

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Gemeinde Kißlegg	E-Mail vom 18.09.2015	Wir bedanken uns für die Beteiligung an o.g. Verfahren zur Lärmaktionsplanung. Die Belange der Gemeinde Kißlegg sind dadurch nicht betroffen. Es werden keine Anregungen vorgebracht. Für das weitere Verfahren wünschen einen guten Verlauf und verzichten auf eine weitere Beteiligung	Kenntnisnahme.
II.	Gemeinde Argenbühl	28.09.2015	Die Belange der Gemeinde Argenbühl sind durch die geplanten Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht berührt. Die Gemeinde Argenbühl bringt deshalb keine Anregungen und Bedenken vor. Planungen und sonstige Maßnahmen, die für diese Planungen von Bedeutung sein könnten, sind von Seiten der Gemeinde Argenbühl weder beabsichtigt noch bereits eingeleitet.	Kenntnisnahme.
III.1 III.2	Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mbH, Ravensburg	E-Mail vom 09.10.2015	Wir haben grundsätzlich keine Einwendungen. Bei Geschwindigkeitssenkungen muss bedacht werden, dass es negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben könnte. Nach Rücksprache mit der RAB dürfte die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bzw. 40 km/h keine Auswirkungen haben, wenn die Kapazität der Straße nicht signifikant sinkt.	Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt. (vgl. <i>Topp, Hartmut: Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.</i>)
IV.1	Regierungspräsidium Tübingen	28.10.2015	Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach dem vorliegenden Grobkonzept der Stadt Wangen im Allgäu wurden bereits mehrere Maßnahmen zur Lärminderung umgesetzt. Bei den Maßnahmen	Der Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung enthält in Kapitel 7.9 die bereits in Wangen umgesetzten Lärmschutzmaßnahmen. Das Grobkonzept wird in Kapitel 8 beschrieben und enthält die

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>handelt es sich um aktive Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden und Wällen entlang der A 96, B 32 und der L 320. Des Weiteren wurde im Rahmen der Fahrbahnsanierung entlang der A 96, der B 32 und der L 320 abschnittsweise der Fahrbahnbelag erneuert.</p> <p>In Kapitel 8.1 und 8.2 werden weitere Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgeschlagen, hierzu zählen unter anderem die Geschwindigkeitsbegrenzung als auch die Fahrbahndeckensanierung.</p> <p>Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages (S. 54)</p> <p>Bezüglich eines neuen lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages hat das Ministerium für Verkehr- und Infrastruktur im Juli 2015 eine Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich veröffentlicht.</p> <p>Gemäß dieser Empfehlung ist der Einbau eines neuen lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnbelages im Zuge der Lärmsanierung im Innerortsbereich grundsätzlich möglich. Der Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten ist neben dem Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen eine wichtige Möglichkeit, aktiven Lärmschutz zu betreiben.</p>	<p>im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehenen Maßnahmen.</p> <p>Die Handlungsempfehlung ist der Stadt bekannt. Der Lärmaktionsplan (Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung, Stand 06. Juli 2015) wird um die maßgebenden Aussagen dieser Empfehlung ergänzt.</p>
IV.3			<p>Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt. Für die Beurteilung der Lärmsituation werden die Gebäude gemäß der Bauleitplanung (Flächennutzungs- und</p>	<p>Die Auslösewerte der Lärmsanierung sind für die Lärmaktionsplanung nicht verbindlich. Im Rahmen der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes liegt es im planerischen Ermessen der Gemeinde, eigene Auslöse- und Maßnahmenwerte festzulegen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung												
IV.4			<p>Bebauungsplan) in Gebiete unterschiedlicher Nutzungsarten eingestuft.</p> <p>Für die Lärmsanierung gelten folgende Auslösewerte:</p> <table border="1" data-bbox="770 435 1294 582"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete</td> <td>67 dB(A)</td> <td>57 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Dorf-, Kern- und Mischgebiete</td> <td>69 dB(A)</td> <td>59 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiete</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen wird das Regierungspräsidium als Straßenbaulasträger prüfen, ob für die Umsetzung der Maßnahmen die Voraussetzungen nach den für ihn geltenden Rechtsgrundlagen erfüllt sind.</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 entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS 90).</p> <p>Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, wird, soweit das Regie-</p>		Tag	Nacht	Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)	Dorf-, Kern- und Mischgebiete	69 dB(A)	59 dB(A)	Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)	<p>Die in der Tabelle benannten Auslösewerte sind nicht mehr aktuell. Laut Schreiben MVI vom 22.01.2016 (Az 2-3911.7/47) werden die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen bei Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten sowie in Kerngebieten, Dorfgebieten, Mischgebieten um jeweils 2 dB(A) abgesenkt. Die Auslösewerte für die Lärmsanierung an Landesstraßen in Gewerbegebieten bleiben hiervon unberührt.</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 gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i. V. m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf den RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Sie ist bis zur Umsetzung der Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden (Richtlinie 2015/996 vom 19.05.2015, ABl. EU L 168/1 vom 01.07.2015) in der Lärmaktionsplanung die einzig zulässige Bewertungsmethode zur Berechnung der Lärmindizes an Straßen. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend.</p>
	Tag	Nacht														
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	67 dB(A)	57 dB(A)														
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	69 dB(A)	59 dB(A)														
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)														

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			rungspräsidium Straßenbaulastträger ist, deshalb nur möglich sein, wenn <ul style="list-style-type: none"> • eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, 	Vgl. Wertung zu IV.4. Eine erneute „Rückrechnung“ der Pegelwerte nach RLS-90 durch die Kommunen ist mit den Vorgaben der UmgebungslärmRL nicht zu vereinbaren.
IV.6			<ul style="list-style-type: none"> • im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden, 	Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich zu auszugestalten.
IV.7			<ul style="list-style-type: none"> • ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. 	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 es sich nicht um planerische Maßnahmen handelt. Wenn die Stadt Wangen in ihrem Lärmaktionsplan eine „einfache“ Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten der Maßnahme sind jedoch ein gewichtiger Belang für die Stadt bei der für die Auswahl der Maßnahmen vorzunehmenden Abwägung. Die Kosten der Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.
IV.8			Als höhere Verkehrsbehörde nehmen wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung: Zu 2.3.1 Umsetzung und Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen bei Maßnahmen ohne planungsrechtliche Qualität, verkehrsrechtliche Maßnahmen: Für verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindig-	Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.9			<p>keitsbeschränkungen ist § 45 StVO das einschlägige Fachgesetz. Das Bundesimmissionsschutzgesetz enthält für die Umsetzung von Lärmaktionsplänen keine Rechtsgrundlage für Eingriffe in den Verkehr. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt.</p> <p>Die unbestimmten Rechtsbegriffe „gefährlich“, „unzumutbar“ und „ortsüblich“ werden nicht durch den Lärmaktionsplan, sondern durch das Zusammenspiel von Verwaltungsauslegung und Rechtsprechung definiert. S. auch die Ausführungen auf S.19 des Entwurfs des Lärmaktionsplans</p> <p>Zu 8.1.4 Bauleitplanung ist darauf hinzuweisen, dass § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB nicht die Möglichkeit gibt, Fahrverbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen für Straßen <u>außerhalb</u> des überplanten Gebiets festzusetzen. Für Straßen <u>innerhalb</u> des Baugebiets können Beschränkungen, die eine Einschränkung der Widmung bedeuten wie z.B. Verkehrsverbote, im Bebauungsplan nur festgesetzt werden, wenn die Straße neu gebaut wird und der Straßenbaulastträger zustimmt.</p> <p>Zu 8.2 Grobkonzeption:</p> <p>Bei Umrechnung des Lärmpegels L_{DEN} in RLS90-Werte dürften wenige Gebäude über dem Richtwert von 70 dB(A) liegen.</p>	<p>hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärm-RL ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fachrecht umzusetzen sind (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden. Legt die Gemeinde Auslösewerte fest, deren Überschreitung sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen als Gefahrenlage qualifiziert, sind unbestimmte Rechtsbegriffe des nationalen Rechts im Lichte dieser Wertung und des Europarechts auszulegen und anzuwenden.</p> <p>Die Ausführungen des Regierungspräsidiums sind unzutreffend. Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg können auf § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch nächtliche Fahrverbote aus städtebaulichen Gründen zum Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung auf einer öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt werden (VGH BW, Urt. v. 08.03.2005 – 5 S 551/02 – juris Rn. 22). Diese wirkt wie eine Widmungsbeschränkung nach § 5 Abs. 3 S. 2 StrG.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.10			<p>Wo und in welchem Umfang Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommen, wird die Stadt im weiteren Verfahren noch prüfen. Generell kann festgehalten werden, dass im Hinblick auf die Verkehrsbedeutung und Verkehrsfunktion der Straßen an den Lärmschwerpunkten mit hoher Belastung Beschränkungen nur auf den Streckenabschnitten in Betracht kommen, wo die Richtwerte überschritten sind und eine nicht unerhebliche Zahl von Betroffenen tatsächlich vorhanden ist. Dies wird am ehesten an den Lärmschwerpunkten B 32 Friedrich-Ebert-Straße und L 320 Lindauer Straße Ost nachts der Fall sein.</p>	<p>Die Maßnahmen des Grobkonzeptes werden im Rahmen der Abwägung geprüft.</p>
IV.11			<p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.</p>	<p>Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (förmliches Beteiligungsverfahren).</p>
V.1	<p>Landratsamt Ravensburg</p>	<p>30.10.2015</p>	<p>Beteiligung der Behörden gemäß § 47 d BImSchG</p> <p>A. Stellungnahme der Sachbereiche: Straßenbauamt, Gewerbeaufsicht</p> <p>[X] keine Anregungen</p> <p>B. Stellungnahme Verkehrsamt</p> <p>Die Stadt Wangen ist als große Kreisstadt selbst untere Straßenverkehrsbehörde und für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zuständig. Eine Stellungnahme zum LAP Wangen ist deshalb unsererseits nicht erforderlich. Sollte die Stadt Wangen jedoch im Rahmen des Lärmaktionsplans verkehrsrechtliche Maßnahmen treffen (z.B. Sperrungen / Beschränkungen mit Verkehrsverlagerungen), welche sich auf die angrenzenden Gemeinden Amtzell, Kißlegg, Achberg, Argenbühl und Vogt nachteilig auswirken könnten, bitten wir um</p>	<p>Mögliche Verlagerungseffekte aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen werden in einer Untersuchung der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft (IKAG) Lärmaktionsplanung Landkreis Ravensburg ermittelt. Eine weitere Beteiligung des Landratsamtes erfolgt im Rahmen der förmlichen Beteiligung (2. Beteiligungsrunde). Bis dahin werden die Ergebnisse der o. g. Untersuchung vorliegen. Die Ergebnisse werden auch für die Abwägung der Maßnahmen in Wangen berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>rechtzeitige Beteiligung am Verfahren.</p> <p>C. Stellungnahme Sachgebiet Naturschutz</p> <p>1. Rechtliche Vorgaben aufgrund fachgesetzlicher Regelungen, die im Regelfall nicht überwunden werden können (mit Rechtsgrundlage und Möglichkeiten der Überwindung)</p> <p>Hinweis zu Lärmschutzwällen/-wänden, Artenschutz § 44 BNatSchG: Bei der Errichtung von Lärmschutzwällen/-wänden muss auf die bestehenden Gehölz- und Baumstrukturen Rücksicht genommen werden. Ggf. sind artenschutzrechtliche Gutachten erforderlich.</p>	Naturschutzbelange werden im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens geprüft. Dies kann ein Lärmaktionsplan allein nicht leisten. Deshalb wird eine solche Maßnahme auch nicht festgesetzt sondern nur angeregt. Sollte es zum Bau von Lärmschutzwänden kommen, werden die Naturschutzbelange im Rahmen eines ordentlichen Planfeststellungsverfahrens geprüft.
VI.1	IHK Bodensee-Oberschwaben, Weingarten	03.11.2015	<p>Wir verweisen auch auf unsere Stellungnahme vom 22. Februar 2010.</p> <p>Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 33.000 Unternehmen mit ca. 225.000 Beschäftigten. Zu den uns übersandten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht als Träger öffentlicher Belange folgende Anmerkungen:</p> <p>1. Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden, und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als</p>	Wird zugestimmt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden.</p> <p>2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit – neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein:</p>	Wird in der Abwägung geprüft.
VI.3			<p>3. Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungsärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</p>	Gemäß Art. 3 a) der UmgebungslärmRL handelt es sich bei Umgebungslärm um „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien “. Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien („an der Quelle“) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.
VI.4			<p>4. Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen aus Sicht der IHK besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen. Was aber nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffe-</p>	Die Gerichte haben bereits entschieden, dass bei besonders hohen Lärmbelastungen nach akustischen Erkenntnissen auch eine Pegelminderung von weniger als 3 dB(A) hörbar ist. Schon das Unterbleiben einzelner Spitzenpegel kann für das akustische Empfinden der Betroffenen eine spürbare Erleichterung bedeuten, auch ohne dass eine Reduzierung des insoweit nur beschränkt aussagekräftigen Mittelungspegels um 2 oder 3 dB(A) erreicht wird (OVG NW, Urt. v. 01.06.2005 – 8 A 2350/04

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.5			<p>nen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärm-minderungseffekte sind somit rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmentlastung dar.</p> <p>5. Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.</p>	<p>– juris, Rn. 63). Diese Rechtsprechung hat auch der Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 aufgegriffen. Danach kann eine Lärm-minderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel ebenfalls zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Der Kooperationserlass lässt daher ausdrücklich auch Maßnahmen mit einer Minderung kleiner als 3 dB(A) zu. Die Lärmschutz-Richtlinien StV finden auf die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen eines Lärmaktionsplans als Verwaltungsvorschrift keine Anwendung.</p> <p>Nationale Verwaltungsvorschriften können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen. Bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV handelt es sich um eine reine „Orientierungshilfe“ (so auch ausdrücklich die Einleitung der Richtlinien), die zwar grundsätzliche Wertungen enthalten, aber auch nach Auffassung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur andere Wertungen zulassen, sofern sie fachlich begründet sind.</p>
VI.6			<p>6. Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Personen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen. Vor diesem Hintergrund und angesichts der ermittelten Lärmschwerpunkte in Tab. 4 auf S. 37 im LAP erkennt die IHK keinen dringenden Handlungsbedarf. Sollten trotzdem Maßnahmen zur Lärm-minderung in</p>	<p>Wird beachtet. Anhang VI der UmgebungslärmRL bezeichnet lediglich Art und Umfang der an die EU-Kommission zu übermittelnden Daten. Diese werden zu statistischen Zwecken (Art. 10 der RL) europaweit erfasst und enthalten u.a. auch eine Kurzzusammenfassung (10 Seiten) des Lärmaktionsplans. Anhang VI hat jedoch keinerlei Bedeutung für die Erfassung und Darstellung von Betroffenenanzahlen in Bezug auf die Betroffenheitsanalyse und den Maßnahmenkatalog. Es wäre grob fehlerhaft, die Betroffenenanzahlen in entsprechender Anwendung des Anhangs VI „zu runden“. Nach dem Kooperationserlass vom 23.03.2012 liegen bei Lärmpegeln über einem L_{DEN} von 70 dB(A) oder einem L_{Night} von 60 dB(A) sehr hohe Lärmbelastungen vor. Für diese Bereiche sind nach dem Kooperationserlass vordringliche</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7			<p>Erwägung gezogen werden, sind wegen der geringen Betroffenheit besonders strenge Maßstäbe bei der Verhältnismäßigkeit anzusetzen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden.</p> <p>7. Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte aus Sicht der IHK folgender sein. Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Das LAP-Grobkonzept enthält dazu eine Reihe treffender Aussagen.</p> <p>8. Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrbahngeräusch überwiegt – dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den Straßenzustand und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche sowie Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs gerichtet werden. Auch dazu enthält das LAP-Grobkonzept einige richtige Aus-</p>	<p>Maßnahmen festzulegen. Es handelt sich hierbei um Bereiche mit Lärmbelastungen an der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Dies ist in Wangen mehrfach der Fall. Somit besteht dringender Handlungsbedarf.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden ausschließlich als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme vorgesehen. Ergibt die Umsetzung mittel- bis langfristiger <i>aktiver</i> Maßnahmen (z.B. Einbau lärmoptimierten Asphalts, Kanaldeckeloptimierung), dass die Lärmbelastung in gleicher Weise gesenkt werden kann, werden die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Prüfung unterzogen und ggf. aufgehoben. Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.8			<p>sagen. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt werden können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber aus Sicht der IHK eine Rechnung, nach der Verkehrsbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden.</p>	<p>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelags trägt grundsätzlich der Straßenbausträger. Im Falle des klassifizierten Straßennetzes also der Kreis, das Land oder der Bund. Der Austausch eines Standardbelags auf dem klassifizierten Straßennetz ist mit keinen Kosten für die Gemeinde verbunden. Des Weiteren sind die Differenzkosten zwischen einem LOA und einem Standardbelag sehr gering.</p>
VI.9			<p>9. Die Kenntnis der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist für die gebotene Abwägung wichtig, aber kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten. Die IHK hat deshalb im Jahr 2010 eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Speditions- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit vorliegen.</p> <p>10. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen</p>	<p>Die Kosten von Tempolimits werden in der Gesamtwirkungsanalyse neben anderen zu berücksichtigenden Faktoren beachtet. Zur Plausibilität der von den Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste ist festzustellen, dass diese selbst auf den Maximaldistanzen nicht erreicht werden. Zu erwarten sind eher geringfügige Fahrzeitverluste. Diese sind angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar. Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.10			<p>Geschwindigkeitsreduktionen trotzdem in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird dieser Effekt jedoch konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NO_x (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO₂- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung führt nicht zwangsläufig zu einer Verbesserung oder Verschlechterung der Schadstoffbelastung. Dies hängt immer von den gegebenen Randbedingungen ab. (vgl. dazu http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/220986/). Eine relevante Zunahme der Luftschadstoffemissionen ist deshalb nicht zu erwarten. In Einzelfällen wird dies gesondert geprüft.</p>
VI.11			<p>Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirken wir als IHK gerne konstruktiv mit. Wir regen ergänzend an, dass Sie hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr frühzeitig den Kontakt zu Ihren ansässigen Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.</p>	<p>Jedermann kann im Rahmen der Öffentlichen Beteiligungsverfahren Bedenken und Anregungen einbringen. Stellungnahmen der örtlichen Unternehmen sind ausdrücklich erwünscht.</p>
VII.1	Handwerkskammer Ulm	03.11.2015	<p>Wir begrüßen es, dass die Stadt Wangen auf ihrem Gebiet einen Lärmaktionsplan aufstellen will, um stark vom Straßenlärm belastete Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen.</p> <p>Bei aller Notwendigkeit dieses Aktionsplanes ist besonders bei Geschwindigkeitsbeschränkungen darauf zu achten, dass unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die nicht nur dem Ziel des Pla-</p>	<p>Die Leistungsfähigkeit eines städtischen Straßennetzes wird von den Knotenpunkten und nicht von der gefahrenen Geschwindigkeit bestimmt. Befürchtungen, dass Tempo 30 zu Stau führt sind fachlich unbegründet. (vgl. <i>Topp, Hartmut: Tem-</i></p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<p>nes entgegenwirken, sondern auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten. Bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden</p> <p>Nach der Umsetzungsphase sollten deshalb gerade die Geschwindigkeitsbeschränkungen einer Evaluation unterzogen werden und bei sich abzeichnenden nachhaltigen Störungen eines allgemein üblichen Verkehrsflusses entsprechend schnell gegengesteuert werden. Störungen des Verkehrsflusses haben auch negative Auswirkungen auf die Bewohner an diesen Straßen, nicht nur durch Lärmbelastungen, sondern auch durch Staub- und Abgasbelastungen</p>	<p><i>po 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung; Straßenverkehrstechnik Heft 1/2014, S. 23 ff.)</i> Dennoch wird die Verkehrsfunktion der Straße bei der Abwägung der Vor- und Nachteile der einzelnen Maßnahmen berücksichtigt werden.</p> <p>Vgl. Wertung zu VII.1</p>
VII.3			<p>Unabhängig hiervon stellt sich die Frage, wie eine stetige Einhaltung dieser Maßnahmen sichergestellt werden kann. Eine angestrebte Lärmreduzierung wird sich nur ergeben, wenn die Beschränkungen nicht überschritten werden.</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
VIII.	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben, Ravensburg	10.11.2015	<p>Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung war der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben von Anfang an in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden. Daher begrüßt und unterstützt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Wangen. Anregungen oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	Gemeinde Vogt	25.11.2015	<p>Wir nehmen Bezug auf Ihr o. g. Schreiben sowie unser Telefonat und bedanken uns zunächst ganz herzlich für die gewährte Fristverlängerung für die Abgabe</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.1			<p>unserer Stellungnahme. Der Gemeinderat hat sich in seiner Sitzung vom 11.11.2015 mit den vorliegenden Unterlagen befasst. Auf der Grundlage des Gemeinderatsbeschlusses nimmt die Gemeinde Vogt zu Ihrem Lärmaktionsplan wie folgt Stellung:</p> <p><i>Die vorliegenden Unterlagen für den Lärmaktionsplan der Stadt Wangen im Allgäu werden zur Kenntnis genommen. Nach Durchsicht der Unterlagen beinhalten diese im Wesentlichen Angaben zur derzeitigen Situation und zum Bestand. Konkrete Maßnahmen, die in Wangen umgesetzt werden sollen, sind noch nicht Inhalt der vorliegenden Unterlagen und noch nicht dargestellt. Insofern sind auch keine Aussagen möglich, ob bzw. welche Auswirkungen eventuell auf die Gemeinde Vogt zu erwarten wären.</i></p> <p><i>Von der Gemeinde Vogt werden deshalb zu diesen Unterlagen zum jetzigen Zeitpunkt keine Anregungen vorgebracht.</i></p>	Der Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung enthält in Kapitel 8.2 das Grobkonzept zum Lärmaktionsplan. Die dort aufgeführten Maßnahmenvorschläge werden im weiteren Verfahren konkretisiert bzw. einer sachgerechten Prüfung unterzogen.
IX.2			<i>Wir bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.</i>	Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (förmliches Beteiligungsverfahren).

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger 1	14.10.2015	- Gartenmauer mit Zaun und Hecke (Thuja)	Zaun und Begrünung bewirken nachweislich keinen Lärmschutz.
I.2			- Bereitschaft Lärmschutzwand zu erstellen	Lärmschutzwände werden von der Stadt Wangen im Allgäu im Innerortsbereich aus städtebaulichen Gründen abgelehnt. Aufgrund der Zufahrtssituation wären LS-Wände nicht ausreichend wirksam.
I.3			- Seitlichen Lärmschutz beachten!	Die Intention der Stellungnahme kann nicht nachvollzogen werden.
I.4			- Kanaldeckel auf B 32 störend und dadurch auch Fahrzeuge	Wird von der Stadt Wangen an den Straßenbaulastträger (RP Tübingen) weitergeleitet.
I.5			- Parkierung Lkw zu Tankstelle (auf Gehweg) mit Kühlaggregaten störend	Eine Überwachung der Straßenverkehrsordnung ist Aufgabe der Polizei (Kein Thema der Lärmaktionsplanung)
I.6			- Bereitschaft zu Anwohnerggespräch	Die Beteiligung der Bürger an der Lärmaktionsplanung erfolgt im Rahmen der vorgegebenen Verfahren.
II.1	Bürger 2	26.10.2015	Wir sind von dem Verkehrslärm direkt betroffene Bewohner in der Leutkircher Straße. Unser Schlafzimmer und die Wohnräume liegen ca. 7 m von der Straße entfernt und der Garten grenzt an die Straße.	Wird im Rahmen der Abwägung geprüft.
II.2			Wir haben folgende Vorschläge zur Reduzierung des Lärms:	
			- Höchstgeschwindigkeit Tempo 30 km/h bei Tag und Nacht, mit Geschwindigkeitskontrollen	
			- Fahrverbot für Lkw bei Tag und Nacht. Die Straße L 320 führt durch ein Wohngebiet. Die Lastwagen	Ein Lkw-Fahrverbot kann nur eingerichtet werden, wenn eine konfliktfreie Ausweichroute vorhanden ist. Diese besteht für

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>hören wir nicht nur, wir spüren sie auch im Haus. Die Lkw können über die Ravensburger Straße die Autobahn erreichen. Diese führt durch ein zum größten Teil gewerblich-industrielles Gebiet, mit Firmen wie Raab Karcher, Rewe- Markt, Sohler-Neuenhauser, Waldner, Eisen Thiermann, Fahrradgeschäft Keller, Toom, Diehl Controls, ATU, Bunz-Waschstraße, TÜV, Beta-Therm u.a.</p> <p>- Das Ortsschild Wangen muss Richtung Kreisverkehr versetzt werden. Die Verkehrsteilnehmer aus Wangen kommend sehen schon, kaum dass sie die Kuppe auf der Leutkircher Straße erreicht haben, das Ortsende-Wangen-Schild und geben Gas. D. h. sie sind größtenteils schneller als 50 km/h. Die Autos, die aus Richtung Leutkirch kommen geben ebenfalls nach dem Kreisverkehr tüchtig Gas, weil das Ortsschild erst „da oben“ kommt.</p>	<p>die L 320 nicht: Die L 320 verbindet die Stadt Wangen mit der A 96 – Anschlussstelle Wangen Nord. Bei einem Lkw-Fahrverbot würde es zu einem deutlichen Anstieg des Schwerverkehrsanteils auf der Ravensburger Straße kommen. Schon heute ist die Schwerverkehrsbelastung in der Ravensburger Straße zum Teil höher als in der Leutkircher Straße. Damit verbunden ist eine Erhöhung der Lärmbelastungen sowie neue Betroffenheiten bei den dort ansässigen Anwohnern. Eine solche Lösung ist deshalb verkehrsrechtlich nicht machbar und fachlich nicht vertretbar.</p> <p>Die Bestimmung des Standortes einer Ortstafel dient nach § 42 Abs. 2 StVO i. V. m. Anlage 3 Nr. 5 dazu, den Beginn einer geschlossenen Ortschaft anzukündigen. Die damit einhergehende Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h dient primär der Verkehrssicherheit. Ein Nebeneffekt der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Lärminderung. Der Beginn der „geschlossenen Ortschaft“ muss in tatsächlicher Hinsicht fehlerfrei bestimmt werden, ansonsten kann eine Ortstafel nicht versetzt werden.</p>
II.4			<p>- Lärmtechnisch verbesserter Straßenbelag (Flüsterasphalt)</p>	<p>Der Einbau eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist eine längerfristige Maßnahme: Ein sofortiger Austausch der Fahrbahndecke ist wirtschaftlich nicht vertretbar und kann deshalb erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches erfolgen.</p>
II.5			<p>- Subventionierte Schallschutzverglasungen/-fenster.</p>	<p>Passiver Lärmschutz, etwa der Einbau von Lärmschutzfenstern, der von den Betroffenen im Wege der Lärmsanierung beantragt werden kann, unterfällt nicht der Zielrichtung der UmgebungslärmRL, die den Lärm im Freien mindern will. Die Möglichkeit passiven Lärmschutzes besteht davon unabhängig.</p>
II.6			<p>- Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände. Wir sind bereit, auf unserem Grundstück eine Lärmschutz-</p>	<p>Im vorbenannten Bereich wird eine nennenswerte Anzahl der Anwesen entlang der L 320 ausschließlich von dieser aus</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.8			wand zu errichten, wenn diese wirkungsvoll wäre. - Diese Lärmschutzwände auch nach dem Ortschild Wangen entlang der Straße bis auf die Anhöhe alter Wasserbehälter anbringen, weil der Verkehrslärm bis zu uns schallt. - Einbahnregelung mit dem Schießstattweg	erschlossen. Auf Grund der notwendigen Grundstückszufahrten ist die Realisierung eines wirkungsvollen Lärmschutzbauwerkes, durchgängig und grundstücksübergreifend nicht machbar. Die erforderlichen Grundstückszufahrten würden ein solches Lärmschutzbauwerk wiederholt unterbrechen und damit seine Wirkung erheblich mindern. Maßnahmen der Lärmaktionsplanung dürfen zu keinen spürbaren Mehrbelastungen an anderen Streckenabschnitten führen. Deshalb sind solche Lösungen rechtlich nicht umsetzbar und fachlich nicht vertretbar. Des Weiteren ist der Schießstattweg eine Erschließungsstraße, die nicht zur Aufnahme hoher Verkehrsmengen geeignet ist.
II.9			- Tunnel durch den Engelberg	Ein Tunnel stellt eine planfeststellungspflichtige Maßnahme dar, welche in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden kann. Zudem müsste die verkehrliche Wirkung einer solchen Maßnahme erst noch nachgewiesen werden.
III.1	Bürger 3	27.10.2015	Wir wohnen an der Leutkircherstraße. Uns hat der Straßenlärm bisher überhaupt nicht gestört, weil wir eingezogen sind mit dem Wissen, dass es Autos gibt und wir das einfach so akzeptiert haben. Lediglich bei Nässe ist der Lastwagenverkehr störend und laut. Als Maßnahme können wir uns auf gar keinen Fall eine Lärmschutzwand oder -wall vorstellen. Zum einen sieht dann die Einfahrt nach Wangen ja furchtbar aus und von unserem Grundstück aus wäre das ein Gefühl wie im Gefängnis. Auch scheint es nicht umsetzbar, da wir ja, so wie alle anderen Anwohner auch von der Straße mit den Autos auf unsere Grundstücke müssen.	Lärmschutzwände resp. -wälle sind aus städtebaulichen Gründen nicht vorgesehen. Im vorbenannten Bereich wird eine nennenswerte Anzahl der Anwesen entlang der L 320 ausschließlich von dieser aus erschlossen. Auf Grund der notwendigen Grundstückszufahrten ist die Realisierung eines wirkungsvollen Lärmschutzbauwerkes, durchgängig und grundstücksübergreifend nicht machbar. Die erforderlichen Grundstückszufahrten würden ein solches Lärmschutzbauwerk wiederholt unterbrechen und damit seine Wirkung erheblich mindern.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.3			Sollten Maßnahmen durchgeführt werden müssen, wäre vermutlich Flüsterasphalt die effektivste Lösung oder eine Temporeduzierung, obwohl gar nicht sicher ist, ob das wirklich so viel bringt.	Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist kurzfristig realisierbar und schalltechnisch wirksam. Eine solche Maßnahme wird im weiteren Verfahren geprüft. Der Einbau eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist eine längerfristige Maßnahme: Ein sofortiger Austausch der Fahrbahndecke ist wirtschaftlich nicht vertretbar und kann deshalb erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches erfolgen.
III.4			Sind denn momentan schon Maßnahmen an der Leutkircherstraße geplant? wenn ja, welche.	Das Grobkonzept des Lärmaktionsplanes (vgl. Kapitel 3.2) enthält nur Vorschläge, welche im weiteren Verfahren geprüft werden.
III.5			Und schön wäre es, wenn sie uns über Neuerungen auf dem Laufenden halten könnten.	Die Lärmaktionsplanung ist noch nicht abgeschlossen. Die Maßnahmen werden weiter konkretisiert. Nach Prüfung und Abwägung der Maßnahmen folgt eine 2. Bürgerbeteiligung. Dann besteht erneut die Möglichkeit zum Lärmaktionsplan Stellung zu nehmen.
IV.1	Bürger 4	28.10.2015	<p>Wie bereits am Freitag besprochen eine kurze Stellungnahme zur Lärmkartierung im Bereich der Leutkircherstr. 19. Im Anhang finden Sie ein Foto der Situation, für Rückfragen stehe ich gern per email zur Verfügung</p> <p>Meines Erachtens gibt es zwei Ursachen für den "gefühlten" Lärm, der über den errechneten Werten liegt:</p> <p>1. Fahrbahnqualität. Insbesondere im Bereich der Ausbesserungen (rot eingefärbt) "springen" einige Fahrzeuge regelrecht. Bei Pkw kaum wahrnehmbar, aber bei Lkw oder Fahrzeugen mit Anhänger störend, selbst hinter schallisolierten Fenstern. Ähnlich verhält es sich mit den beiden blau eingefärbten Schachtdeckeln. Der weichere Asphalt hat mittlerweile noch stärkere Fahrinnen gebildet, ferner ist das Abrollgeräusch auf der Metalloberfläche</p>	Die von Ihnen beschriebene Vorort-Situation wird im Bericht ergänzt. Bei der Lärmberechnung findet der Zustand der Fahrbahnoberfläche keine Berücksichtigung; es wird allenfalls ein Korrekturfaktor für Straßenoberflächen berücksichtigt, falls der Fahrbahnbelag neuartig ist.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>lauter.</p> <p>2. Geschwindigkeit Zu Stoßzeiten sind verkehrsbedingt oft nur 30-40 km/h möglich. Bei der Geschwindigkeit sind die wenigsten Fahrzeuge wahrnehmbar. Insbesondere in den Abendstunden bzw. nachts erhöhen einige ihre Geschwindigkeit recht gern auf 70-80 km/h. Von der Lautstärke abgesehen bringt die Druckwelle der Lkw das Gebäude zum Vibrieren.</p>	<p>Nach den Berechnungsvorschriften (VBUS) ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit Eingangswert der schalltechnischen Berechnungen. Zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen hilfreich, um die Lärmbelastungen zu reduzieren. Eine solche Maßnahme wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
IV.3			<p>Abhilfe:</p> <p>1. Homogener Fahrbahnbelag. Selbst mit modernem und leiserem Offenporigen Asphalt wird diese Situation nicht lange anhalten - mit der Zeit sickt er zu, ferner werden auch da gelegentlich Ausbesserungen oder das Verlegen neuer Leitungen nötig sein. Insofern sollte man Überlegungen anstellen, wie sich Bitumenflickereien abschleifen oder abhobeln lassen. Evtl. könnte das auch die lärmindernden Eigenschaften dieses "Flüsterasphalts" verlängern.</p>	<p>Derzeit werden mehrere verschiedene Lärmoptimierte Asphalte (LOA) abseits des sog. OPAs (Offenporiger Asphalt) erprobt. Vorliegende Erfahrungen mit durchgeführten Versuchsstrecken auf innerörtlichen Straßenabschnitten kommen zum Ergebnis, dass ein SMA LA und AC D LOA innerorts eine Lärminderung von im Mittel 3,0 dB (A) bei Geschwindigkeiten ab 30 bis 50 km/h erreicht. Ein LOA kann allerdings aus wirtschaftlichen Gründen erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches der vorhandenen Fahrbahndecke eingebaut werden.</p>
IV.4			<p>2. Reduktion auf 40 km/h. Die Umsetzung und Kommunikation sollte allerdings deutlich geschickter erfolgen, als z.B. in/um Tübingen. Abgesehen vom teuren Schilderwald sind das dortige Verkehrschaos bzw. die kilometerlangen Staus nicht gerade ermunternd. Sobald im Bereich vom alten Schützenhaus am Weiher jedoch Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden, fahren nahezu alle brav mit 40-50. Insofern könnte es ausreichen, eine Blitzeratrappe auf der Que-rungshilfe aufzustellen.</p>	<p>Die Lärminderung von 50 auf 40 km/h bewirkt eine nur minimale Lärmreduzierung von ungefähr 1,2 dB(A). Dies liegt nur minimal oberhalb der Wahrnehmbarkeitsschwelle (= 1 dB(A)). Tempo 30 bewirkt dagegen eine Lärmreduzierung von rund 2,5 dB(A). Tempo 40-Lösungen stellen demnach Kompromisslösungen dar.</p> <p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Bürger 5	29.10.2015	Zu dem Lärmaktionsplan: Habe ich den Vorschlag (<u>Wünschenswert</u>) einer Lärmschutzwand an der L 320 Leutkircher Straße vom Kreisverkehr ab Stadt einwärts zu errichten. Ähnlich der am alten Illbeck Gelände. Und auch das Ortschild vor den Kreisverkehr von Leutkirch her kommend zu setzen wo es vorher war. Stadtauswärts schalten die Fahrzeuge runter und Stadteinwärts wird im kleinen Gang beschleunigt da es ja den Berg hoch geht. Da hilft auch kein Schild mit Geschwindigkeitsbeschränkung da sich die wenigsten daran halten. Das kann nur ein langjähriger Anwohner der Tag täglich dem Lärm ausgesetzt ist richtig beurteilen und keiner der in einer Siedlung mit einer 30 km/h oder 20 km/h Zone wohnt und seinen Feierabend genießen kann.	Eine Lärmschutzwand stellt eine planfeststellungspflichtige Maßnahme dar. Eine solche Maßnahme kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht festgelegt, sondern nur angeregt werden. Die Bestimmung des Standortes einer Ortstafel dient nach § 42 Abs. 2 StVO i. V. m. Anlage 3 Nr. 5 dazu, den Beginn einer geschlossenen Ortschaft anzukündigen. Die damit einhergehende Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h dient primär der Verkehrssicherheit. Ein Nebeneffekt der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Lärminderung. Der Beginn der „geschlossenen Ortschaft“ muss in tatsächlicher Hinsicht fehlerfrei bestimmt werden, ansonsten kann eine Ortstafel nicht versetzt werden.
V.2			Ausschlaggebend ist das seit der Kreisverkehr gebaut wurde die Lärmbelästigung erheblich durch die Fahrzeuge angestiegen ist. Das geht von ca. 4:30 Uhr morgens bis ca. 23:30 Uhr nachts an einem Stück. Und die Verkehrsdichte wird bestimmt nicht weniger im Gegenteil sie wird eher noch zunehmen somit auch der Lärm. Da meine Wohnung genau auf Straßenhöhe und nur ein Steinwurf von der L 320 liegt ist es unmöglich sich nach dem verdienten Feierabend auf dem Balkon in der Sonne ein wenig zu entspannen oder eine Unterhaltung zu führen das ist nur in geschlossenen Räumen möglich. Nachts kann man nur mit geschlossenen Fenster schlafen. Besonders im Sommer sehr angenehm bei hohen Temperaturen. Da geht man schon voller Unlust und abgeschlagen zur Arbeit weil man ja die halbe Nacht kein Auge zu machen konnte, (es gibt ja nur zwei Optionen weder Fenster auf und mit Lärm versuchen zu schlafen oder mit ge-	Die errechneten Lärmpegel betragen für das betreffende Wohngebäude maximal 66 dB(A) L _{DEN} und 56 dB(A) L _{Night} . Inwiefern die Lärmsituation vor Errichtung des Kreisverkehrsplatzes besser war, kann nicht nachvollzogen werden.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.3			<p>geschlossenen Fenster die Schweißperlen zu zählen). Man hat ja heutzutage ja schon genügend Stress und Lärm im Alltag aber so wird er durch den Verkehrslärm auch noch angehoben. Für mich ist das besonders schlimm da ich unter Tinnitus leide.</p> <p>Als ich die Wohnung kaufte freute ich mich zuerst über den Balkon und hab ihn des Öfteren genutzt aber das hat der Kreisverkehr zu Nichte gemacht.</p> <p>Bevor der Kreisverkehr gebaut wurde gab es schon Einwände bezüglich Verkehrslärm. Aber dies ließ man ja bei der Planung außer Acht und die gesundheitlichen Folgen durch Lärm die man auch aus ihrem Bericht vom 06. Juli 2015 entnehmen kann.</p>	Die Umgestaltung von unsignalisierten und insbesondere von signalisierten Knotenpunkten zu Kreisverkehrsplätzen führt zu einer Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsflusses. Hierdurch ergibt sich im Allgemeinen auch eine Lärmminde- rung.
V.4			<p>Es würde mich freuen und da bin ich bestimmt nicht der einzige. Wenn auch die anderen Anwohner der Meinung sind dass das sowieso nichts bringt und der Vorschlag einer Lärmschutzwand in die Tat umgesetzt würde.</p>	Vgl. Wertung zu V.1; zuständig ist das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger, da es sich hierbei um eine Landesstraße handelt.
VI.	Bürger 6	29.10.2015	<p>Flüsterasphalt, Begrenzung auf Tempo 30, Blitzer, Verkehrsinsel (wäre auch gut fürs Überqueren der Straße). Lärmschutzwand?, Tonnenbegrenzung für Lkw ab?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Die Umsetzbarkeit einer Tempo-30-Begrenzung wird im Rahmen der Abwägung geprüft. - Der Einbau eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist eine längerfristige Maßnahme: Ein sofortiger Austausch der Fahrbahndecke ist wirtschaftlich nicht vertretbar und kann deshalb erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches erfolgen. - Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen. - Eine Verkehrsinsel stellt keine originäre Maßnahme zur Lärminderung dar. Nur durch eine Verlangsamung resp. Verstetigung des Verkehrs kann eine Lärmminde- rung auch durch einen Verkehrsteiler erreicht werden, die

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>allerdings durch das Berechnungsverfahren der UmgebungslärmRL nicht nachgewiesen werden kann. Zuständig ist das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärmschutzwände resp. -wälle sind aus städtebaulichen Gründen nicht vorgesehen. Im vorbenannten Bereich wird eine nennenswerte Anzahl der Anwesen entlang der L 320 ausschließlich von dieser aus erschlossen. Auf Grund der notwendigen Grundstückszufahrten ist die Realisierung eines wirkungsvollen Lärmschutzbauwerkes, durchgängig und grundstücksübergreifend nicht machbar. Die erforderlichen Grundstückszufahrten würden ein solches Lärmschutzbauwerk wiederholt unterbrechen und damit seine Wirkung erheblich mindern. - Eine Tonnagebegrenzung für Lkw kann nur eingerichtet werden, wenn eine konfliktfreie Ausweichroute vorhanden ist. Diese besteht für die L 320 nicht: Die L 320 verbindet die Stadt Wangen mit der A 96 – Anschlussstelle Wangen Nord. Es kommt zu einem deutlichen Anstieg des Schwerverkehrsanteils auf der Ravensburger Straße. Schon heute ist die Schwerverkehrsbelastung in der Ravensburger Straße zum Teil höher als in der Leutkircher Straße. Damit verbunden ist eine Erhöhung der Lärmbelastungen sowie neue Betroffenheiten bei den dort ansässigen Anwohnern. Eine solche Lösung ist deshalb verkehrsrechtlich nicht machbar und fachlich nicht vertretbar.
VII.1	Bürger 7	02.11.2015	<p>Als Anlieger der Leutkircher Straße nehme ich zum vorliegenden Lärmaktionsplan wie folgt Stellung:</p> <p>Nachdem eine allgemeine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km sicher nicht durchsetzbar ist, da die Leutkircher Straße als Autobahnzubringer anzusehen ist, möchte ich jedoch vorschlagen zumindest in der Zeit von 22-6 Uhr eine eingeschränkte Geschwindig-</p>	Eine Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Rahmen der Abwägung geprüft.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			keitsbeschränkung auf 30 km, ähnlich der Wangener Straße in Ravensburg, einzuführen. Das müsste doch ohne große Widerstände durchführbar sein.	Wird im Bericht ergänzt und von der Stadt Wangen an den Straßenbaulastträger (RP Tübingen) weitergeleitet.
VII.3			Desweiteren sollten die Gullydeckel öfters kontrolliert und nachgebessert werden, da von diesen doch eine gewisse Lärmbelästigung ausgeht, vor allem wenn sie von Lkw überfahren werden. Als verkehrstechnischen Witz betrachte ich folgende derzeitige Situation: Warum war es nicht möglich, die Ortsschilder „Wangen“ von Norden her gesehen vor dem Kreisverkehr aufzustellen, anstatt dann nach dem Kreisverkehr noch eine 50er-Zone auszuweisen. Außerdem würde dann die 70er-Zone weiter nach Norden verlegt werden, was sicher bezüglich des Verkehrslärms auch dem Krankenhaus zugutekäme.	
VIII.1	Bürger 8	05.11.2015	Unser Haus ist mittelbar vom Lärmschwerpunkt der L 321 betroffen. Die Südseite unseres Hauses ist etwa 30 Meter von der Isnyer Straße entfernt. Wir beobachten täglich, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50km/h von den Verkehrsteilnehmern nicht eingehalten wird. Wir sind sicher, dass viele Kraftfahrer es nicht rechtzeitig bemerken im Ort zu sein. Die dadurch ausgelösten Lärmemissionen empfinden wir als belastend. Folgende Maßnahmen könnten aus unserer Sicht zur Lärminderung auf der L 321 beitragen: 1. Errichtung eines stationären Geschwindigkeitsanzeigendisplays mit "Smiley" . Dies sollte kurz nach	Die Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit und die Anzeige dieser mit Hilfe von digitalen Displays wird seitens

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			dem Ortsschild aus Richtung Isny installiert werden, zusätzlich zu dem schon vorhandenen Display am Waldhofplatz. Am südlichen Ortseingang von Waldburg dient ein solches Display mit Erfolg seit vielen Jahren der dortigen Lärminderung.	der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
VIII.3			<p>2. Um auch den Verkehr, der Wangen verlässt, zu verlangsamen, erscheint uns eine partielle Trennung der Fahrspuren sinnvoll. Durch eine solche Verkehrsführung kann schnelles Abbremsen und Wiederbeschleunigen vermieden werden. Ein gutes Beispiel dafür besteht am Ortseingang von Hergensweiler auf der B 12, aus Richtung Lindau kommend.</p> <p>3. Einführung von Tempo 30 auf der L 321 zwischen dem Waldhofplatz und der Isnyer Kreuzung. Nach der Inbetriebnahme der neuen Ampelanlage wird der Verkehrsfluss verstetigt und die Lärmemissionen verringern sich.</p> <p>Der Lärmaktionsplan ist notwendig um die Lebensqualität in Wangen zu erhalten und noch zu verbessern. Wir hoffen, dass wir mit ein paar Ideen dazu beitragen konnten.</p>	<p>Eine partielle Trennung der Fahrspuren i. S. einer Verkehrsinsel stellt keine originäre Maßnahme zur Lärminderung dar. Nur durch eine Verlangsamung resp. Verstetigung des Verkehrs kann eine Lärminderung auch durch einen Verkehrsteiler erreicht werden, die allerdings durch das Berechnungsverfahren der UmgebungslärmRL nicht nachgewiesen werden kann. Zuständig ist das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger.</p> <p>Wird im Rahmen der Abwägung geprüft.</p>
IX.1	Bürger 9	06.11.2015	<p>Als Anwohner der Vogesenstraße mit Ausrichtung des Grundstücks in Richtung Zeppelinstraße bin ich und meine Familie sehr an den geplanten Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich interessiert. Insbesondere auch mit Hinblick auf die von ihnen erwähnte Möglichkeit einer Intensivierung des Verkehrs aufgrund der ggf. vorausliegenden Verkehrswegeentwicklung.</p> <p>Auch ohne diese mögliche Zunahme des Verkehrs empfinde ich die Lärmsituation auch aktuell schon als</p>	Der Bahndamm wurde in dem schalltechnischen Modell berücksichtigt. Die Lärmpegel beträgt infolge des Straßenver-

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>nicht akzeptabel und die Lebensqualität deutlich beeinträchtigend. Die Nähe zur Bahnlinie und der Bahndamm als "Reflektor" für Verkehrslärm selbst verstärken die Lärmbelastung zusätzlich. Neben dem Lärmpegel sehe ich auch sicherheitstechnische Mängel im Bereich der Zeppelinstrasse, speziell für Kinder auf dem Schulweg in Richtung und im Aufenthaltsbereich der Berger-Höhe Schule. Fahrzeuge mit (zu) hoher Geschwindigkeit sind hier eher die Regel als die Ausnahme.</p> <p>Wie von ihnen angeregt liste ich nachfolgend meine Vorschläge zur Reduktion des Verkehrslärms im unteren Teil der Zeppelinstraße (Kreuzung Immelmannstraße bis Lindauer Straße) auf:</p>	<p>kehrs an der angegebenen Adresse maximal $L_{DEN} = 55 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 46 \text{ dB(A)}$. Die Werte liegen somit unterhalb der Auslösewerte ($65/55 \text{ dB(A)}$) der Lärmaktionsplanung. Die DB-Strecke 4560 (Kißlegg – Hergatz) wird im Zuge des Projektes „ABS 48: Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A“ elektrifiziert. Im Zuge der Planung wurden Lärm-berechnungen nach den Vorgaben der 16. BImSchV durchgeführt. Die Planungen sehen für Wangen die Errichtung mehrerer Lärmschutzwände vor. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärm-minderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.</p>
IX.2			<ul style="list-style-type: none"> - Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, womit man mit geringen finanziellen Mitteln an der Lärmquelle ansetzen könnte; wie Studien erwiesen haben, sollte die Kapazität des Verkehrsdurchflusses hiervon nicht beeinträchtigt werden. 	Wird im Rahmen der Abwägung geprüft.
IX.3			<ul style="list-style-type: none"> - Kontrolle des Geschwindigkeitslimits von gegenwärtig 50 km/h, da Stand heute diese Beschränkung aus meiner Sicht oftmals verletzt wird; dies gilt im Speziellen in den Abend-/Nachtstunden. 	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärm-minderung angesehen.
IX.4			<ul style="list-style-type: none"> - Verbot von Schwerlastverkehr, da dies beträchtliche Lärmbelastung hervorruft. 	Ein Verbot des Lkw-Verkehrs setzt eine konfliktfreie Ausweichroute voraus, welche hier nicht vorhanden ist. Ein Lkw-Verbot ist daher rechtlich nicht möglich und fachlich nicht

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.5			<ul style="list-style-type: none"> - Bauliche Maßnahmen wie z.B. <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzwände im Bereich der Anliegergrundstücke Vogesenstraße-Zeppelinstraße-Flandernstraße 	<p>vertretbar.</p> <p>Die Realisierung einer Lärmschutzwand stellte eine planfeststellungspflichtige Maßnahme dar, welche in einem Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden kann. Des Weiteren sind Lärmschutzwände entlang von innerörtlichen Straßenabschnitten aus städtebaulichen Gründen nicht vorgesehen.</p>
IX.6			<ul style="list-style-type: none"> • Flüsterasphalt 	<p>Der Einbau eines Lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist eine längerfristige Maßnahme: Ein sofortiger Austausch der Fahrbahndecke ist wirtschaftlich nicht vertretbar und kann deshalb erst im Zuge eines routinemäßigen Austausches erfolgen. Die Planungen zur Elektrifizierung sehen die Realisierung mehrerer Lärmschutzwände in Wangen vor.</p>
IX.7			<ul style="list-style-type: none"> • Bahnverkehr /-linie: Schallschutzwände und Gleisertüchtigung zur Reduktion von Fahrgeräuschen (der Vollständigkeit halber mit angeführt) 	<p>Der Schienenverkehrslärm ist nicht Gegenstand dieses Lärmaktionsplanes und enthält daher auch keine Maßnahmen zur Reduktion des Schienenverkehrslärms.</p>
IX.8			<p>Über eine kurze Stellungnahme ihrerseits würde ich mich freuen. Gerne würde ich auch mehr über den weiteren Verlauf möglicher Maßnahmen erfahren. Gibt es hier eine Möglichkeit, Informationen seitens des Amts für Stadtplanung zu erhalten.</p>	<p>Die Wertung der vorliegenden Stellungnahme wird dem Bericht zur Förmlichen Beteiligung beigefügt. Nach Abschluss der Lärmaktionsplanung kann dieser auf der Homepage der Stadt heruntergeladen werden. Der Lärmaktionsplan enthält dann alle vorgesehenen Maßnahmen.</p>