

## Anlage 6

### A) Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
1.	Polizeipräsidium Aalen, Schreiben vom 10.02.2022	<p>Aus den beigefügten Unterlagen, Bericht der Fa. Accon, geht hervor, dass im Rahmen des Lärmaktionsplan (Stufe 3) für die in dem Bericht angeführten Straßenabschnitte lärmindernde Maßnahmen erforderlich sind.</p> <p>Als Lösungsmöglichkeiten werden überwiegend Geschwindigkeitsreduzierungen, insbesondere auch im klassifizierten Straßennetz angeführt.</p> <p>Insbesondere das klassifizierte Straßennetz (Bundes-/Landes- und Kreisstraßen) dient überörtlichen Verkehrsverbindungen, wobei auch der Leichtigkeit des Verkehrs und eines flüssigen Verkehrsflusses Rechnung getragen werden sollte.</p> <p>Daher wird seitens des PP Aalen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h für die klassifizierten Straßenabschnitte eher kritisch betrachtet. In zahlreichen Bereichen liegen Erkenntnisse vor, dass sich das Lärmempfinden der Bürger nur minimal verbessert, die Geschwindigkeitsreduzierung aber dazu führt, dass der Verkehr, insbesondere in den Spitzenzeiten näher zusammenrückt wodurch eine durchgehende Fahrzeugkolonne entsteht.</p> <p>Dies führt wiederum zu Problemsituationen beim Queren der Fahrbahn für Fußgänger und Radfahrer sowie beim Einfahren aus untergeordneten Straßen. Es entwickelt sich hierdurch das Gefühl, dass der Verkehr zunimmt. Zudem hält sich der Verkehr gefühlt länger in belaste-</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Neben den positiven Aspekten auf die Lärmbelastung wird durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch eine Verbesserung in Bezug auf die Verkehrssicherheit erzielt.</p> <p>Hinzu kommt, dass an Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen, die durch eine Lichtsignalanlage (LSA) gesteuert werden die Leistungsfähigkeit von zwei Variablen abhängt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dauer der Freigabezeit an der Umlaufzeit der LSA (Grünphase)</li> <li>2. Die Sättigungsverkehrsstärke</li> </ol> <p>Die Dauer der Grünphase ist unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und bleibt bei Tempo 30 und Tempo 50 i.d.R. unverändert. Die Sättigungsverkehrsstärke beschreibt den zeitlichen Abstand zwischen zwei Fahrzeugen. Bei Einhaltung des Mindestabstands liegt dieser Wert bei Tempo 50 und Tempo 30 bei 1,8 Sek. Damit ergibt sich bei Tempo 50 und Tempo 30 eine Sättigungsverkehrsstärke von 2.000 Fahrzeugen/Stunde. Sie kann durch verschiedene Einflüsse (hoher Schwerlastverkehrsanteil, starke Steigung, ge-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Änderung des LAP notwendig</p> <p>Die Umsetzung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bedarf der Prüfung der Fachbehörden, siehe LAP 8.2</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>ten Abschnitten auf.  Aus Sicht des PP Aalen sollten daher im Bereich der klassifizierten Straßen, die dem überörtlichen Verkehr dienen und eine Bündelungsfunktion der Verkehrsströme inne haben, eine Minderung der Lärmemission durch passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend geprüft und möglichst bevorzugt umgesetzt werden</p>	<p>ringe Abbiegeradien etc.) beeinflusst werden.  Für Knotenpunkte die vorfahrts geregelt sind wird der Verkehrsfluss nach dem Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) berechnet. Diese Berechnung erfolgt allerdings <u>unabhängig</u> von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Maßgebliche Einflussfaktoren sind dabei die Verkehrsstärke und Verkehrszusammensetzung. Zusätzlich sind bei dieser Knotenpunktform die Führung des Radverkehrs und Verkehrsmengen des nicht motorisierten Verkehrs ausschlaggebend.  Auf der freien Strecke einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße (Bereich zwischen zwei Knotenpunkten) wird die Leistungsfähigkeit gemäß HBS im Wesentlichen von der Verkehrsstärke beeinflusst. Neben der Kfz-Verkehrsmenge werden dabei auch Einflussfaktoren, wie die Stärke des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs sowie Erschließungsvorgänge wie Ein- und Ausparken genannt, die im wesentlichen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit haben. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wird dabei <u>nicht</u> aufgeführt. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mehr Staus bilden werden.</p> <p>Maßnahmen zur Verbesserung der Schalldämmung der Außenhaut von Ge-</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
			<p>bäuden werden als Passiver Schallschutz bezeichnet. Der passive Schallschutz hat das Ziel, die Lärmbelastung (Immissionen) in den Räumen von Wohnungen und Häusern zu reduzieren, um insbesondere einen ungestörten Schlaf sicher zu stellen. Diese Maßnahme bleibt aber punktuell begrenzt, die eigentliche Betroffenheit im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie ändert sich nicht, da der Pegel vor den Fassaden der Gebäude nicht reduziert wird. Lediglich einzelne Betroffene werden dadurch in ihren Wohnungen entlastet. Diese Maßnahme kann unterstützend, oder als letztes Mittel, angedacht werden, siehe LAP, M8.</p>	
2.	Verband Region Stuttgart	...der Lärmaktionsplan und die vorgeschlagenen Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
3.	Abfallwirtschaft Rems-Murr AöR	Die Belange der Abfallwirtschaft Rems-Murr AöR werden durch den Lärmaktionsplan Stufe 3 nicht tangiert. Für unsere zuständigen Entsorger muss gewährleistet sein, dass weiterhin die Regelabfuhr mit zumeist dreiachsigen Müllsammelfahrzeugen durchgeführt werden kann.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
4.	Gemeinde Korb	Die Gemeinde Korb wird von den wahrzunehmenden öffentlichen Belangen durch die im Entwurf des Lärmaktionsplans aufgeführten Maßnahmen nicht berührt.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
5.	Landratsamt Rems-	[...] zu dem Lärmaktionsplan nehmen wir wie	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
	Murr-Kreis, Schreiben vom 08.03.2022	<p>folgt Stellungnahme</p> <p><b>A) Immissionsschutz</b></p> <p>Gegen die Lärminderungsmaßnahmen, speziell Geschwindigkeitsreduzierungen und Fahrbahnsanierungen, bestehen keine Bedenken. Grundsätzlich ist aktiver Lärmschutz (z. B. leiserer Fahrbahnbelag, Schallschirme) passiven Maßnahmen (z. B. Einbau von Schallschutzfenstern) vorzuziehen.</p> <p>Es ist sinnvoll, weitere kurz- bis langfristige Maßnahmen zu berücksichtigen. Maßnahmen, die sich in der Regel ohne größere städtebauliche (Bau-) Maßnahmen realisieren lassen, z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Minderung bzw. Verlagerung des Verkehrsaufkommens,</li> <li>Senkung des Geschwindigkeitsniveaus,</li> <li>Reduzierung des Schwerlastverkehrs,-</li> <li>Instandhaltung der Fahrbahnoberfläche</li> <li>Verstetigung des Verkehrs durch Optimierung der Ampelschaltungen (Grüne Welle)</li> </ul> <p>Langfristige Maßnahmen:</p> <p>In der Regel umfassen sie städtebauliche und verkehrsplanerische Maßnahmen, wie z. B.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlagerung, Bündelung von Verkehren, Veränderung des Modal-Split zugunsten des Umweltverbundes,</li> <li>- Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge im ÖPNV,</li> <li>- bauliche Maßnahmen an der Straßenoberfläche (Fahrbahnbelag),</li> <li>- Vergrößerung des Abstandes zwischen Quelle und Immissionsort,</li> <li>- Nutzung von Eigenabschirmungen bei Neuplanungen,</li> </ul>	<p>eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Die Maßnahmen M1-M6 im LAP beziehen sich auf die Senkung des Geschwindigkeitsniveaus.</p> <p>Die Maßnahme M7 umfasst die Verwendung eines lärmarmen Belages bei anstehenden Fahrbahnsanierungen.</p> <p>Weitergehende, grundsätzlich mögliche, <u>aktive</u> Lärminderungsmaßnahmen sind nicht Teil der LAP der 3. Stufe der Stadt Fellbach.</p>	<p>Zu A)</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>- aktive Schallschutzmaßnahmen, wie Schallschutzwände und -wälle</p> <p>Um Gebiete mit wohnlichem Charakter gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen, ist die Ausweisung von möglichen s. g. "Ruhigen Gebieten" zu untersuchen. Anhaltspunkt dafür ist, dass die Gebiete auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung LDEN &lt; 50 dB(A) aufweisen. Davon ist in der Regel auszugehen, wenn in den Randbereichen ein Pegel von LDEN = 55 dB(A) nicht überschritten wird und keine erheblichen Lärmquellen in der Fläche vorhanden sind. [..]</p>	<p>Nach § 47d Abs. 2 BImSchG soll es auch Ziel der Lärmaktionsplanung sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen.</p> <p>In der EU-Umgebungslärmrichtlinie wird zwischen ruhigen Gebieten in Ballungsräumen und ruhigen Gebieten auf dem Land unterschieden. Begriffsdefinitionen finden sich in Artikel 3 Buchstabe l) und m) der Umgebungslärmrichtlinie: l) „ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum“ [ist] ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der LDEN-Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt“</p> <p>Ziel ruhiger Gebiete soll sein, diese Bereiche gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen. Allerdings gibt es bislang keine festgelegten Kriterien, nach denen ruhige Gebiete bestimmt werden können. Vorgaben hinsichtlich eines Lärmgrenzwertes oder der Größe des Gebietes bestehen nicht. Definition, Auswahl und Festlegung erfolgen somit durch die für den Lärmaktionsplan zuständigen Behörden, also die Städte und Gemeinden.</p> <p>Zitat aus dem Leitfaden zur Festlegung ruhiger Gebiete des Ministeriums für</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p style="text-align: center;"><b>B) Straßenbau und Straßenverkehr</b></p> <p>Die Maßnahmen 1 bis 7 befinden sich alle im Zuständigkeitsbereich der unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Fellbach. Die Verkehrsbehörde des Landratsamts des Rems-Murr-Kreises ist daher nicht betroffen. Sollte allerdings zu erwarten sein, dass sich durch getroffene Maßnahmen ein Verdrängungs- oder Verlagerungsverkehr nach Außer-</p>	<p>Verkehr Baden-Württemberg:  „Die Gemeinden sollten sich daher besser an den (Aufenthalts) Qualitäten eines Gebietes orientieren, die ein „zur Ruhe kommen“ erlauben und an Gebieten, die tatsächlich als „Lärmrückzugsraum“ genutzt werden. Die Ausweisung ruhiger Gebiete dient entsprechend den Zielsetzungen der Umgebungslärmrichtlinie zur Vorsorge gegen Umgebungslärm. Bei zukünftigen Planungen sind demnach die von den Gemeinden ausgewiesenen ruhigen Gebiete in die Abwägung einzu beziehen. Die Planungen sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die ruhigen Gebiete zu überprüfen und der Aspekt des Lärmschutzes ist zu berücksichtigen“.</p> <p>Die Stadt Fellbach hat sich entschlossen zum jetzigen Zeitpunkt keine Ruhigen Gebiete auszuweisen. Die Festsetzung Ruhiger Gebiete wird im Rahmen künftiger Stufen der Lärmkartierung erneut geprüft.</p>	<p>Zu B)  Die Umsetzung einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung bedarf der Prüfung der Fachbehörden, siehe LAP 8.2.  Keine Änderung des LAP notwendig.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		orts ergibt, welche sich auf verkehrsrechtliche Maßnahmen oder verkehrstechnische Einrichtungen des Kreises auswirken, wäre die untere Straßenverkehrsbehörde des Landkreises, der Fachbereich Planung und Bau des Straßenbauamtes sowie die Stabstelle Radwege zu beteiligen		
6.	Große Kreisstadt Remseck am Neckar	[.. ] Nach Prüfung der Unterlagen wurde festgestellt, dass die Belange der Großen Kreisstadt Remseck am Neckar hierdurch nicht berührt werden. Wir bitten dennoch um weitere Beteiligung am Verfahren.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
7.	TransnetBW GmbH Stuttgart, Schreiben vom 07.03.2022	[.. ] Sollte es zu der geplanten Maßnahme M7 im Bereich der L1197 kommen, bitten wir um eine separate Beteiligung, da für Arbeiten unter Höchstspannungsfreileitungen und um diverse Sicherheitsvorschriften gelten.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
8.	Regierungspräsidium Stuttgart, Raumordnung, Schreiben vom 01.03.2022	Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Fellbach	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
9.	Regierungspräsidium Stuttgart, Mobilität, Verkehr, Straßen, Schreiben vom 09.03.2022	Mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Fellbach im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu den Punkten aus dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen: Die verwendeten Verkehrsmengen wurden laut LAP im Jahr	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die Verkehrszählungen des erweiterten Straßennetzes sind aus dem Jahre 2011 und damit nicht aktuell. Da es sich um nicht kartierungspflichtige Straßen handelt und keine neueren Verkehrszahlen vorhanden sind können / müssen diese, auch nach tel. Rücksprache mit dem RP Stuttgart im Vorfeld zur LAP, verwendet	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>2011 erhoben. Die Verwendung dieser veralteten Verkehrsmengen kann dazu führen, dass die Schallemissionen zu niedrig angesetzt wurden und in Folge die aktuelle Lärmsituation nicht richtig erfasst und dargestellt wurde.</p> <p>Im LAP wurde es versäumt die Maßnahmenwirkung der vorgeschlagenen Maßnahme M7 „Aufbringung eines Asphaltbetons – AC 11 DS bei anstehendem Belagswechsel“ mit einer Lärmberechnung nachzuweisen. Es wird auch nicht dargestellt, für welche Straßen dies vorgeschlagen wird. So wird aus den im LAP gemachten Angaben ebenfalls nicht klar, welche Reduzierung in den Betroffenheiten mit der vorgeschlagenen Maßnahme M7 jeweils erreicht werden können.</p> <p>Im LAP verbleiben Lärmbelastungen mit LDEN &gt; 65 dB(A) und LNight &gt; 55dB(A), für die im LAP zwar keine Maßnahmen vordringlich festzulegen sind, aber hier bestünde die Möglichkeit für die verbliebenen Überschreitungen weitere Maßnahmen vorzuschlagen, um dies angemessen zu berücksichtigen.</p> <p>M1: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in den Stadtteilen Oeffingen und Schmiden, entlang der Hegnacher Straße, Hauptstraße und Oeffingerstraße (S.26-27, Ziff. 7.2 LAP)</p> <p>M2: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in der Stadt Fellbach und dem Stadtteil Oeffingen, entlang der Gotthilf-Bay-Straße (K1910) und Fellbacher Straße (S.27-28, Ziff. 7.2 LAP)</p>	<p>werden. Andernfalls bliebe nur eine Lärmaktionsplanung der pflichtkartierten Straßen möglich.</p> <p>Die Maßnahme M7 gilt allgemein und ist nicht auf einzelne, im Vorfeld definierte Straßen, begrenzt.</p> <p>Bei anstehenden Fahrbahnsanierungen auf der Gemarkung Fellbach soll der Einbau eines lärmarmen Belages geprüft werden.</p> <p>Die dabei erreichbaren Reduzierungen der Emissionen von ca. 2 bis 3 dB stellen Entlastungen für alle Bürger im Einflussbereich eines sanierten Abschnitts dar.</p> <p>Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen M1 bis M6, Umsetzung straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, bedarf der Prüfung der Fachbehörden und ist im LAP, 8.2 beschrieben (Mit Abschluss der Lärmaktionsplanung 3. Stufe sind weitere Untersuchung entsprechend den nationalen Richtlinien vorzunehmen. Die Ergebnisse sind im Anschluss durch die zuständigen Fachbehörden zu prüfen. Bei positiver Prüfung durch die Fachbehörden werden die Maßnahmen anschließend umgesetzt).</p> <p>Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/ ist von einer Pegelreduktion von</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>M3: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in der Stadt Fellbach, entlang der Bahnhofstraße und Cannstatter Straße (S.28-29, Ziff. 7.2 LAP)</p> <p>M4: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in der Stadt Fellbach, entlang der Vorde-re Straße (S.30, Ziff. 7.2 LAP)</p> <p>M5: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in der Stadt Fellbach, entlang der Untertürkheimer Straße (L 1198), Burgstraße (L 1198) und Rommelshauer Straße (L 1198) (S.31-32, Ziff. 7.2 LAP)</p> <p>M6: „Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h“ in der Stadt Fellbach, entlang der Esslinger Straße (L 1197) (S.32-33, Ziff. 7.2 LAP)</p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen.</p> <p>Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärm schutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurtei-</p>	<p>bis zu 2,5 dB(A) auszugehen. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h dagegen entspricht in etwa einer Reduzierung von ca. 1,2 dB.</p> <p>Gemäß Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr BW kann auch eine Abwägung von Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) (gerundet) akzeptiert werden. „Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich“, siehe auch Stellungnahme des RP Stuttgart, siehe TöB 5.</p> <p>Aus schalltechnischer Sicht ist Tempo 30 zu empfehlen. Durch die geringere Pegelreduktion bei Tempo 40 bleiben in den Lärmschwerpunkten deutlich mehr Menschen einer Lärmbelastung oberhalb der gesundheitskritischen Bereiche (LDEN &gt; 65 dB(A) und LNight &gt; 55 dB(A) betroffen, was aber zu vermeiden ist. Gewichtige Belange stehen dem im Fellbach nicht entgegen. Eine vertiefende Prüfung erfolgt darüber hinaus nochmal im Genehmigungsverfahren zu den einzelnen Maßnahmen.</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>lungspegels nach den Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärm Lärmwir-kungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskriti-schen Bereich liegen, weshalb bereits ab die-sen Werten gewichtige Gründe gegen die An-ordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen ins-besondere aber ab den Werten 70 B(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermes-sen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenab-schnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftrein-haltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähig-keit) als unverhältnismäßig erscheint. Je gerin-ger die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträch-tigungen jenseits dessen liegen, was als „orts-üblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge o-der besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maß-geblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Be-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>lange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsi-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Zur Kenntnis genommen</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>um Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p>Hinweis:  Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmen Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.  M7: Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen und die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann. Die Stadt Fellbach ist aufgrund ihrer Einwohnerzahl Straßenbulasträgerin der Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>M8: Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg).</p> <p>Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Stadt Fellbach bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der B 14 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen.</p> <p>Maßnahmen der passiven Lärmsanierung erfolgten bereits im Bereich der Stadt Fellbach. Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich. Aufgrund zahlreicher bereits laufender bzw. sich in der Vorhabenplanung befindlicher Programme kann ein exakter Umsetzungszeitpunkt derzeit nicht benannt werden. Bei konkretem Interesse wird gebeten sich mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (<a href="mailto:Abteilung4@rps.bwl.de">Abteilung4@rps.bwl.de</a>) in Verbindung zu setzen.</p>	Zur Kenntnis genommen	
10.	Regierungspräsidium Stuttgart, Landesamt für Denkmalpflege, Schreiben vom 09.03.2022	[..] Zum o.g. Planentwurf bestehen im Grundsatz keine Bedenken oder Anregungen seitens des Landesamts für Denkmalpflege. Wir bitten jedoch bei passiven Lärmschutzmaßnahmen die notwendige Abstimmung bei Kulturdenkmälern der <b>Bau- und Kunstdenkmalpflege</b> im Rahmen eines denkmalschutzrechtlichen Ge-	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden, die dem Denkmalschutz unterliegen, wird die Fachbehörde im Vorfeld einer Umsetzung einbezogen.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>nehmungungsverfahrens aufzunehmen bzw. zu berücksichtigen.</p> <p>Weiterhin können bei aktiven Lärmschutzmaßnahmen Belange der <b>Archäologischen Denkmalpflege</b> berührt werden. Nach Prüfung der erweiterten Kartierung des Lärmaktionsplans für Straßen und Schienenstrecken (gem. der vorliegenden Unterlagen Abb. 3 u. 4) sind davon folgende Kulturdenkmale und archäologische Verdachtsflächen unmittelbar betroffen:</p> <p>Gemarkung Fellbach:  <b>Mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Ortsbereich Fellbach</b> (Prüffall, Listennr. 1M) <b>Ev. Pfarrkirche mit Vorgängerbau(ten) und ehemals umgebendem Wehrkirchhof</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 5M) <b>Hallstattzeitliche und römische Siedlungsreste?</b> (Prüffall, Listennr. 9) <b>Römische Straße Bad Cannstatt-Waiblingen</b> (Prüffall, Listennr. 11) <b>Röm. Siedlung (wohl Gutshof)</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 19)</p> <p>Gemarkung Oeffingen:  <b>Siedlungen der altneolithischen Bandkeramikultur, mittelneolithischen Rössener Kultur, Siedlungsreste der Hallstattzeit und der Latènezeit, römischer Werkplatz und vorgeschichtliche Siedlungsreste</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 1) <b>Mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Ortsbereich Oeffingen</b> (Prüffall, Listennr. 1M) <b>Gräber der Urnenfelderzeit</b> (Prüffall, Listennr. 10)</p>		

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Gemarkung Schmiden:  <b>Mittelalterlicher und frühneuzeitlicher Siedlungskern Schmiden</b> (Prüffall, Listennr. 1M)  <b>Frühneuzeitlicher Pfarrhof</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 3M) <b>Siedlungen der Späthallstatt-/Frühlatènezeit</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 8) <b>Mittel- bis späthallstattzeitliche Siedlung?</b> (Prüffall, Listennr. 15) <b>Spätlatènezeitliche Viereckschanze und urnenfelderzeitliche Siedlung</b> (Kulturdenkmal gem. § 2 DSchG, Listennr. 26)</p> <p>Im Fall von Bodeneingriffen sind hier archäologische Aufschlüsse von Funden und Befunden der genannten vorgeschichtlichen, provinzialrömischen, mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Besiedlungsphasen, sowie der Wirtschaftsgeschichte und der örtlichen Sachkultur zu erwarten. Maßgeblich für die Abgrenzung ist die beigegebene Kartierung und Auszug der Denkmalliste.</p> <p>Nach Prüfung der Unterlagen sind hier insbesondere aktive Maßnahmen der Lärmreduzierung anzuführen, die gegebenenfalls aufgrund erforderlicher Eingriffe an der Denkmalsubstanz einer denkmalschutzrechtlichen Genehmigung bedürfen. Im Bereich ausgewiesener Kulturdenkmale gem. § 2 DSchG wird daher die weitere frühzeitige Beteiligung der Archäologischen Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart, vertreten durch Herrn Dr. Andreas Thiel (<a href="mailto:andreas.thiel@rps.bwl.de">andreas.thiel@rps.bwl.de</a>) und Frau Dr. Aline Kottmann (<a href="mailto:aline.kottmann@rps.bwl.de">aline.kottmann@rps.bwl.de</a>) an geplanten</p>	<p>Aktive Maßnahmen (z. B. Lärmschutzwände) sind nicht Teil der LAP der Stadt Fellbach, Erdarbeiten im Zuge der Lärmaktionsplanung sind nicht notwendig und nicht geplant.</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Maßnahmen erforderlich. Im Bereich der mitgeteilten archäologischen Prüffallflächen können aus fachlicher Sicht Bedenken zurückgestellt werden. Zur Berücksichtigung hier etwa betroffener archäologischer Belange wird für entsprechende Vorhaben ausdrücklich auf die Einhaltung der Regelungen der §§ 20 und 27 DSchG (Meldepflicht zufälliger Bodenfunde) hingewiesen:</p> <p>Sollten bei der Durchführung vorgesehener Erdarbeiten archäologische Funde oder Befunde entdeckt werden, sind gemäß § 20 DSchG Denkmalbehörde(n) oder Gemeinde umgehend zu benachrichtigen. Archäologische Funde (Steinwerkzeuge, Metallteile, bearb. Hölzer, Keramikreste, Knochen, etc.) oder Befunde (Gräber, Mauerreste, Brandschichten, bzw. auffällige Erdverfärbungen) sind bis zum Ablauf des vierten Werktages nach der Anzeige in unverändertem Zustand zu erhalten, sofern nicht die Denkmalschutzbehörde oder das Regierungspräsidium Stuttgart (Referat 84.2 – Operative Archäologie) mit einer Verkürzung der Frist einverstanden ist. Auf die Ahndung von Ordnungswidrigkeiten (§ 27 DSchG) wird hingewiesen. Bei der Sicherung und Dokumentation archäologischer Substanz ist zumindest mit kurzfristigen Leerzeiten im Bauablauf zu rechnen.</p>		
11.	Stadt Weinstadt	[..] Wir teilen Ihnen hierzu mit, dass seitens der Stadt Weinstadt, keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht werde.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
12.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, 76137 Karlsruhe, Schreiben vom 03.03.2022	[..] Gegen den Lärmaktionsplan bestehen bei Beachtung und Einhaltung nachfolgender Bedingungen / Auflagen keine Bedenken. Durch die Maßnahmen dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs und der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet werden. [..] Gegen die Lärmaktionsplanung, die sich nur mit dem Straßenverkehr und den nicht bundeseigenen Stadtbahnlinien beschäftigt, erheben wir keine Einwände.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
13.	Freiwillige Feuerwehr Fellbach, Schreiben vom 09.03.2022	[..] Folgende Anmerkungen zu der vorliegenden Entwurfsfassung Lärmaktionsplanung Stufe 3 der Stadt Fellbach.  - S. 21 M2: hier handelt es sich um den Stadtteil Schmiden - Es handelt sich um berechnete dB Werte im Plan. Wurden auch die tatsächlichen Lärmemissionswerte aufgenommen? Es macht doch auch einen Unterschied, ob ein Fahrzeug mit 50 Km/h im 4. Gang fährt oder mit 30 Km/h im 2.Gang. –  Wurde auch geprüft ob 40 km/h in Betracht kommen? - Es werden trotz der 30 Km/h in allen Bereichen dennoch Werte überschritten. Somit werden die Maßnahmen nicht für alle	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.  Die Ermittlung des Umgebungslärms durch Straßenverkehr erfolgt anhand von Berechnungen und ist vom Gesetzgeber festgelegt. Messungen finden im Rahmen der LAP nicht statt. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/ ist von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen. Die Maßnahmen sind an den am meisten beanspruchten Abschnitten im Stadtgebiet geplant, welche als Lärmschwerpunkte identifiziert wurden.  Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/ ist von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen. Die Ge-	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Anwohner besser. Macht es dann überhaupt Sinn oder kommen noch einschneidendere Maßnahmen hinzu?</p> <p>Ich sehe bei einer Reduzierung auf 30 Km/h erhebliche Bedenken für die Feuerwehr. Es wird bei den geplanten Reduzierungen von 50 Km/h auf 30 Km/h auf nahezu allen Hauptstraßen künftig eine erhebliche Verlängerung der Anfahrt von Einsatzkräften zu den Feuerwehrhäusern im Einsatzfall geben.</p> <p>Unser Feuerwehrbedarfsplan wird im Jahr</p>	<p>schwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h dagegen entspricht in etwa einer Reduzierung von ca. 1,2 dB.</p> <p>Gemäß Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr BW kann auch eine Abwägung von Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) (gerundet) akzeptiert werden. „Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich“, siehe auch Stellungnahme des RP Stuttgart, siehe TöB 5.</p> <p>Aus schalltechnischer Sicht ist Tempo 30 zu empfehlen. Durch die geringere Pegelreduktion bei Tempo 40 bleiben in den Lärmschwerpunkten deutlich mehr Menschen einer Lärmbelastung oberhalb der gesundheitskritischen Bereiche (LDEN &gt; 65 dB(A) und LNight &gt; 55 dB(A) betroffen, was aber zu vermeiden ist. Gewichtige Belange stehen dem im Fellbach nicht entgegen. Eine vertiefende Prüfung erfolgt darüber hinaus nochmal im Genehmigungsverfahren zu den einzelnen Maßnahmen.</p> <p>Für anrückende Einsatzkräfte, die sich</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>2022 fortgeschrieben. Hier werden auch die Anfahrwege der Feuerwehrangehörigen vom Wohnort sowie von der Arbeitsstelle zum jeweiligen Feuerwehrhaus ausgewertet. Hier werden wir die Km/h Zahl 30 ansetzen lassen. Dann wird sich zeigen, ob unsere Ausrückzeiten unter der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit noch haltbar sind oder Kompensationsmaßnahmen hierdurch nötig werden. Da könnten erhebliche Kosten auf die Stadt Fellbach zukommen, wenn z.B. hauptamtliches Personal als Kompensationsmaßnahme vorgehalten werden müsste.</p>	<p>auf dem Weg zum Feuerwehrhaus befinden, muss die Untersuchung im Feuerwehrbedarfsplan stattfinden. Dies ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Die Einführung von T30 wird auf die Feuerwehrfahrzeuge, die sich im Einsatz befinden nur einen geringen Einfluss haben.</p>	
14.	<p>Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS), Schreiben vom 11.03.2022</p>	<p>[..] Wir können die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h bzw. von 30 km/h auf 20 km/h innerorts wie Lärmreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem für Fußgänger und Radfahrer nachvollziehen. Wir vermissen im Gutachten Aussagen zu den Auswirkungen auf den Bus-Linienverkehr. Die Verlustzeiten für die Maßnahmen: <b>M1- M6</b> führen unserer Sicht zu erheblichen Reisezeitverlusten. Diese wären entsprechend dem Kooperationserlass – Lärmaktionsplanung Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg (Schreiben vom 28. Oktober 2018) zu berücksichtigen. Unseres Erachtens entstehen durch die vorgesehene Geschwindigkeitsreduktion u.a. Fahrzeitverluste für die dort verkehrenden Linien, die – je nach Linienverlauf und Fahrplangestal-</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Die in der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplans unter Punkt 8 diskutierten und vorgeschlagenen Maßnahmen (M1 – M6) sollen erst im <u>Nachgang</u> zur LAP konkret geprüft werden. Hintergrund. Im Zuge der LAP wurde lediglich die Berechnung gemäß Umgebungslärmrichtlinie (ULR) durchgeführt, Lärmschwerpunkte herausgearbeitet und Möglichkeiten zur Lärminderung aufgezeigt. Für die Prüfung einer straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme aus Lärmschutz-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>tung – unterschiedlich ausgeprägt sind und verschiedene Auswirkungen zur Folge haben:</p> <p>Für die <b>Linie 58</b> hätte eine Geschwindigkeitsreduktion vermutlich nur geringfügige Folgen. eventuell sind Anpassungen im Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Die <b>Linie 60</b>: Aufgrund des derzeit schon hohen Fahrzeugbedarf der Linie, bedarf es aus unserer Sicht eine betriebliche Simulation, ob eine Geschwindigkeitsreduktion ggf. einen Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal sowie, damit einhergehend Sprungkosten auslöst.</p> <p>Für die <b>Linie 207</b> hätte eine Geschwindigkeitsreduktion vermutlich nur geringfügige Folgen. eventuell sind Anpassungen im Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Für die <b>Linie 212</b> hätte eine Geschwindigkeitsreduktion vermutlich nur geringfügige Folgen. eventuell sind Anpassungen im Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Die <b>Linie 214</b>: Da an der Endhaltestelle in Neckargröningen nur eine Wendezeit von 3 Minuten besteht sind Anpassungen im Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf</p>	<p>gründen (z.B. T 30) ist die Berechnung und Bewertung nach <u>nationaler Berechnungsvorschrift RLS-90</u> notwendig.</p> <p>LAP, 8.2 „Mit Abschluss der Lärmaktionsplanung 3. Stufe sind weitere Untersuchung entsprechend den nationalen Richtlinien vorzunehmen. Die Ergebnisse sind im Anschluss durch die zuständigen Fachbehörden zu prüfen“</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Die <b>Linie 215</b>: Da weder an der Endhaltestelle Fellbach Max-Planck-Straße noch an der Haltestelle Altenheim in den Hauptverkehrszeiten Wendezeiten bestehen (0-Wende), bedingt eine Geschwindigkeitsreduktion ggf. einen Mehrbedarf an Fahrzeugen und Personal sowie, damit einhergehend, Sprungkosten.</p> <p>Für die <b>Linie N6</b> hätte eine Geschwindigkeitsreduktion vermutlich nur geringfügige Folgen. eventuell sind Anpassungen im Fahrplan erforderlich, die sich allerdings nicht auf die Anschlusssituation sowie den Bedarf an Fahrzeugen und Personal auswirken sollten.</p> <p>Wir vermissen im Lärmaktionsplan konkrete Vorschläge, die Verlustzeiten zu kompensieren. Allein die Einrichtung z.B. von Buskaps (Bushalt auf der Fahrbahn) können die Reisezeitverluste minimieren, aber nicht kompensieren.</p> <p>Zusammenfassend betrachtet sind, insbesondere für unsere Fahrgäste, negative Auswirkungen wie z.B. verpasste Anschlüsse zu erwarten. Verspätete Zubringerlinien können nicht mehr so lange wie bisher abgewartet werden. Entstehen Verlustzeiten auf den o.g. Linien, wäre damit zu rechnen, dass sich in Abhängigkeit gedehnter Fahrzeiten die Anzahl der Busse erhöht und sich die Wirtschaftlichkeit der Verkehrserbringung (Fahrplanwirkungsgrad) erheblich verschlechtert. Bei künftigen</p>	<p>Ziel der Stadt Fellbach ist es den LAP in der jetzigen Form zu verabschieden, um das von der EU-Kommission gegen Deutschland eingeleitete Vertragsverletzungsverfahren (fehlende Lärmaktionspläne) nicht zu gefährden.</p> <p>Die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen M1 bis M6, Umsetzung straßenverkehrsrechtlichen Anordnung, bedarf der Prüfung der Fachbehörden und ist im LAP, 8.2 beschrieben (Mit Abschluss der Lärmaktionsplanung 3. Stufe sind weitere Untersuchung entsprechend den nationalen Richtlinien vorzunehmen. Die Ergebnisse sind im Anschluss durch die zuständigen Fachbehörden zu prüfen. Bei positiver Prü-</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>wettbewerblichen Verfahren wäre dies einzu- preisen. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir – je- doch auch grundsätzlich vor der Umsetzung – ein Gespräch mit den jeweiligen Betreibern der Buslinien, dem Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart sowie dem zuständigen Aufgabenträ- ger, dem Landkreis Rem-Murr-Kreis.</p>	<p>fung durch die Fachbehörden werden die Maßnahmen anschließend umge- setzt). Zum LAP hat eine erste Rücksprache mit der SSB am 24.08.2021 und mit Schlienz-Tours GmbH am 25.08.2021 stattgefunden. <i>Im Jahr 2022 findet bereits die nächste Stufe der strategischen Lärmkartierung durch die LUBW statt.</i></p>	
15.	Landratsamt Rems- Murr-Kreis, Bau- rechtsamt, Schreiben vom 22.03.2022	<p>[..] bezüglich des Verfahrens zum Lärmakti- onsplan der Stadt Fellbach teilen wir Ihnen mit, dass von Seiten des Rems-Murr-Kreises der Inhalt der VVS-Stellungnahme vollinhaltlich geteilt wird (siehe Anhang Email von Herrn Radatz) und die Bedenken sowie die Empfeh- lung mitgetragen werden.</p> <p>Es wird um entsprechende Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung und weitere Beteili- gung gebeten.</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Siehe Stellungnahme Ifd. Nummer 14</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

**B) Stellungnahmen der Bürger (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)**

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
16.	Bürger/in 1	<p>[..] zu dem ausgelegten Lärmaktionsplan habe ich einige persönliche Fragen und Anmerkungen.                      Fragen:  <b>1)</b> In welchen Zeitraum wurden die für das Gutachten der Firma ACCON GmbH zur Verfügung gestellten Stadtverwaltungsdaten erhoben?   <b>2)</b> Wurden die Zahlen der Verkehrsmenge mit elektronischen Zählleinrichtungen und mit Fahrzeugtypunterscheidungen (Pkw, Lkw usw.) der betroffenen Cluster erfasst?                      Wenn ja, wie lang sind die zeitlichen Räume der Erfassung?</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p><b>1)</b> Die Modelldaten der landesweiten, strategischen Lärmkartierung (2017) wurden von der Stadt Fellbach beim Landesamt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) abgerufen und der ACCON GmbH zur Verfügung gestellt. Die Datengrundlage basiert auf der bundeweiten Verkehrszählung (BVZ) von 2015. Auf Grundlage dieser Eingangsdaten wurde ein detailliertes Berechnungsmodell für die Gemarkung Fellbach aufgebaut. Das digitale Stadtmodell umfasst u. a. das Geländemodell, Gebäude, Lärmschutzwände und Lärmschutzwälle. Die seitens der LUBW durchgeführte Lärmkartierung berücksichtigt sämtliche Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr bzw. 8.200 Kfz pro Tag. Die Verkehrszahlen im erweiterten Straßennetz wurden im Jahr 2011, im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Fellbach, erhoben.</p> <p><b>2)</b> Die Verkehrszählungen wurden mit elektronischen Messgeräten und jeweils über einen Zeitraum von mindestens 24h durchgeführt. Bei den Verkehrszählun-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen                      Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>gen?</p> <p><b>3)</b> Wurde für die Ermittlung der Lärmpegelwerte auch real vor Ort mit geeigneten Messvorrichtungen gemessen? Oder sind die dB-Werte mit Hilfe der aufgeführten Formel und mit den von der Stadtverwaltung Fellbach zur Verfügung gestellten Unterlagen errechnet worden?</p> <p><b>4)</b>  <b>a)</b> Warum ist im Zentrum Schmiden-Mitte eine Lücke zwischen Konfliktbereich M1 und M2 und fällt diese Lücke aus den Lärmaktionsplanmaßnahmen heraus?  <b>b)</b> Werden die Betonpflastersteine Ortsmitte Schmiden Fellbacher Straße durch Asphaltbeton – AC 11 DS ersetzt oder wird Tempo 20km/h festgelegt?</p> <p><b>5)</b> Das Aufstellen von Verkehrsschildern auf Temporeduzierung 30km/h ist sehr loblich, aber wie wird die Einhaltung der Geschwindigkeit bei Tag und Nacht überwacht?</p> <p>Anmerkungen:</p>	<p>gen wird auch zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen unterschieden. Gemäß der Empfehlung für Verkehrsmessungen (FGSV, Empfehlungen-EVE) wurden die jeweiligen Vorgaben eingehalten.</p> <p><b>3)</b> Die Ermittlung des Umgebungslärms (hier Straßenverkehr) erfolgt anhand von Berechnungen und ist vom Gesetzgeber festgelegt. Es finden keine Messungen statt. Alle Lärmpegelwerte sind berechnet.</p> <p><b>4)</b>  <b>a)</b> In diesem Bereich ist bereits T30 angeordnet.  <b>b)</b> Eine Umgestaltung ist derzeit nicht vorgesehen. Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 20 ist nicht geplant. Die Betrachtung von unterschiedlichen Fahrbahnbelägen ist nicht Bestandteil des LAP.</p> <p><b>5)</b> Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt und ist nicht Teil der LAP. Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Sehr geehrte Damen und Herren, zum aufgeführten Punkt 4 einige Anmerkungen. Genau in dieser Lücke M1 und M2 bewegen sich über 10 000 Fahrzeuge täglich.</p> <p>Zwar wurde nach den Straßenumbaumaßnahmen im Jahre 2020 die Schmidener Ortsdurchfahrt auf Tempo 30 km/h reduziert. Hintergrund dieser Maßnahme: Die Radfahrer*innen sollen (müssen) auf der Verkehrsstraße fahren (Wegfall der Radwege); mit dem positiven Nebeneffekt: Durch die Verkehrsgeschwindigkeitsreduzierung hat sich auch der Straßenlärm vermindert.</p> <p>Der eingetretene Effekt wurde beim Straßenumbau in der Ortsmitte Schmiden Fellbacher Straße auf einer Straßenabschnittslänge von ca. 40 bis 50 m durch Verbauung von Betonpflastersteinen als Belag aufgehoben.</p> <p>Mit der Folge, dass die Abrollgeräusche der Fahrzeuge in diesen Abschnitt sich stark bemerkbar machen. Die Verlegung der Betonpflastersteine als Belag ist gegenläufig, um eine Lärmverminderung eintreten zu lassen!</p> <p>Der Verkehrslärmpegel und die Gebäudeerschütterungen haben sich seit dem Straßenumbau stetig erhöht und sind zum Teil über den Werten vor dem Straßenumbau.</p> <p>Der sich ändernde Straßenbelag und zusätzlich die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hier als Gründe zu nennen.</p> <p>Zwischen den Betonpflastersteinen ist bereits das eingebrachte Granulat herausgefahren, zahlreiche Betonpflastersteine weisen Beschädigungen auf (Abbruch der Kanten) und der Betonpflastersteinbelag bekommt verschiedene Höhen.</p> <p>Sobald es die Verkehrsdichte zulässt, werden die aufgestellten Geschwindigkeitsschilder nicht mehr beachtet.</p> <p>Dann fahren die Kraftfahrzeuge mit lauten Knallgeräuschen (Air-Pumping) über die Betonpflastersteine hinweg.</p> <p>Bei Nacht wird dieser Abschnitt als Beschleunigungstreifen</p>	<p>und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt.</p> <p>Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird vorausgesetzt und ist nicht Teil der LAP. Rücksichtsloses Ver-</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		umgedeutet und entsprechend mit hoher Geschwindigkeit zurückgelegt. Hierzu noch abschließend meine Frage, wie und mit welchen Maßnahmen will die Stadtverwaltung in diesem Abschnitt Abhilfe schaffen?	halten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden. Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.	
17.	Bürger/in 2	T30 auf August-Brändle-Straße ausweiten. Im LAP 2014 war die Traubenstraße im Bereich >70 dB(A). Von 04.30 Uhr bis 0.45 Uhr durch Busse hohe Lärmbelastung. [...] sehr hohe Lärm- und Abgasbelastung	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Die dritte Runde der strategischen Lärmkartierung durch die LUBW und die folgende Lärmaktionsplanung beruhen auf aktuelleren Verkehrszahlen. Der LAP wird alle 5 Jahre überprüft und ggf. angepasst. Die August-Brändle-Straße wurde nicht als vorrangiger Konfliktbereich identifiziert, es ist keine Überprüfung zur Durchführung einer Geschwindigkeitsreduzierung geplant. Es werden derzeit verschiedene Projekte im Bereich der August-Brändle-Straße vorangetrieben. Die gegebenen Hinweise werden für die weiteren Planungen berücksichtigt.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig
18.	Bürger/in 3	Straßenbahn unter die Erde, Bus- und Verkehrsstraßen ersetzen durch U-Bahn; vorher T30 Straßen für Busse	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Im Zuge der Planungen zur Neuen Mitte Fellbach und der möglichen Verlagerung der Stadtbahnendhaltestelle Lutherkirche	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
			<p>wurde auch eine unterirdische Führung der Stadtbahn überprüft. Da die Baukosten einer solchen Lösung jedoch um ein vielfaches höher sind, wurde dieser Vorschlag verworfen.</p> <p>Für die Stadtbahn ist in naher Zukunft die Verdoppelung der Transportkapazitäten durch den Einsatz von 80m-Zügen geplant. Dadurch wird es zu einem gewissen Grad zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens von der Straße (MIV und Busverkehr) auf die Schiene kommen. Kapazitätsbedarfe an Busverkehr und Straßen können dadurch zwar sinken, führen aber nicht zu einer signifikanten Anpassung der entsprechenden Angebote bzw. Infrastrukturen.</p> <p>Extra Fahrspuren bzw. separate Straßen für Busse mit einer zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h als mögliche Maßnahme sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p>	
19.	Bürger/in 4	<p>Als betroffener Bürger möchte ich meine Stellungnahme zum am 10.2.22 veröffentlichten Lärmaktionsplan der Stadt Fellbach abgeben und zwar für den Abschnitt der *Esslinger Straße.*</p> <p>Die Esslinger Straße war seit ihrem Ausbau schon immer eine wichtige Fellbacher Durchgangsstraße in nord-südlicher Richtung und das Verkehrsaufkommen hat sich in den letzten 40 Jahren kontinuierlich gesteigert. Allerdings haben wir den Eindruck, dass die DTV in den letzten Jahren wieder etwas abgenommen (dafür sind ein paar Radfahrer hinzugekommen). Inwieweit die im Jahr 2011 erhobenen Daten hierzu heute noch aktuell sind, wäre zu überprüfen.</p>	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Etwas verwundert hat mich, dass bei der Ermittlung der dB(A)-Werte die mit Bäumen bepflanzten Grünstreifen und vor den Gebäuden befindlichen Hecken offenbar keinerlei Schutzwirkung entfalten sollen.</p> <p>Was das subjektive Lärmempfinden angeht, kann man sagen, dass erfreulicherweise die Pkw im allgemeinen heute deutlich weniger Lärm emittieren (Motorgeräusche). Die herausragend störenden Kfz sind – wenn auch nur kurzzeitig auftretend – kommunale Entsorgungsfahrzeuge, von Haltestellen aus beschleunigende Linienbusse, allgemein größere Nutzfahrzeuge und (vorzugsweise in der wärmeren Jahreszeit) Pkw mit geöffneten Fenstern und ohrenbetäubender Musikeinstellung sowie einzelne Poser.</p> <p>Im Lärmaktionsplan sind Maßnahmen angeführt:</p> <p>- „Flüsterasphalt“ – käme von der Streckenführung her infrage, es ist zB keine Stopp-and-go-Strecke</p> <p>- Schallschutzfenster - haben sich bewährt, wir haben sie seit Anbeginn in unserer Wohnung</p> <p>- Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h – davon halte ich wenig, denn wenn auch die Reifengeräusche leicht sinken, so werden die Fahrer je nach Getriebe doch mit zwei Gängen niedriger fahren müssen, wodurch sich die Motordrehzahl erhöht, die Abgasemissionen relativ steigen und sich die Vorbeifahrzeit (Geräuschdauer) verlängert! Dies gilt umso mehr, wenn bergwärts gefahren wird. Also, wenn, dann bitte allenfalls auf 40 km/h begrenzen.</p>	<p>„Die Schallschutzwirkung von Bepflanzungen wird meist erheblich überschätzt. Als städte-bauliche Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, [...] Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz“.</p> <p>Quelle: Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, Baden-Württemberg - Städtebauliche Lärmfibel Online, Hinweise für die Bauleitplanung.</p> <p>Rücksichtsloses Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer (z. B. laute Fahrweise) kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden.</p> <p>Bei Erhaltungsmaßnahmen kann der Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelages geprüft werden, siehe M7 LAP. Auf der Gemarkung Fellbach wurde in der Vergangenheit eine Vielzahl von Straßenabschnitten mit lärmarmen Fahrbahnoberflächen saniert.</p> <p>Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen. Die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 40 km/h dagegen entspricht in etwa einer Reduzierung von ca. 1,2 dB.</p> <p>Gemäß Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr BW kann auch eine Abwägung</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
			<p>von Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) (gerundet) akzeptiert werden. „Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich“, siehe auch Stellungnahme des RP Stuttgart, siehe TöB 4. Aus schalltechnischer Sicht ist Tempo 30 zu empfehlen. Durch die geringere Pegelreduktion bei Tempo 40 bleiben in den Lärmschwerpunkten deutlich mehr Menschen einer Lärmbelastung oberhalb der gesundheitskritischen Bereiche (LDEN &gt; 65 dB(A) und LNight &gt; 55 dB(A) betroffen, was aber zu vermeiden ist. Gewichtige Belange stehen dem im Fellbach nicht entgegen. Eine vertiefende Prüfung erfolgt darüber hinaus nochmal im Genehmigungsverfahren zu den einzelnen Maßnahmen.</p> <p>Zusätzlich wird auch aus verkehrsplanerischer Sicht eine einheitliche Gestaltung der Geschwindigkeitsbereiche empfohlen.</p>	
20.	Bürger/in 5	In der Untertürkheimer Straße wird über 50 km/h gefahren. Lkw verursachen einen gewaltigen Schlag über die marode Straße auf Höhe der Steigstraße gefahren wird. Nachts fahren verbotenerweise schwere Lkw.	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme. Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>In die Untertürkheimer Straße münden von beiden Seiten 2 Straßen ein. Dies erhöht das Verkehrsaufkommen beträchtlich. Zumal kein Auto die Verkehrsbeschränkung auf 50 km/h einhält. [...] Poltern der Lkw auf maroden Straßen und Reflexionen der hohen Wände.</p>	<p>die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden. Reflexionen an Gebäuden sind bei den Berechnungen berücksichtigt. Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Kontrollen von Lkw finden durch die Polizei statt.</p>	
21.	Bürger/in 6	<p>Da das online-Formular der Stadt Fellbach zur Abgabe von Stellungnahmen zum geplanten Lärmaktionsplan aus unserer Sicht nicht funktioniert, möchten wir Ihnen über diesen Weg unsere Stellungnahme zum Lärmaktionsplan mitteilen. Wir sind lärmgeplagte Anwohner der Burgstrasse (Konfliktbereich M5) und begrüßen sehr, daß nun über Maßnahmen zur Beruhigung des Strassenverkehrs diskutiert wird. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wurde und wird in anderen Kommunen und Ortschaften schon vor Jahren umgesetzt. Aktuell wird in einigen Großstädten zb. auch Stuttgart und Hamburg über flächendeckende Einführung von Tempo 30 diskutiert. Besonders in den Sommermonaten ist in den Lärmschwerpunkten eine hohe Belastung durch Motorräder festzustellen. Wir sehen die geplante Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von aktuell 50km/h auf zukünftig 30 km/h als notwendige Maßnahme zur Lärmreduzierung, sowie zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr. Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit lässt sich kostengünstig und kurzfristig über eine passende Beschilderung an den betreffenden Konfliktbereichen umsetzen. Dabei gilt</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausge-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>jedoch der Hinweis, dass in der aktuellen Situation vor allem in den Abend- und Nachtstunden häufig deutlich zu schnell fahrende Fahrzeuge festgestellt werden, besonders wenn diese technisch laut konstruierte Auspuffanlagen besitzen.</p> <p>Ergänzend zur Temporeduzierung muss in regelmäßigen zeitlichen Abständen vom Ordnungsamt die zulässige Höchstgeschwindigkeit überprüft werden, z.B. durch Tempokontrollen oder Radarfallen. Zusätzlich zur Beschilderung wäre es aus unserer Sicht ratsam, die Straßenbreite, dort wo es möglich ist, so auf eine Mindestbreite zu reduzieren, die es erlaubt, dass sich zwei LKWs oder Busse passieren können, jedoch nur bei entsprechend niedriger Geschwindigkeit.</p> <p>Zusätzlich wäre eine Erneuerung des bestehenden Straßenbelages im Sinne der Lärmreduzierung ("Flüsterbelag") sinnvoll.</p> <p>Die von den Freien Wählern vorgeschlagene Temporeduzierung ausschließlich in den Nachtstunden (Stellungnahme von [...] in der GR-Sitzung am 14.12.2021) lehnen wir aufgrund der deutlichen Überschreitung der vorgegebenen Grenzwerte am Tag und in der Nacht ab. [...] Wie bereits beschrieben ist Tempo 30 ein adäquates Mittel zur Reduzierung der Lärmbelastung im gesundheitskritischen Bereich. Daher bitten wir um die zeitnahe Umsetzung dieser Maßnahme in allen festgestellten Konfliktbereichen.</p>	<p>setzt. Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt.</p> <p>Im städtischen Straßensanierungsprogramm aufgenommen.</p> <p>Bei Erhaltungsmaßnahmen kann der Einsatz eines lärmarmen Fahrbahnbelages geprüft werden, siehe M7 LAP. Auf der Gemarkung Fellbach wurde in der Vergangenheit eine Vielzahl von Straßenabschnitten mit lärmarmen Fahrbahnoberflächen saniert.</p>	
22.	Bürger/in 7	<p>Wir möchten nachfolgend höflich auf folgende Punkte hinweisen. Zunächst ist uns aufgefallen, dass in dem Gutachten – soweit wir das bei mehrfachem Lesen erkennen konnten – die Angaben fehlen, in welchem Zeitraum die Daten der Lärmemission erhoben worden sind. Es ist somit für uns nicht nachzuvollziehen,</p> <p>-- Ob die Messungen über mehrere Tage erfolgten;</p> <p>-- In welcher Jahreszeit die Messungen durchgeführt wurden.</p> <p>Beide Punkte können auf die gemessene Lärmemission er-</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Die Ermittlung des Umgebungslärms durch Straßenverkehr erfolgt anhand von Berechnungen und ist vom Gesetzgeber festgelegt. Messungen finden im Rahmen der LAP nicht statt.</p> <p>Für den Lärmaktionsplan gelten be-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen</p> <p>Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>hebliche Auswirkungen haben, gerade im Pandemie Jahr 2021 (der Auftrag zum Gutachten wurde ja 2021 gegeben lt. Gutachten und der Entwurf des Gutachtens wurde in 11/2021 abgegeben). Eine Messung im Winter bzw. frühen Frühjahr wird aufgrund der nicht belaubten Bäume vermutlich höhere Lärmpegel ergeben als eine Messung im Sommer. Weiterhin ist in Betracht zu ziehen, dass im Pandemiejahr 2021 mit weniger gesellschaftlichen Aktivitäten auch weniger Verkehr einhergeht. Auch eine Mittelung der Messungen über mehrere Tage und/oder über verschiedenen Monaten kann zu grundlegend anderen Ergebnissen führen. Hierzu findet sich im Entwurf des Gutachtens keine Stellungnahme. Wir bitten Sie, diese Punkte ((1) wann wurde gemessen, (2) welche „Peak“-Lärmpegel an den einzelnen Standorten wurden gemessen; (3) welche Abweichungen der Ergebnisse können sich erfahrungsgemäß durch Messungen in anderen Monaten ergeben, (4) welche Fehlerbereiche („Fehlerbalken“) ergeben sich für die Messwerte) anzugeben. Weiterhin ist uns aufgefallen, dass das Gutachten sehr stark bzw. nahezu ausschließlich auf Lärmemissionen von Straßenverkehr und Schienenverkehr abstellt.</p> <p>Nach unserer Erfahrung aus den vergangenen Jahren, insbesondere im Stadtzentrum von Fellbach nahe am Rathaus, ist der „fließende Verkehr“ bezüglich Lärmemission das eine. Das andere sind die seit 2018 verstärkt auftretenden Lärmpegelspitzen durch sogenannte Auto-Poser.</p> <p>Hier kommt es nach unserer Wahrnehmung regelmäßig zu knallartigen Motorgeräuschen durch „Auspuffklappen“, zu dem Aufheulenlassen von Motoren und lauter Musik aus</p>	<p>stimmte rechtliche Vorgaben (geregelt in § 47 d des BImSchG bzw. EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG). Diese gesetzlichen Vorgaben schreiben für die Lärmaktionsplanung die Berechnung von Lärm vor. Messungen sind für die Lärmaktionsplanung nicht zulässig. Generell bilden Messungen nur eine Momentaufnahme an einem bestimmten Ort ab. Über die Berechnung ist es möglich, den Lärm flächenhaft für alle Gebäude im Stadtgebiet abzubilden.</p> <p>Die strategische Lärmkartierung wird alle 5 Jahre durchgeführt, an Hauptverkehrsstraßen (A; B; L), Haupteisenbahnstrecken (wird vom Eisenbahnbundesamt EBA durchgeführt) und Großflughäfen. Die Stadt Fellbach hat sich entschlossen zu den pflichtkartierten Straßen ein erweitertes Straßennetz und die Stadtbahnlinien U1 und U16 zu in die Aktionsplanung miteinzubeziehen.</p> <p>Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden.</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Autos, auch spätabends (23 Uhr und später). Die dazu angerufene Polizei erklärte uns gegenüber ihre Machtlosigkeit, ebenso verwies OB Frau Dr. Zull auf wenig Gestaltungsspielraum und verwies uns auf das zuständige Verkehrsministerium in Stuttgart. Derartige Ereignisse rauben (uns) den Schlaf, wecken einen auf und können gesundheitlich genauso beeinträchtigend sein, wie eine dauerhafte Beschallung mit geringerem Pegel.</p> <p>Es stellt sich hier die Frage, inwieweit diese „Ereignisse“ durch die Messungen überhaupt erfasst wurden (daher die obige Bitte um die Darlegung der „Peak“-Messwerte sowie um die Frage, inwieweit Messergebnisse gemittelt und damit geglättet werden und über welchen Zeitraum die Messungen erfolgten).</p> <p>Als Maßnahmen wäre hier zu überlegen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-- Die Messungen ggf. zu wiederholen, so dass derartige Ereignisse mit erfasst werden;</li> <li>-- Nachfolgend: Lärmblitzer im Bereich des Stadtzentrums zu installieren;</li> <li>-- Lärmposer freundlich aber bestimmt durch die Behörden auf ihr Verhalten aufmerksam zu machen.</li> </ul> <p>Bitte nehmen Sie zu diesem Punkt in dem Gutachten auch Stellung.</p> <p>Ein weiterer Punkt ist, dass gerade die Jahre 2020 und 2021 aus unserer Sicht keineswegs repräsentativ für die Lärmsituation im Zentrum von Fellbach sind. Beispielsweise war es in den Jahren 2018 und 2019 ab Mai kaum möglich am Wochenende (teilweise startend ab Donnerstag) bei gutem Wetter lärmmäßig ungestört auf dem Balkon zu sitzen, teilweise war an ein Schlafen bei offenem Fenster vor Mitternacht nicht zu denken. Für uns stellen diese Lärmquellen die größte Belastung dar – im Entwurf des Gutachtens findet sich zu dieser Fragestellung kein einziger Satz.</p> <p>Seite 2 von 4</p>	<p>Für den Lärmaktionsplan gelten bestimmte rechtliche Vorgaben (geregelt in § 47 d des BImSchG bzw. EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG). Diese gesetzlichen Vorgaben schreiben für die Lärmaktionsplanung die Berechnung von Lärm vor. Messungen sind für die Lärmaktionsplanung nicht zulässig.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>PDF erstellt mit: <a href="http://www.form-solutions.de">www.form-solutions.de</a>  Artikel-Nr.: Kfas_Laermaktionsplan  Dies lag an der zunehmenden Anzahl von Festivitäten, Märkten, Jahrmärkten, etc., die im Bereich der Bahnhofsstraße und der Hinteren Straße sowie auf dem Guntram Palm Platz stattgefunden haben. Nahezu jedes Wochenende gab es hier Musikbeschallung sowie anschließend die heimkehrenden Gäste, die sich laut unterhielten, dann die Autotüren zuklappten und dann mit den Autos (startende Motoren) davon gefahren sind.  Es wäre hierbei zu begrüßen, wenn die dem Gutachten und einem daraus abgeleiteten Maßnahmenpaket zugrunde liegenden Messungen in einer Nach-Pandemie-Situation ergänzt werden um freizeitbezogene Lärmemissionen, insbesondere an Wochenenden mit Festivitäten. Auch hier würden wir persönlich – bei allem Verständnis für ***gelegentliche*** Festivitäten – begrüßen, wenn die Stadtverwaltung die Anzahl der Festivitäten in einem vernünftigen Rahmen hält.  Wir bitten die Stadt daher, das Lärmgutachten zu ergänzen um freizeitbezogene Lärmemissionen (in einer Nach-Pandemie-Situation).  Schließlich möchten wir darauf hinweisen, dass eine Beschränkung auf Tempo 30 im Stadtgebiet die Lärmemission nach unserem Verständnis auch bei steigender Anzahl von Elektrofahrzeugen sehr positiv beeinflussen wird. [...] Darüber hinaus wird vorteilhaft die Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern reduziert, wenn Tempo 30 vorgeschrieben ist.</p>	<p>Festivitäten, Parkplatzverkehr, Musikbeschallungen sowie Jahrmärkte und sonstiger Freizeitlärm sind nicht Teil der Lärmkartierung und der Lärmaktionsplanung.  Die Hinweise wurden an das Amt für öffentliche Ordnung weitergeleitet.</p>	
23.	Bürger/in 8 und Bürger/in 9	<p>[..] Ich wohne an der Lindberghstrasse / Siemenstrasse und möchte darauf hinweisen, dass die Lärmbelastung von der Siemenstrasse im Bereich der Kreuzung mit Fellbacherstrasse sehr hoch ist. Die vielen Autos die dort fahren, bremsen vor und beschleunigen nach der Kreuzung, und generieren dabei sehr viel Lärm.</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.  Für den im LAP als M2 ermittelten Lärmschwerpunkt ist die Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h geplant.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen  Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>Ich finde, in diesem Bereich sollten Maßnahmen zur Lärmreduzierung getroffen werden. Das würde ich sehr begrüßen. Die Lärmbelastung für Anwohner der Lindberghstraße / Ecke Siemensstrasse im Bereich des Konfliktbereichs M2 folgende Quellen: - viele LKWs am Verkehrsaufkommen werktags von ca. 5:00Uhr bis Abends durch umliegende Gewerbegebiete - stark frequentierte Querverbindung zwischen Fellbacher Straße und Höhenstrasse als Nord-Süd-Verbindung</p> <p>- trotz einer innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 Km/h Beschränkung fahren die meisten Fahrzeuge an dieser Stelle - begünstigt durch die Nähe zum Ortsausgangsschild und dem geraden Fahrbahnverlauf – eine sichtbar und hörbar höhere Geschwindigkeit und generieren dabei viel Lärm. - stark beschädigter Straßenbelag bei der Fußgängerinsel. Eine Bodenwelle mit Absenkung am Kanal führt, insbesondere bei LKWs mit Aufbauten, zu knallartigen Geräuschen beim Überfahren dieser Bodenwelle.</p> <p>Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass sämtliche im Entwurf beinhaltete Karten die aktuelle, seit 2020 unmittelbar an der Siemensstraße (zwischen Fellbacher Straße und Lindberghstraße) bestehende Wohnbebauung mit über 80 Wohneinheiten nicht enthält. Diese veränderte bauliche Situation mit einer hohen Anzahl an zusätzlich Betroffenen sollte m. E. zwingend bei der Lärmanalyse (Lärmkarten, Betroffenheitsstatistik, Lärmschwerpunkte) sowie der Entwicklung neuer Maßnahmen zur Lärmreduzierung berücksichtigt werden. Als Anwohner möchte ich vorschlagen, dass die Siemensstraße zwischen Fellbacher Straße und Württembergstraße / Philipp-Reis-Straße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erhält bzw. die Maßnahme M2 (Geschwindigkeitsbegrenzung Fellbacher Straße und Gotthilf-Bay-Straße auf</p>	<p>Von dieser Reduzierung profitieren auch Anwohner im erweiterten, nicht nur unmittelbar an der Fellbacher Straße gelegenen, Bereich. Auf der Siemensstraße ist im aktuellen LAP keine Prüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung geplant.</p> <p>Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden. Im städtischen Straßensanierungsprogramm aufgenommen.</p> <p>Im zur Verfügung gestellten Eingangsdatsatz der LUBW (unter anderem die Gebäude) fehlen diese Gebäude. Nachdem alle 5 Jahre eine strategische Lärmkartierung stattfindet, kann es immer vorkommen, dass Gebäude vereinzelt nicht mehr bestehen oder auch neu hinzugekommene noch nicht erfasst sind. Im Zuge der LAP können solche Mängel in der Regel behoben werden, auch wenn die Daten nie auf einem absolut aktuellen Stand sein können. Generell findet bei der Lärmkartierung auch keine Einzelbetrachtung, sondern immer die Situation in zusammenhän-</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>30 km/h) um die Siemensstraße erweitert wird. Eine ergänzende Installation eines stationären Blitzers geprüft wird.</p> <p>Die Bodenwelle Siemensstraße/Ecke Lindberghstraße im Zuge des Straßenunterhalts beseitigt wird. Über Berücksichtigung dieser Stellungnahme und meiner Vorschläge möchte ich mich im Voraus bedanken.</p>	<p>genden Bereichen statt. An der Situation in der Siemensstraße würde sich nur Unwesentliches ändern. Lärmschwerpunkte sind immer eine gehäufte Anzahl von Gebäuden mit Überschreitungen der Auslösewerte. An der Siemensstraße sind aktuell nur wenige Gebäude betroffen. Für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. T30) auf der Fellbacher Straße muss eine Neuberechnung nach der nationalen Berechnungsmethode RLS-90 durchgeführt werden. Dabei können die Gebäude im Zuge der Berechnungen mit einbezogen und beurteilt werden. Die Anwohner an der Siemensstraße / Ecke Lindberghstraße würden auf alle Fälle auch von der Maßnahme M2 profitieren. Im Bebauungsplan für das neue Gebäude wurde die Lärmsituation durch die umliegenden Straßen berücksichtigt und entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen vorgegeben.</p> <p>Im städtischen Straßensanierungsprogramm aufgenommen.</p>	
24.	Bürger/in 10	[..]	Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>1) Das Gebäude (Fellbacher Str. 124/126/128, Lindberghstr. 29/31) wurde bei der Untersuchung nicht mitberücksichtigt. Es war zum Zeitpunkt der Auftragserteilung am 15.03.21 schon vorhanden und muss mit betrachtet werden.</p>	<p>1) Im zur Verfügung gestellten Eingangsdatsatz der LUBW (unter anderem die Gebäude) fehlen diese Gebäude. Nachdem alle 5 Jahre eine strategische Lärmkartierung stattfindet, kann es immer vorkommen, dass Gebäude einzeln nicht mehr bestehen oder auch neu hinzugekommene noch nicht erfasst sind.</p> <p>Im Zuge der LAP können solche Mängel in der Regel behoben werden, auch wenn die Daten nie auf einem absolut aktuellen Stand sein können. Generell findet bei der Lärmkartierung auch keine Einzelbetrachtung, sondern immer die Situation in zusammenhängenden Bereichen statt. An der Situation in der Siemensstraße würde sich nur Unwesentliches ändern. Lärmschwerpunkte sind immer eine gehäufte Anzahl von Gebäuden mit Überschreitungen der Auslösewerte. An der Siemensstraße sind aktuell nur wenige Gebäude betroffen.</p> <p>Für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. T30) auf der Fellbacher Straße muss eine Neuberechnung nach der nationalen Berechnungsmethode RLS-90 durchgeführt werden. Dabei werden die Gebäude im Zuge der Neuberechnungen mit einbezogen und beurteilt.</p> <p>Die Anwohner an der Siemensstraße /</p>	<p>LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p><b>2)</b> Die Ost-West-Route Siemensstr./Stauer-Str. ist eine der in Fellbach am stärksten mit Schwerverkehr (Betonwerke, Speditionen, Recyclinghöfe) befahrenen Straßen. Das Eckgebäude (Fellbacher Str. 124/126/128, Lindberghstr. 29/31) ist außerdem Teil von Konfliktbereich M2 und somit doppelt belastet. Es muss demnach als Lärmschwerpunkt gem. Kap. 4.5 angesehen und behandelt werden.</p> <p><b>3)</b> Der Lärmaktionsplan basiert auf theoretischen Berechnungen und keinen Schallmessungen vor Ort. Es wird von einer intakten Straßeninfrastruktur ausgegangen. Momentan ist der Fahrbahnbelag der Siemensstraße auf Höhe der Einmündung Lindberghstraße aber in einemschlechten Zustand. Dementsprechend sind die tatsächlichen Lärmbelastungen viel höher als die Rechenwerte und trotz Lärmschutzfenster unerträglich. Ichfordere deshalb eine Reparatur der Straße.</p> <p><b>4)</b> Es ist absehbar dass die Verkehrsbelastung (insbesondere des Schwerverkehrs) durch den Ausbau des Gewerbegebietes Siemensstr./Philipp-Reis-Str. stark zunehmen wird. Es ist notwendig, dass das bei den Planungen schon berücksichtigt wird</p>	<p>Ecke Lindberghstraße würden auf alle Fälle auch von der Maßnahme M2 profitieren.</p> <p><b>2)</b> Die Gebäude werden bei den Berechnungen zur Prüfung einer T30 Geschwindigkeitsbeschränkung an der Fellbacher Straße (M2) mit ins Rechenmodell aufgenommen und sind damit Teil der Maßnahme. Im Bebauungsplan für das neue Gebäude wurde die Lärmsituation durch die umliegenden Straßen berücksichtigt und entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen vorgegeben.</p> <p><b>3)</b> Für den Lärmaktionsplan gelten bestimmte rechtliche Vorgaben (geregelt in § 47 d des BImSchG bzw. EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG). Diese gesetzlichen Vorgaben schreiben für die Lärmaktionsplanung die Berechnung von Lärm vor. Messungen sind für die Lärmaktionsplanung nicht zulässig. Im städtischen Straßensanierungsprogramm aufgenommen.</p> <p><b>4)</b> Grundlage der Berechnungen sind Verkehrszählungen aus der Vergangenheit. Eine Prognoseberechnung findet nicht statt. Es findet alle 5 Jahre eine strategische Lärmkartierung statt. Innerhalb der Fortschreibung des LAP wird auf die Entwicklungen des Gewerbegebiets in der</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p><b>5)</b> Die Berechnungen gehen davon aus, dass die Fahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den untersuchten Straßen einhalten. Ich als Anwohner des Hauses Lindberghstr. 31 bin der Meinung, dass das bei einem überwiegenden Anteil der Fahrzeuge nicht der Fall ist und fordere deshalb, dass das durch zusätzliche Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsüberwachung) sichergestellt wird oder die Höchstgeschwindigkeit von vornherein auf 30 km/h reduziert wird.</p> <p><b>6)</b> Zusätzlich belastende Faktoren sind die Beschleunigungsstrecke mit Steigung stadtauswärts und die Bremsstrecke vor der Kreuzung Siemensstr./Fellbacher Str., die unbedingt berücksichtigt werden müssen</p>	<p>Siemensstraße/Philipp-Reis-Straße reagiert.</p> <p><b>5)</b> Die Siemensstraße ist aktuell nicht für eine Prüfung zur Geschwindigkeitsreduzierung vorgesehen. Die Siemensstraße selbst wurde aufgrund der geringen Bebauung nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.</p> <p>Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.</p> <p><b>6)</b> Bei den anstehenden Berechnungen nach nationaler Berechnungsvorschrift RLS-90 werden die Lichtsignalanlagen, entgegen der nach ULR anzuwendenden Berechnungsmethode VBUS, durch die Vergabe eines Malus von bis zu 3 dB berücksichtigt. Damit werden auch die Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge beachtet.</p>	
25.	Bürger/in 11	<p>Ich freue mich sehr, dass sie die Bürgerinnen und Bürger in die Erstellung des Lärmaktionsplan einbeziehen und Meinungen abfragen.</p> <p>Auffallend für mich ist der unterschiedliche Stand des Kartenmaterials und somit auch der Einfluss auf die Berücksichtigung bewohnter Bereiche bzw. der daraus resultierenden betroffener Personen.</p> <p>Besonderes Augenmerk möchte ich an dieser Stelle auf die etwa 80 Wohneinheiten richten innerhalb des Konfliktbereichs M2, angrenzend an die Siemensstraße zw. Fellbacher Straße und Lindberghstraße – bekannt als Quartier Wohnen</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Die angesprochenen Gebäude fehlen in den von der LUBW zur Verfügung gestellten Datengrundlagen. Anlage 3 stammt aus einer anderen Datengrund-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>für alle. Das Quartier taucht z.B. in Anlage 3 „Zulässige Höchstgeschwindigkeiten auf Gemarkung Fellbach“ auf, wird allerdings bei der Lärmanalyse Anlage 5 „Karten“, insbesondere bei den von Schall betroffenen Gebieten (u.a. Karte bis Karte 5), nicht aufgeführt.</p> <p>1. Neben dem Schwerlastverkehr sind auch starke Lärmemissionen von Beschleunigungsfahrten ab Kreuzung Fellbacher Str. oder danach spürbar Als Bewohner der Lindberghstr. 29 und Nachbar im Quartier Wohnen für alle sollte meiner Meinung nach der Bereich zwingend in dem Lärmanalyseplan berücksichtigt und Maßnahmen für bessere Gesundheit durch Lärmreduzierung umgesetzt werden. Weiterhin möchte ich darauf hinweisen, dass eine einseitige Berücksichtigung im Konfliktbereich M2 (Maßnahmen nur in Fellbacher Str. und Gotthilf-Bayh-Str.) den Lärm der Siemensstraße stark verschärft durch die aus meiner Sicht zu erwartende höhere Frequentierung.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduzierung im Konfliktbereich M2 ist nachvollziehbar und sollten meines Erachtens nach auf die Siemensstraße erweitert werden. Weitere Möglichkeiten, wie Blitzerinstallationen o.ä. könnten zudem die Lärmemissionen reduzieren</p>	<p>lage (Stadtplan); die fehlenden Häuser sind bei der Bearbeitung nicht aufgefallen. Die fehlenden Gebäude werden im Zuge der Maßnahmenberechnungen (hier M2) mit ins Rechenmodell eingearbeitet und bewertet.</p> <p>1. Bei den anstehenden Berechnungen nach nationaler Berechnungsvorschrift RLS-90 werden die Lichtsignalanlagen, entgegen der nach ULR anzuwendenden Berechnungsmethode VBUS, durch die Vergabe eines Malus von bis zu 3 dB berücksichtigt. Damit werden auch die Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge beachtet.</p> <p>Bei Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen müssen auch Verdrängungseffekte berücksichtigt werden. Mögliche Verdrängungseffekte werden in der Folge begutachtet und fließen maßgeblich in die Genehmigungsentscheidung durch das Regierungspräsidium Stuttgart ein.</p> <p>Die Siemensstraße selbst wurde aufgrund der geringen Bebauung nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Die Maßnahme M2 würde sich schalltechnisch auch auf den Bereich der Lindberghstraße 29 positiv auswirken. Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll</p>	

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
			<p>und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.</p>	
26.	Bürger/in 12	<p>Am Kreisverkehr Burgstr. / Vordere Str. ist die Lärmbelastigung äußerst hoch.  Diese wird durch durchfahrende LKWs, Busse, Wheelies, Driftchallenges (oft mehrfach im Kreis) u.ä. erzeugt.  Durch die durchfahrenden LKWs klappern oft sogar die Gläser im Schrank, da die LKWs - oft auch mit 2 Anhängern - vermutlich stark beladen sind und dadurch Vibrationen erzeugen.  In der Rush Hour, vor allem bei Stau im Tunnel, ist das Verkehrsaufkommen sehr hoch. Schön wäre ein Ampelsystem mit Verkehrsanzeige vor den Ortseingängen an der Rommelshausener und Untertürkheimer Str. analog dem System am Lederberg Richtung Hedelfingen. Dort bremst die Ampel das Verkehrsaufkommen bei drohendem Stau und zeigt auf dem Display: "Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in Hedelfingen...." ist die Ampel dann rot.  Wünschenswert wäre ebenfalls dass der Mittelpunkt des Kreisverkehrs weiter Richtung Kappelberg verschoben wird, damit die Fahrzeuge von Luginsland kommend nicht ungebremst durch den Kreisverkehr schießen können.  Die Höchstgeschwindigkeit von 50km/h wird außerhalb der Stoßzeiten oftmals überschritten, was nicht ungefährlich ist. Es wurden schon oft Fußgänger beim Überqueren der Zebrastreifen angefahren oder beinahe angefahren.  Mehrere Male täglich gibt es hier Vollbremsungen. Bitte helfen Sie, dass die Burgstraße und vor allem der Bereich um den Kreisverkehr verkehrsberuhigter und geräuschärmer wird.  Danke.</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Hinweise werden zur Kenntnis genommen und für zukünftige Planungen herangezogen. Diese Aspekte sind jedoch nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer kann über den Lärmaktionsplan nicht verhindert werden.  Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rah-</p>	<p>Zur Kenntnis genommen  Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
			men der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.	
27.	Bürger/in 13	<p>In der Burgstraße, in der Nähe des Kreisverkehrs , ist die Lärmbelästigung sehr hoch. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt vor allem nachts oft ca. 70km/h. Im Kreisverkehr fahren manche mehrmals, mit quietschenden Reifen, im Kreis. Es ist äußerst schwierig und auch gefährlich als Anwohner auf die Burgstraße zu fahren oder umgekehrt, da die Fahrzeuge aus dem Kreisverkehr heraus stark beschleunigen. Viele, vor allem aus der Vorderen Str. kommend, sehen nicht in die Burgstraße und die Unfallgefahr ist hoch. Überlange LKWs bleiben von Rommelshausen kommend ab und an im Kreisverkehr fast stecken, da sie nicht um die Kurve kommen. Der Lärm wird vor allem durch die Busse, LKWs, PKWs, ... erzeugt. In den Stoßzeiten entsteht oft Stau nach/aus Luginsland.</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Rücksichtsloses Verhalten (z. B. laute Fahrweise) einzelner Verkehrsteilnehmer ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Geschwindigkeitskontrollen sind sinnvoll und notwendig. Diese werden im Rahmen der personellen Kapazitäten durchgeführt. Schwerpunktkontrollen von getunten Autos finden durch die Polizei statt.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>
28.	Bürger/in 14	<p>Als in 2. Reihe lebender Bürger melde ich mich zum Bereich Rommelshausener Straße. Der Präsentation konnte ich entnehmen, dass im genannten Bereich die Belastung der Betroffenen für die Geschwindigkeiten 50 km/h und 30 km/h praktisch als gleich hoch angesehen werden, und zwar für in diesem Bereich wohnende Menschen. Ich möchte einen womöglich nicht berücksichtigten Punkt aufgreifen. Die Auswirkung des Straßenverkehrs auf Fußgänger, die hier unterwegs sind. Dies ist bei mir etwa der Fall auf dem Weg zum Einkaufen oder auch nur zur Bushaltestelle „Kappelbergstraße“. Die nahe Vorbeifahrt von auch schweren Lkw sowie Groß-Pkw bedeutet für die Fußgänger eine derbe Beein-</p>	<p>Die Stadt Fellbach bedankt sich für die eingegangene Stellungnahme.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Pegelreduktion von ca. 2,5 dB. Diese Verbesserung macht sich gleichermaßen in zweiter Gebäudereihe bemerkbar, auch wenn dies in den Kartendarstellungen nicht explizit erkennbar ist.</p> <p>Verkehrssicherheit ist nicht Teil der</p>	<p>Zur Kenntnis genommen Keine Änderung des LAP notwendig</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung	Beschluss
		<p>trächtigung. Dies gilt auch für die Beschleunigungsphase nach Verlassen des „Kernen-Kreisels“ in Richtung Rommelshausen (Motto: Jetzt herrscht freie Fahrt !). Geradezu verschärfte Verhältnisse erwarten bei Regen den/die Fußgänger*in beim Warten auf den Bus Linie 212 an der Haltestellen „Rommelshausener Straße“, besonders auf der Nordseite der Rommelshausener Straße. Ich bitte darum, meine Gedanken in Überlegungen mit einzubeziehen.</p>	<p>Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die Hinweise zur Rommelshausener Straße werden zur Kenntnis genommen und fließen in zukünftige Planungen ein.</p>	