.2018	
	Seitens der Gemeinde Bisingen bestehen keine Bedenken bezüglich des Lärmaktionsplans.	Kenntnisnahme.
11	Stadt Geislingen Schreiben vom 12.03.2018	
	Der oben genannte Zwischenbericht berührt unsere Aufgabenbereiche nicht. Wir haben daher keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
12	Peter Dachs Zur Niederschrift am 27.03.2018	
	Als Eigentümer des Gebäudes Richard-Strauß-Straße 10 rege ich an, aus Lärmschutzgründen und zur Reduzierung der Belastung durch Abgase die Geschwindigkeit auf der B 27 auf 80 km/h zu beschränken.	Eine mögliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B27 fällt in die Zuständigkeit des RP Tübingen. Bisher keine Stellungnahme.

