



**Lindenberg**  
Die Sonnenstadt im Allgäu

# Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Fassung vom 24. Mai 2018

in Zusammenarbeit mit



**ACCON GmbH**  
Gewerbering 5  
86926 Greifenberg



**Planungsgesellschaft**  
**Stadt-Land-Verkehr**  
Josephspitalstraße 7  
80331 München

**W2K** WURSTER WEISS KUPFER  
RECHTSANWÄLTE PARTNERSCHAFT MBB

**Charlottenstraße 21b**  
70182 Stuttgart

# 1 Allgemeine Angaben

## 1.1 Beschreibung der Stadt sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupt-eisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Die Stadt Lindenberg im Allgäu liegt im Schnittpunkt der Staatsstraßen 2378 und 2383. Südöstlich kann Lindenberg über die B 308 (Alpenstraße) und nördlich über die B 32 umfahren werden, so dass der weiträumige Durchgangsverkehr Lindenberg i. A. nicht durchfahren muss. Die topographische Lage auf einem Hochplateau, zusammen mit der Nachbargemeinde Scheidegg, ist zwar wenig attraktiv für den Durchgangsverkehr, wogegen jedoch der durch Tourismus und Gewerbe nicht unerhebliche Quell-/Zielverkehr des Siedlungsraumes Lindenberg/Scheidegg über Lindenberg abgewickelt wird. Die Anbindung an die BAB 96 ist jedoch suboptimal und durchquert zahlreiche Ortsdurchfahrten, in Richtung Norden auch die Stadt Wangen. Für den Schwerverkehr verläuft der direkte Weg zur Autobahn A 96 über den Ratzenberg (Staatsstraße 2383) und damit mitten durch Lindenberg. Die Umfahrungsmöglichkeit über die B 308 / B32 ist umwegig und die Direktverbindung nach Süden über die B 308 aufgrund der gebirgigen Straßenführung für den Schwerverkehr gesperrt. Lindenberg ist geprägt durch mittelständische Betriebe, sowie auch größere Gewerbebetriebe, die heute Teilbetriebe größerer Konzerne sind. Diese Betriebe sind, da sie in Lindenberg gewachsen sind über das Stadtgebiet verteilt. Am westlichen Stadtrand befindet sich die Firma Liebherr, die stark expandiert und einen großen Einzugsbereich hat, mit Produktion und Entwicklung. Die jüngsten Gewerbegebiete entstanden entlang der Bundesstraße 308 im Westen.

Bereits vor ca. 30 Jahren wurde die Staatsstraße 2378 aus der unmittelbaren Stadtmitte heraus an den Innenstadtrand auf den Straßenzug Blumen-/Bismarckstraße verlagert. Dort befand sich damals auch der Bahnhof, heute der Busbahnhof. Im Zuge der Umstrukturierung des Bahnhofsareals entstanden dort neben einem Park auch Einzelhandelsmärkte.

Durchgangsverkehre in Lindenberg beziehen sich in erster Linie auf die Nachbargemeinde Scheidegg und machen sich in der Relation Pfänderstraße/ Obere Hauptstraße/ Blumenstraße (St 2078) und Sedanstraße (St 2383, Ratzenberg) bemerkbar. Bedingt durch die Größe (Lindenberg 11.000, Scheidegg 4100 Einwohner), den starken Tourismus und die gewerbliche Durchmischung sind nicht nur Quell-/Zielverkehre sondern auch starke Binnenverkehre mit dem Kfz zu verzeichnen.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Bayern landesweit durch das Landesamt für Umweltschutz (LfU). Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landes- bzw. Staatsstraßen.

Der zugrunde gelegte Straßen-Datensatz wurde von der Stadt Lindenberg im Allgäu bei der Regierung von Schwaben abgefragt. Berücksichtigt sind folgende Straßen:

- der innerstädtische Bereich der St 2378
- die Bundesstraße B 308 vom Abzweig Staufner Straße in nordöstlicher Richtung

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Lindenberg im Allgäu  Stadtplatz 1 88161 Lindenberg <a href="http://www.lindenberg.de">www.lindenberg.de</a>	Bearbeitung:  Marlen Walser, Stadtbaumeisterin Telefon: 08381 80330 Telefax: 08381 80384 E-Mail: <a href="mailto:marlen.walser@lindenberg.de">marlen.walser@lindenberg.de</a>
--	--

## 1.3 Rechtlicher Hintergrund

Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f BImSchG Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

## 1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte (Angaben in dB(A)) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich Nutzungsart	Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV Straße u. Schiene		Lärmsanierung gem. LärmSchR 97 Straße		Str.verk.rechtl. Anordnung Lärmschutz- Richtlinien StV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Kurgebiete u.ä.	57	47	67	57	70	60
reine und allgemeine Wohngebiete	59	49	67	57	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	69	59	72	62
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Gemäß der Empfehlung des StMUV wurden folgende Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung in Bayern berücksichtigt:

$$L_{\text{DEN}1} = 67 \text{ dB(A)} \quad \text{und} \quad L_{\text{Night}2} = 57 \text{ dB(A)}$$

1  $L_{\text{DEN}}$ : Lärmindex Day-Evening-Night gemäß 34. BImSchV § 2, Abs. 2, Mittelungspegel über 24 Stunden

Schwellenwerte, ab denen laut Umweltbundesamt potentiell ein erhöhtes gesundheitliches Risiko besteht:

**$L_{DEN} = 65 \text{ dB(A)}$  und  $L_{Night} = 55 \text{ dB(A)}$**

**Quelle 1:** Schreiben vom Umweltbundesamt vom 07.11.2014

(<http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrslaerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm>):

*Gesundheitliche Folgen erhöhter Lärmbelastung:*

*Um die Gesundheit zu schützen (Zunahme des Herzinfarkttrisikos) sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.*

**Quelle 2:** Auszug aus LiKi (Länderinitiative Kernindikatoren (<http://www.lanuv.nrw.de/likinewsletter/index.php?indikator=23&aufzu=0&mode=indi>)) vom 16.02.2015:

*Bei Dauerbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) während der Nacht besteht nach neuen medizinischen Erkenntnissen ein signifikant höheres gesundheitliches Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, von Bluthochdruck und weiteren Erkrankungen unabhängig davon, ob die Geräusche von den Betroffenen bewusst als störend wahrgenommen werden oder nicht.*

Betroffene Personen im Stadtgebiet von Lindenberg (Straßenverkehr):

**$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ : 213 Personen**

**$L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ : 243 Personen**

## 2 Lärmaktionsplan der Stadt Lindenberg i.Allgäu

### 2.1 Bewertung der Ist-Situation

#### 2.1.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

Geschätzte Zahl<sup>3</sup> der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen, gerundet auf 100

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	200	über 50 bis 55	300
über 60 bis 65	300	über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	200	über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
<b>Gesamt</b>	<b>700</b>	<b>Gesamt</b>	<b>600</b>

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Wohnungen

Pegel Intervall [dB]		Belastete Wohnungen	Belastete Wohnungen
von	bis	"DEN"	"Night"
55	65	261	118
65	75	103	0
75		0	0
<b>Summe</b>		364	118

Quelle: Tabelle 7 der "Schalltechnischen Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz"

#### 2.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

134 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ( $L_{DEN} > 67$  dB(A)) ausgesetzt. 162 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen ( $L_{Night} > 57$  dB(A)) ausgesetzt.

Geschätzte Zahl der belasteten Personen wurde über Modellberechnungen ermittelt. Dem Modell liegen gebäudescharfe Einwohnerzahlen zugrunde. Die Einwohner pro Gebäude werden gemäß VBEB gleichmäßig auf alle Fassadenseiten verteilt. Für die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen wird von (durchschnittlich) 2,06 Einwohnern pro Wohnung ausgegangen.

### 2.1.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

213 Personen sind ganztägig Belastungen ( $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt.  
243 Personen sind nachts Belastungen ( $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ ) ausgesetzt.

Wie bereits in 1.4 erläutert handelt es sich dabei um Schwellenwerte, ab denen laut Umweltbundesamt potentiell ein erhöhtes gesundheitliches Risiko besteht.

### 2.1.4 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte ( $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$  bzw. ( $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ ) wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) ausgewertet.

Folgende Bereiche wurden als **vorrangige Lärmbrennpunkte** identifiziert:

- Bismarckstraße von Hauptstraße bis ca. Einmündung Bahnhofstraße
- Hauptstraße von Blumenstraße bis ca. Einmündung Austraße

Folgende Bereiche wurden als **nachgeordnete Lärmschwerpunkte** ausgewiesen:

- Die gesamte, kartierte St 2378 von der Goßholzer Straße (Abzweigung „An der Alp“) bis etwa zum Gebäude Pfänderstraße 6.

**Die Kartierungen des LfU sowie die immissionsschutztechnischen Untersuchungen sind detailliert im schalltechnischen Gutachten zur Lärmaktionsplanung aufgeführt.**

## 2.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

### 2.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

#### Durchgeführte Planungen

In den vergangenen Jahren wurden folgende verkehrlichen Konzepte und Planwerke für die Stadt Lindenberg im Allgäu erstellt:

- Konzeptentwicklung für ein Radwegenetz, Lang/Keller/Burkhardt, 1995
- ÖPNV-Konzept, Regionales Buskonzept als Rendezvous-System, Lang/Keller/Burkhardt, 1995 (keine Maßnahmen umgesetzt)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt – Beitrag Verkehr, Lang+ Burkhardt, 2010 (im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren)

Die in der Vergangenheit erstellten verkehrlichen Konzepte und Planwerke konzentrierten sich in erster Linie auf die Innenstadt und deren Erreichbarkeit. Ein spezieller Schwerpunkt „Lärm“ existierte bislang nicht, was jedoch nicht an der fehlenden Problematik, sondern an politischen Wahrnehmung lag. Dennoch enthalten die Planwerke Maßnahmen, die geeignet sind den Kfz-Verkehr in der Stadt und damit auch auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren.

Der Einfluss der Stadt Lindenberg bei Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz (entspricht den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen) ist jedoch begrenzt, da diese in die Zuständigkeit des Staatlichen Bauamtes fallen. Während das klassifizierte Straßennetz in früheren Jahren überwiegend an der „Sicherheit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ ausgerichtet wurde und Vorstöße der Stadt im Hinblick auf eine stärkere Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs und der Aufenthaltsqualität weitgehend ins Leere liefen, setzt sich heute zunehmend eine ganzheitliche Betrachtungsweise durch. Diese versucht das innerstädtische klassifizierte Straßennetz als „integrierte Stadtstraße“ zu begreifen, die allen Verkehrsteilnehmern dient und unter städtebaulichen, sozialen und gesundheitlichen Aspekten Rücksicht auf das Umfeld nehmen muss.

#### Erkenntnisse

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung von 2009 (Kordon um die Innenstadt) zeigen, dass der überwiegende Durchgangsverkehr in der Relation Opfenbach – Scheidegg verläuft, die anderen Verkehrsbeziehungen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Die Verbindung über den Ratzenberg stellt auch die direkte Verbindung nach Wangen und zur A 96 dar.

Die B 308 in Richtung Weißensberg (A 96) ist nur eingeschränkt nutzbar, da sie für größere Schwerverkehrsfahrzeuge gesperrt ist. In Richtung Wangen würde möglicherweise

Niederstauften stärker belastet werden.

Konkrete Aussagen über Quellen, Ziele und mögliche Verlagerungseffekte lassen sich nur in einem aktuellen Verkehrsmodell aus einer speziellen Herkunft-Ziel-Matrix für den Schwerverkehr ableiten.

Hier ist die übergeordnete Behörde (staatl. Bauamt) gefordert, Aussagen zur Konzeption des Verkehrsnetzes zu machen. Insbesondere die Anbindung an die A96 ist stark verbesserungswürdig. Die Verkehrsführung gestaltet sich momentan für Lindenberg und die umliegenden Ortschaften nicht verträglich.

### **Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf den Ortsstraßen**

Flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo 30)

Große Bereiche des Lindenberger Siedlungsgebietes befinden sich innerhalb von Tempo 30-Zonen. Im klassifizierten Straßennetz wurde Tempo 30 bislang nur punktuell an Gefahrenstellen angeordnet. Gemäß StVO und VwV-StVO ist hierzu eine stichhaltige Begründung erforderlich und die Geschwindigkeitsbeschränkung muss aufgehoben werden, wenn deren Ursache nicht mehr gegeben ist. Während sich eine flächenhafte Tempo 30-Anordnung (z.B. Tempo 30-Zone, Zeichen 274-1-50 ) positiv auf die Lärminderung auswirkt, kann eine punktuelle Anordnung (Tempo 30-Streckengeschwindigkeit, Zeichen 274-53) durch die nachfolgenden Beschleunigungsvorgänge auch eine lärmerhöhende Wirkung haben (so kann sich eine beschleunigende Wirkung auch infolge der Aufhebung von Z. 274-53 durch die meist übliche Anordnung von Z. 274-55 ergeben).

**Bisher durchgeführte Geschwindigkeitskontrollen**

- Einführung wöchentlicher Geschwindigkeitskontrollen durch einen externen Dienstleister im Bereich der St 2378
- Anbringen von insgesamt 3 Geschwindigkeitsanzeigen, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten nachweislich um ca. 6km/h reduzieren
- Auswertung der Datengrundlage aus den Geschwindigkeitsanzeigen, welche gleichzeitig die Überschreitungen dokumentieren – Geschwindigkeitsüberwachungskonzept auf Grundlage dieser Muster (Uhrzeiten, Streckenabschnitte)

Der Stadt Lindenberg liegen zahlreiche Messungen der Fahrgeschwindigkeit an verschiedenen Messpunkten entlang der Staatsstraßen vor. Der sog. V85-Wert (85% aller Kraftfahrer fahren nicht schneller), ein Indikator für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, liegt tagsüber knapp, nachts jedoch deutlich über 50 km/h. Halten weniger als 85% der Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein, besteht im Allgemeinen akuter Handlungsbedarf. Auffallend sind die deutlichen Spitzen nachts, die auch eine erhöhte Lärmbelastung darstellen.

Ziel wäre es, neben einer Absenkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus, die Spitzen, sowohl in ihrer Zahl, als auch in ihrer Ausprägung zu „kappen“. Während tagsüber der dichte Kfz-Verkehr und die zahlreichen „Verkehrsstörungen“ für weniger Spitzen sorgen, besteht nachts „freier Verkehrsfluss“. Deshalb muss die Straßenraumgestaltung so gewählt werden, dass sie fahrdynamisch wirksam ist, d.h. dass sie das „Schnellfahren“ verhindert (auch nachts), aber gleichzeitig für einen stetigen aber störungsarmen Verkehrsfluss sorgt.

**Bisher durchgeführte Bauliche Maßnahmen****Mittelmarkierung**

In weiten Bereichen der Ortsdurchfahrt wurde bereits auf eine durchgängige Mittelmarkierung verzichtet. Der Verzicht auf die Mittelmarkierung veranlasst den Kraftfahrer seine Fahrt mehr zur Fahrbahnmitte zu orientieren. Begegnungsvorgänge werden dann immer wieder neu abgeschätzt, d.h. bewusster durchgeführt - bei tendenziell niedrigeren Geschwindigkeiten. Bei häufigen Begegnungsfällen ist dann mit einer insgesamt niedrigeren Fahrgeschwindigkeit zu rechnen, als mit einer Mittellinie als Leitlinie.

**Lärmindernder Asphalt**

Einbau von Lärm minderndem Asphalt (DSHV) bei Sanierungen im Bereich der Staatsstraßen im Ortsgebiet seit 2013

**Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs**

Maßnahmen zur Sicherung und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sind geeignet, den

nicht unerheblichen innerörtlichen Kfz-Verkehr zu reduzieren. Dies wirkt sich auch positiv, in Sinne einer Lärmvermeidung, auf das innerörtliche klassifizierte Straßennetz aus. Seit 1995 wurden eine Vielzahl kleinerer und größerer Maßnahmen umgesetzt, so z.B.:

- Errichtung eines Geh- und Radweges auf der stillgelegten Eisenbahntrasse von Röthenbach nach Scheidegg, auch als schneller Zubringer für Pendler zum Bahnhof Röthenbach (Oktober 1998: Oberhäuser – Lindenberg; November 1999: Lindenberg – Haus)
- Querungshilfen an der Radwegtrasse, wie z.B. Querung der Goßholzer Straße (Mittelinsel), Querung der Nadenbergstraße (Mittelinsel, 2011) und Querung der Sedanstraße (Unterführung, 1999)
- Anbindungen des Geh- und Radweges an die Innenstadt mit Querungshilfen über die stark belasteten Straßen (seit 2010)
- Freigabe der Hauptstraße in der Stadtmitte (Einbahnstraße) für Radfahrer in Gegenrichtung (April 2011)

#### Querungshilfen und Verstetigung des Verkehrsflusses

Positiv im Hinblick auf die Lärmsituation wirkt sich der weitgehende Verzicht von Ampeln bzw. der Einsatz von Fußgängerschutzanlagen mit Anforderung aus, da erzwungene Halte ohne Notwendigkeit und die damit verbundenen Anfahrvorgänge vermieden werden. Darüber hinaus unterstützen Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Zebrastreifen ein gleichmäßiges und stetiges Fahrverhalten mit gedämpfter Geschwindigkeit.

An der Staatsstraße 2378 in Lindenberg wurden Fußgängerschutzanlagen mit Anforderung an folgenden Punkten errichtet:

- Pfänderstraße Höhe Zufahrt Liebherr
- Blumenstraße südlich der Kirche
- Bismarckstraße zwischen Lindenberg-Passage und Feneberg

Noch günstiger als Fußgängerschutzanlagen auf Anforderung sind in diesem Zusammenhang Zebrastreifen zu bewerten. Diese verschaffen dem Fußgänger Vorrang, gleichzeitig kann der Autofahrer das Anhalten und Anfahren vermeiden, wenn er seine Fahrweise vorausschauend auf den Fußverkehr abstimmt. Fußgängerüberwege in Form von Zebrastreifen (Zeichen 350 StVO) sind auf klassifizierten Straßen zwar möglich, aber keineswegs die Regel. Hier wurde der stetige Wille der Stadt vom Staatlichen Bauamt aufgenommen und umgesetzt.

- Bismarckstraße (in Höhe der Bahnhofstraße)
- Bismarckstraße (westlich der Nadenbergstraße in Höhe der Fa. Mayser)
- Untere Hauptstraße nördlich des Hutmacherplatzes (in Höhe Untere Hauptstraße 26)

Auch Kreisverkehre begünstigen einen langsameren, aber stetigen Verkehrsfluss. In Lindenberg wurde am stark belasteten Knotenpunkt Sedanstraße/Marktstraße ein Kreisverkehr errichtet, der trotz hoher Belastungen reibungslos funktioniert. An den Zuläufen wurde den Fußgängern mittels Zebrastreifen sogar Vorrang eingeräumt.

## 2.3 Geplante Maßnahmen

### 2.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

**M1a Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h**

- Blumenstraße bis Pfänderstraße (St 2378)
- Pfänderstraße bis Sonnenhalde (St 2378)
- Goßholzer Straße von „An der Alp“ bis Berliner Straße (St 2378)

**M2 Halbierung des Schwerverkehrs durch Verkehrsleitung**

- Goßholzer Straße von „An der Alp“ bis Hauptstraße (St 2378)
- Hauptstraße bis Bismarkstraße (St 2378)
- Bismarkstraße bis Blumenstraße (St 2378)
- Blumenstraße bis Pfänderstraße (St 2378)
- Pfänderstraße (St 2378) bis zur B 308, Alpenstraße

**M3 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmem Asphalt (nicht in Verbindung mit T30, da sich die lärmindernden Effekte erst bei ca. 40 bis 50 km/h entfalten)**

- Goßholzer Straße von „An der Alp“ bis Goßholz Dorf (St 2378)
- Hauptstraße bis Bismarckstraße (St 2378) (falls kein T30)
- Bismarckstraße bis Blumenstraße (St 2378) (falls kein T30)
- Pfänderstraße westlich Sonnenhalde (St 2378) bis zur B 308, Alpenstraße
- B308 im Bereich der Staufener Straße und nördlich

### 2.3.2 Umsetzung der Maßnahme M1 (siehe Anlage 1)

Die Maßnahme sieht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im innerörtlichen Abschnitt der St 2378 vor.

#### a) Abwägungsgrundsätze

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Luftqualität. In der verkehrswissenschaftlichen Forschung ist zudem anerkannt, dass die Leichtigkeit des innerörtlichen Verkehrs durch Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht beeinträchtigt wird, im Gegenteil eine Verstetigung des Verkehrs sogar positive Effekte auf den Verkehrsfluss haben kann. Gleichwohl ist bei

der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit überörtlicher Bedeutung – wie der Staatsstraße St 2378 – darauf zu achten, dass die besondere Verkehrsfunktion der Straßen erhalten bleibt. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere beim Durchgangsverkehr mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Lindenberg im Allgäu bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung von folgenden Grundsätzen aus:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn überdurchschnittliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- In Hinblick auf die besondere Verkehrsfunktion der Staatsstraße muss geprüft werden, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung nur zeitlich befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt.
- Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z.B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten am Lärmschwerpunkt näher lokalisiert:

Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der betroffenen Einwohner über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgesetzt wird eine Maßnahme schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele betroffene Einwohner eine erhebliche Lärmentlastung bewirkt. Neben den Lärmschutzgesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Maßnahme sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die

Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

## b) Konkrete Interessenabwägung

### Betroffenheiten

Am Lärmschwerpunkt Ortsdurchfahrt Lindenberg sind ohne Lärmschutz tagsüber 213 Einwohner über 65 dB(A)  $L_{DEN}$ , hiervon 134 Einwohner über 67 dB(A)  $L_{DEN}$  betroffen. Nachts sind 243 Einwohner über 55 dB(A)  $L_{Night}$ , hiervon 162 Einwohner über 57 dB(A)  $L_{Night}$  betroffen. Die Pegelwerte an den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt zeigen, dass ohne Lärmschutz an etlichen Gebäudefassaden über die gesamte Ortsdurchfahrt hinweg Pegelwerte von 65-75 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 55-65 dB(A)  $L_{Night}$  erreicht werden. Dies betrifft insbesondere die Gebäude im Abschnitt Blumenstraße bis Pfänderstraße, setzt sich aber im weiteren Verlauf der St 2378 fort.

### Entlastungswirkung

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h kann der Pegelwert an den Fassaden in der Ortsdurchfahrt um bis zu 2,5... dB(A) abgesenkt werden. Die Betroffenenzahlen verringern sich von 133...Betroffenen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf 104 ... Betroffene mit Geschwindigkeitsbeschränkung im Beurteilungsteitraum  $L_{DEN}$  und von 160...Betroffenen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf 126... Betroffene mit Geschwindigkeitsbeschränkung im Beurteilungsteitraum  $L_{Night}$ .

Nach dieser Auswertung ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt unter Lärmschutzgesichtspunkten gerechtfertigt. Die Maßnahme kann für eine Vielzahl von betroffenen Menschen die Lärmsituation spürbar verbessern. Für den Ortsteil Goßholz ist die Maßnahme zurückzustellen, da hier keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Die Stadt Lindenberg im Allgäu wird die Lärmsituation in Goßholz aber bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans einer erneuten Prüfung unterziehen.

### Räumlicher Geltungsbereich

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird nur für den Bereich festgelegt, in dem tatsächlich lärmbeeinträchtigte Einwohner entlastet werden: Dies beginnt im Westen mit Beginn der beidseitigen Bebauung auf Höhe der Peter-Dörfler-Straße und zieht sich fort bis zum Übergang der Hauptstraße in die Blumenstraße. Die Entlastungswirkung setzt wieder ein bei der Einmündung Berliner Straße bis zur Abzweigung „An der Alp“.

### Besondere Gefahrenlage

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen aus Lärmschutzgründen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Lärm erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsfunktion einer Staatsstraße (hier: St 2378) ist zu prüfen, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann. Nur wenn im konkreten Fall eine Situation angenommen werden

kann, die von dem „Regelfall einer Ortsdurchfahrt“ abweicht und zugleich die Verkehrsfunktion einer Staatsstraße hinreichend berücksichtigt, lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung begründen.

Eine solche Situation ist vorliegend gegeben:

- Wie aufgezeigt werden ohne Lärmschutz an etlichen Gebädefassaden über die gesamte Ortsdurchfahrt hinweg Pegelwerte von 65-75 dB(A)  $L_{DEN}$  bzw. 55-65 dB(A)  $L_{Night}$  erreicht. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei weitem, die Auslösewerte der Lärmsanierung jedenfalls überwiegend überschritten. Die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden ebenfalls vereinzelt erreicht, wobei auch unterhalb dieser Orientierungswerte Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen angeordnet werden können. Die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV markieren vielmehr, ab wann das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde so weit verdichtet wird, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen in jedem Fall angeordnet werden müssen.
- Die St 2378 ist in dem Bereich, für den Geschwindigkeitsbeschränkungen festgelegt werden, äußerst eng bebaut. Der Abstand zwischen den Gebäuden und dem Straßenraum ist sehr schmal und erlaubt oftmals keinen Bürgersteig in üblicher Breite. Hierdurch entsteht auch eine besondere Gefahr für Fußgänger, die – insbesondere bei Begegnungsverkehr – dicht am Gehwegrand gehen oder sogar auf die Straßenfläche ausweichen müssen. Die Gefahr von Verletzungen durch vorbeifahrende Fahrzeuge ist deutlich erhöht.
- Aufgrund der räumlichen Nähe der Fahrbahn zu den Gebäuden ist auch die Lärmwirkung am stärksten. Der übliche Abstand zwischen Fahrbahn und geöffnetem Fenster ist hier auf ein Mindestmaß beschränkt, so dass auch der bloße Abstand keine Lärminderungswirkung erzielen kann.
- Die Lärmbeeinträchtigungen wirken umso stärker, als der betroffene Streckenabschnitt zugleich den Stadtkern von Lindenberg markiert. Zahlreiche Geschäfte und öffentliche Einrichtungen befinden sich im Verlauf des Streckenabschnitts. Deren Attraktivität wird durch den Verkehrslärm und der damit verbundenen geringeren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stark eingeschränkt. Dies kann sich negativ auf den Gesamtstandort Lindenberg auswirken.
- Dieser im Vergleich zu anderen Staatsstraßen unüblichen Situation ist die vorliegend vergleichsweise geringe Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der St 2378 durch die vorgesehene ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gegenüberzustellen:
  - Die St 2378 erfüllt in der Ortsdurchfahrt von Lindenberg nur die Funktion einer Ortsstraße. Ausweislich der amtlichen Verkehrszählungen kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der St 2378 gering ist. Aufgrund des gut ausgebauten, höherrangigen Straßennetzes um Lindenberg in Form der B 32 und der B 308 ist es aber nicht erforderlich, dass die St 2378 weiterhin eine übergeordnete Netzfunktion übernimmt. Für die gemeindeübergreifenden Verkehrsbeziehungen ist es hingegen vorzugswürdig, auf das Bundesstraßennetz zurückzugreifen.

- Bundesstraßen haben die Funktion, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Sie bündeln den Verkehr und sorgen für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Insbesondere dienen Bundesstraßen der Abwicklung des Güterverkehrs, von dem Straßen niedrigerer Kategorie möglichst freigehalten werden sollen. Nicht die St 2378, sondern die B 32 und B 308 sollten daher vorrangig vor allem für den Güterverkehr herangezogen werden.
  - Die maximale Fahrtzeitverlängerung bei einer Herabsetzung der heute zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf zukünftig 30 km/h ist äußerst gering. Sofern ein Streckenabschnitt von 900 m im Westen bzw. 400 m im Osten vom Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbeschränkung umfasst werden soll, beträgt die Fahrtzeitverlängerung lediglich 43 bzw. 14 Sekunden, in Summe daher weniger als eine Minute.
  - Diese Fahrtzeitverlängerungen sind weder für den ÖPNV noch für den Geschäfts- und Lieferverkehr von einem solchen Nachteil, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen bei den Einwohnern von Lindenberg hingenommen werden müssten. Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass jedenfalls in den Stoßzeiten schon heute aufgrund der Verkehrsmenge kaum schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begünstigt damit ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau und trägt so sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei.
- Eine Verlagerung des für den Verkehrslärm im Besonderen verantwortlichen Güterverkehrs lässt sich durch die festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung erreichen. Unerwünschte Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.
- Ziel und Quelle des Güterverkehrs von und nach Lindenberg ist überwiegend das im Westen gelegene Gewerbegebiet einschließlich der Firma Liebherr. Um dieses von Osten (B 12/Kempten/Isny) zu erreichen, verlassen Lkws üblicherweise die B 12 und fahren über die St 2378 über Röthenbach bis Auers. Dort verbleiben sie momentan auf der St 2378 und fahren durch die Ortsmitte von Lindenberg. Durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ortsdurchfahrt wird dafür gesorgt, dass der von Osten heranfahrende Lieferverkehr in Auers nach Süden auf die B 32/B 308 ausweicht. Der Knotenpunkt Auers wird hierzu demnächst umgestaltet werden. Das Lkw-Lenkungskonzept (Maßnahme M2) soll diesen Effekt ebenfalls unterstützen. Auf diese Weise wird dafür gesorgt, dass der Lieferverkehr auf dem gut ausgebauten und dafür vorgesehenen Bundesstraßennetz bleibt. Fremde Ortsdurchfahrten sind im dortigen Verlauf der B 32/B 308 nicht vorhanden. Es entstehen damit keine neuen Betroffenheiten.
  - Für den Güterverkehr aus Westen fehlt es bislang an einer Nord-Süd-Verbindung im Westen von Lindenberg. In dessen Ermangelung fahren viele Fahrzeuge bei Mellatz von der B 32 ab auf die St 2383 nach Süden, wo sie im Stadtkern von Lindenberg auf die St 2378 nach Westen wechseln. Der Güterverkehr wird damit über den dicht bebauten und bewohnten Stadtkern von Lindenberg abgewickelt. Dies ist aus Lärmschutz- und auch aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Auch der Verkehr aus

Westen soll so weit wie möglich auf das vorhandene Bundesstraßennetz verlagert werden. Nachteilig betroffen werden nur eine vergleichsweise geringe Zahl von Personen in Heimenkirch. Die Gemeinde Heimenkirch wurde im Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Lindenberg beteiligt und hat ihr Einvernehmen zu den Planungen erteilt.

Aus Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor den schädlichen Auswirkungen des Lärms ist es möglich, eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit anzuordnen. Dies kann aus o.g. Gründen nicht nur punktuell geschehen, sondern muss über einen längeren Abschnitt erfolgen. Um die Geschwindigkeiten konstant auf reduziertem Geschwindigkeitsniveau zu halten, sind ggf. flankierende Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitskontrollen oder bauliche Maßnahmen, etc. notwendig.

Damit die Einhaltung von Tempo 30 sichergestellt wird, muss die Straßenraumgestaltung fahrdynamisch wirksam sein. Dazu soll der Kfz-Verkehr an den Ortseingängen abgebremst werden und durchgängig mit gedämpfter Geschwindigkeit fahren, aber stetig fließen.

Ziel ist eine Sicherstellung der Wirkung der Lärmreduzierung durch langsame aber stetige Fahrweise. Darüber hinaus können – gleichsam als „Nebeneffekt“ - folgende Ziele erreicht werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
- Verlagerung des Kfz-Verkehrs auf die B308 aufgrund der verlangsamten Ortsdurchfahrt
- sinnvolle und sichere Verknüpfung und Anbindung auch zukünftiger Baugebiete (Kreisverkehre) sowie bessere Orientierung im Straßennetz

Neben den bereits vorhandenen sollen weitere Mittelinseln errichtet werden und signalisierte Knotenpunkte bzw. großflächige Knotenpunkte mit Vorfahrtregelung und starken unterschiedlich gerichteten Strömen in Kreisverkehre umgebaut werden.

### Goßholz

- Mittelinsel als fahrdynamisch wirksame Bremse am östlichen Ortseingang von Goßholz (bereits errichtet)

### Bismarckstraße/Untere Hauptstraße

- Zebrastreifen auf Höhe der Bushaltestelle Untere Hauptstraße bzw. auf Höhe des neuen Hutmuseums; alternativ: Mittelinsel, wenn sonst eine Ampel gebaut werden müsste

**Blumenstraße/Sedanstraße**

- Einbau einer fahrdynamisch wirksamen Querungshilfe (in Höhe Blumenstraße 18/ Rathausstraße); (bereits errichtet).

**Obere Hauptstraße/Pfänderstraße (Anlagen 8 - 14)**

- Zebrastreifen östlich der Peter-Dörfler-Straße (auf Höhe der Kapelle (Obere Hauptstraße 99 bzw. Obere Hauptstraße 94 oder 92, Anlagen 6, 7, 8); alternativ jeweils auch Mittelinsel (Anlagen 9 und 10); Zebrastreifen haben gegenüber Signalanlagen den Vorteil, dass der Kfz-Verkehr bei vorausschauendem Fahren nicht zwingend anhalten muss und somit lärmintensive Anhalte- und Beschleunigungsvorgänge entfallen.
- fahrdynamisch wirksame Mittelinsel westlich der Gebhard-Huber- Straße (auf Höhe des Restaurants, Pfänderstraße 2; Anlage 11)

- Zebrastreifen östlich der Josef-Reich-Straße (in Höhe Obere Hauptstraße 103; Anlage 12)
- Kreisverkehr am Knotenpunkt Pfänderstraße/Peter-Dörfler-Straße

### **B 308/ Staufner Straße (siehe Anlage 1)**

Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt B 308/ Staufner Straße zu Geschwindigkeitsdämpfung und besserer Verknüpfung (insbesondere Reduzierung der Spitzengeschwindigkeiten und Vermeidung von Halte- und Beschleunigungsvorgängen. Dadurch werden die Betroffenen im Bereich der B308 entlastet.

### **Reduzierung des Schwerverkehrs (M2) durch Verkehrslenkung (siehe Anlage 1)**

Als Maßnahme M2 ist ein Verkehrslenkungskonzept für Lkw vorgesehen. Dieses ist noch zusammen mit den betroffenen Unternehmen vor Ort auszuarbeiten. Aus diesem Grund wird das Verkehrslenkungskonzept noch nicht mit der Rechtswirkung der §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG im Lärmaktionsplan festgelegt. Eine Umsetzungsverpflichtung soll noch nicht begründet werden.

Als Eckpunkte für das Verkehrslenkungskonzept sind vorgesehen:

- Verkehrsleitung durch Anpassung der überörtlichen Beschilderung, u.a. Hinweis zur Ableitung des Schwerverkehrs Richtung Isny (B12) und Kempten (A7)
- Schwerlastverkehr generell über die B 308 lenken; Prüfung der Verlagerung von Gefahrgut- und Schwerlastverkehr auf die B 308;
- Kreisverkehr am westlichen Ortseingang Pfänderstraße/ B 308; Abbremsseffekt soll zur bewussten Routenwahl anregen (Ableitung des Verkehrs über die B 308)
- Die übergeordneten Behörden werden explizit aufgefordert, den Gefahrgut- und Schwerlastverkehr weiträumig umzuleiten.

### **weitere Maßnahmen im Stadtgebiet zur Unterstützung der Maßnahmenpakete M1 und M2**

- Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Sedanstraße/ Heinrich-Brauns-Straße/ Am Gierenbach zur Anbindung des Baugebiets am Gierenbach und des Discounters
- Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Sedanstraße /Bismarckstraße /Blumenstraße zur Verstetigung des langsamen Verkehrsflusses durchs Stadtzentrum
- Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur u.a. auch Ladestationen für E-Bikes; Elektromobilität mit dem Fahrrad.
- Da der Busverkehr, insbesondere auf der stark frequentierten Linie Bahnhof Röthenbach – Scheidegg, durch die Staatsstraße 2378 fährt und auch der Busbahnhof innerhalb des lärmbeeinträchtigten Gebietes liegt, bietet der Einsatz lärmarmen Busse (Gas, Elektro, etc.) eine Möglichkeit der Lärmreduzierung. Diese geht aber derzeit noch nicht in die Berechnungsmethodik für den

Straßenverkehrslärm mit ein. Auch Busse gelten als Schwerverkehr. Vom subjektiven Empfinden kann sich der Einsatz lärmarmen Busse für Anwohner und Fahrgäste positiv darstellen, da Buslärm bei haltenden Bussen als besonderes

störend empfunden wird (insbesondere im Umfeld des Busbahnhofs). Darüber hinaus können positive Wirkungen auf den Tourismus erwartet werden.

- Optimierung der Straßenführung der B 32 bei Auers zur Verbesserung der Umfahrungsmöglichkeit.

**Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre**

In Lindenberg im Allgäu werden AKTUELL keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant.

## 2.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen

**M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h**

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Überwachung des Tempolimits, Kosten für die Errichtung der Fußgängerüberwege

**M2 Verkehrslenkung des Lkw-Verkehrs**

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung

**M3 Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärmarmen Asphalten**

Die Kosten eines lärmoptimierten Asphalts entsprechen weitgehend denen herkömmlichem Asphalts, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zurechenbar

## 2.3.4 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans

**20.02.2017: Beschluss des Lärmaktionsplanes im Stadtrat**

## 2.3.5 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

**20.02.2017 bis 31.12.2022**

## 2.3.6 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

**M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h**

An der innerstädtischen St 2378 siehe Maßnahmenplan:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 133 auf 104 (-22 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 57$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 160 auf 126 (-21 %);

**M2 Halbierung des Schwerverkehrs durch Verkehrsleitung (noch nicht verbindlich im Plan festgelegt)**

An der gesamten innerstädtischen St 2378:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 133 auf 112 (-16 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 57$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 160 auf 126 (-22 %);

**M3 Sanierung des Straßenbelags der St 2378 mit lärmarmem Asphalt**

An der gesamten innerstädtischen St 2378 (bei 50 km/h):

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 67$  dB(A) belastet sind, reduziert sich 133 auf 41 (-69 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 57$  dB(A) belastet sind, reduziert sich 160 auf 72 (-55 %);

### 2.3.7 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur u.a. auch Ladestationen für E-Bikes; Elektromobilität mit dem Fahrrad, Car-Sharing-Projekte und ähnliches über die Stabstelle Klimaschutzmanagement

Stellungnahmen der Stadt bei verkehrsverstärkender Wirkung von zukünftigen Planfeststellungsverfahren

Weiterhin Durchführung von engmaschigen Geschwindigkeitskontrollen sowie regelmäßige Überarbeitung der Lärmaktionsplanung.

### 2.3.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse bei der Umsetzung des Aktionsplans werden in diesem Zusammenhang bewertet. Begleitend zur Umsetzung der dargestellten Maßnahmen soll ein Monitoring, z.B. in Form von Verkehrszählungen, durchgeführt werden. Sollten sich signifikante Verkehrsverlagerungen in andere sensible Bereiche (z.B. Straßen mit Wohnnutzung) ergeben, wird die Stadt Lindenberg Maßnahmen ergreifen, die schädliche Auswirkungen auf sensible Gebiete vermeiden bzw. verringern.

### 3 Ergänzende Angaben / Verfahrensvermerke

Zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 16.04.2015 eine Bürgerinformationsveranstaltung statt. Ein erster Entwurf lag in der Zeit vom 6.11.2015 bis 7.12.2015 aus.

Im Rahmen der förmlichen Offenlegung im Verfahren fand die öffentliche Auslegung in der Zeit vom 06.11.2015 bis 07.12.2016 mit der Entwurfsfassung vom 19.10.2015 statt. Außerdem wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 28.12.2015 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zur Entwurfsfassung vom 19.10.2015 aufgefordert.

Der überarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplans mit Fassungsdatum 09.02.2017 lag in der Zeit vom 06.03.2017 bis 07.04.2017 (durch Anzeige bekannt gemacht in der Westallgäuer Zeitung) im Rathaus Lindenberg öffentlich aus. Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesem Zeitraum schriftlich abgegeben werden. Außerdem wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 02.03.2017 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zur Entwurfsfassung vom 09.02.2017 aufgefordert.

Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen sowie der Beschluss des Lärmaktionsplanes erfolgten in der Stadtratssitzung vom 25.09.2017 über die Entwurfsfassung vom 09.02.2017.

Mit Schreiben vom 31.01.2018 hat die Regierung von Schwaben das Einvernehmen verweigert und um Änderungen im LAP und in der Abwaegung gebeten. Diese wurden in der Entwurfsfassung vom 24.05.2018 eingearbeitet.

---

Eric Ballerstedt                      Lindenberg, 25.02.2019  
B ü r g e r m e i s t e r

#### **Anlage 1:**

Planerische Darstellung der Maßnahmen im Stadtgebiet

#### **Anlae 3 – 13**

Detailuntersuchungen zur Straßenraumgestaltung / Querungshilfen

**Anlage A:** Anregungen aus der frühz. Öffentlichkeitsbeteiligung

**Anlage B:** Abwägung zur 1.förmlichen Auslegung

**Anlage C:** Abwägung zur 2. Förmlichen Auslegung

---

## Stadt Lindenberg im Allgäu - Staatsstraße 2378 Verkehrliche Maßnahmen zum Lärmaktionsplan

### M1a Tempo 30 in Teilbereichen

Im Bereich der Oberen Hauptstraße und in der Goßholzer Straße (AWO)  
zusätzlich Zebrastreifen und fahrdynamisch wirksame Elemente

### M2 Verkehrsleitung

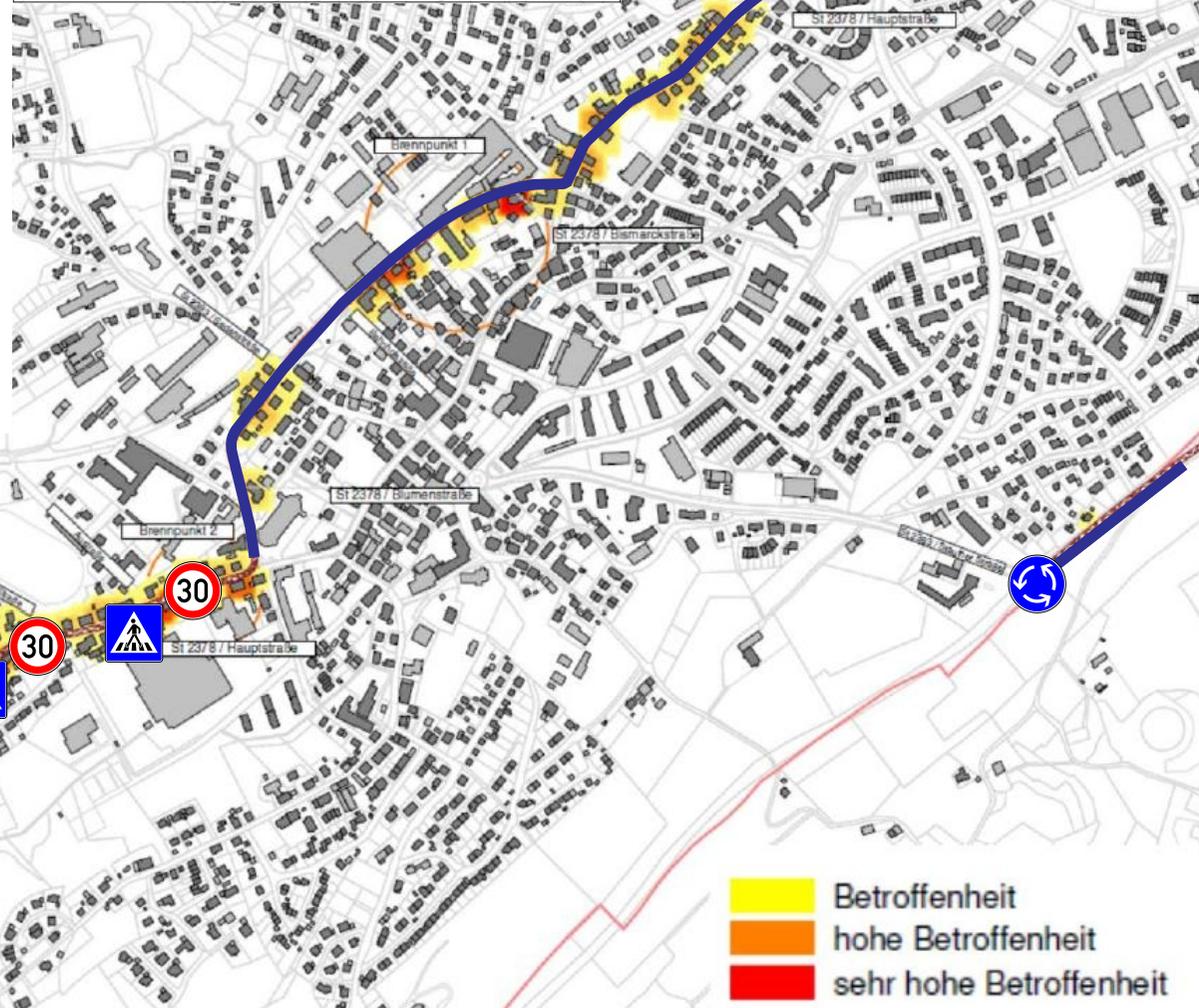
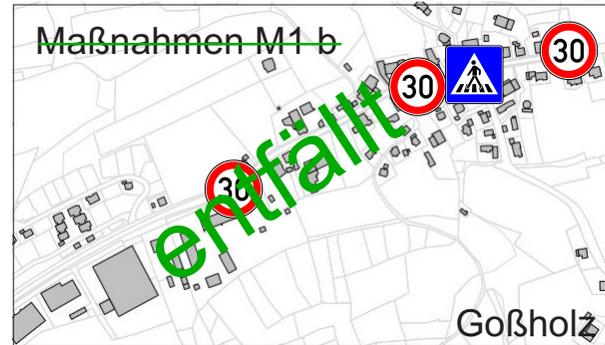
Kreisverkehre an den Anschlussstellen zur B308  
bessere überörtliche Beschilderung  
Beschilderung "alle Richtungen" aus Scheidegg kommend

### M3 Lärm mindernder Straßenbelag

Straßen in denen kein Tempo 30 angeordnet werden kann

### Weitere Maßnahmen

Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch überfahrbaren  
Fahrradschutzstreifen "bergauf" analog Staufener Straße  
im Bereich der Oberen Hauptstraße und Goßholz (Dorf)



Betroffenheit  
 hohe Betroffenheit  
 sehr hohe Betroffenheit

Kartengrundlage: Fa. Accon, 2015



Anlage 3

Die eingetragenen Trassen bestehender Leitungen dienen nur zur GROBORIENTIERUNG. Bestandspläne sind beim jeweiligen Versorgungsträger einzuholen

Projekt Nummer K1699-10	Koordinaten- Höhen-System Gauß-Krüger	C B A Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfs- bearbeitung	<b>AGP</b> Abfalq Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Zeichnung Nummer A3-08	Unterlage Nummer	bearbeitet 07.10.2015 E Sch	gezeichnet 07.10.2015 HuM
		Fertigung Nummer		geprüft 07.10.2015 We	
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe St in Goßholz		
		Abschnitt			
		Mittellinseln Variante 3 Vorplanung	Stand: 07.10.2015	Maßstab: 1 : 500	

**VORABZUG**



Die eingetragenen Trassen bestehender Leitungen dienen nur zur GROBORIENTIERUNG. Bestandspläne sind beim jeweiligen Versorgungsträger einzuholen

Projekt Nummer K1699-10	Koordinaten- Höhen-System Gauß-Krüger	C B A Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfs- bearbeitung	<b>AGP</b> Abfalq Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Zeichnung Nummer A3-09	Unterlage Nummer	bearbeitet 07.10.2015	ESch
		Fertigung Nummer		gezeichnet 07.10.2015	HuM
				geprüft 07.10.2015	We
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe St in Goßholz		
		Abschnitt			
		Mittellinsel Variante 4 Vorplanung	Stand: 07.10.2015	Maßstab: 1 : 500	

Anlage 4

**VORABZUG**



Die eingetragenen Trassen bestehender Leitungen dienen nur zur GROBORIENTIERUNG. Bestandspläne sind beim jeweiligen Versorgungsträger einzuholen

Projekt Nummer K1699-10	C B A Nr.		Art der Änderung		Datum	Zeichen
Koordinaten- Höhen-System Gauß-Krüger	Zeichnung Nummer A3-10		bearbeitet	07.10.2015	ESch	
Entwurfs- bearbeitung	<b>AGP</b> Abfalz Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Unterlage Nummer	gezeichnet	07.10.2015	HuM	
		Fertigung Nummer	geprüft	07.10.2015	We	
Auftraggeber		Stadt Lindenberg				
Projekt		Machbarkeitsstudie Querungshilfe St in Goßholz				
Abschnitt		Mittelseln Variante 5				
Vorplanung		Stand: 07.10.2015			Maßstab: 1 : 500	

Anlage 5

**VORABZUG**





earth

# Anlage 7

Projekt Nummer	K1699-11	C			
Koordinaten-Höhen-System	Gauß-Krüger DHHN12	B			
Entwurfsbearbeitung	 <b>AGP</b> Abfalz Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
		Zeichnung Nummer	A3-02	bearbeitet	20.07.2015
		Unterlage Nummer	gezeichnet	20.07.2015	HuM
		Fertigung Nummer	geprüft		
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St		
		Abschnitt			
		Querungshilfe Variante 2	Stand: 20.07.2015		Maßstab: 1 : 500
		Vorplanung			

**VORABZUG**



earth

# Anlage 8

Projekt Nummer	K1699-11	C				
Koordinaten-Höhen-System	Gauß-Krüger DHHN12	B				
Entwurfsbearbeitung	 <b>AGP</b> Aßfalg Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	A	Art der Änderung	Datum	Zeichen	
		Zeichnung Nummer	A3-03	bearbeitet	20.07.2015	ESch
			Unterlage Nummer	gezeichnet	20.07.2015	HuM
			Fertigung Nummer	geprüft		
			Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
			Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St		
			Abschnitt			
			Querungshilfe Variante 3			
			Vorplanung	Stand: 20.07.2015	Maßstab: 1 : 500	

**VORABZUG**



Anlage 9

Projekt Nummer	K1699-11	C				
Koordinaten-Höhen-System	Gauß-Krüger DHHN12	B				
Entwurfsbearbeitung	 <b>AGP</b> Aßfalg Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	A				
		Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen	
		Zeichnung Nummer	A3-04	bearbeitet	20.07.2015	ESch
		Unterlage Nummer		gezeichnet	20.07.2015	HuM
		Fertigung Nummer		geprüft		
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg			
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St			
		Abschnitt				
		Querungshilfe Variante 4				
		Vorplanung	Stand: 20.07.2015			Maßstab: 1 : 500

**VORABZUG**



Anlage 10

Projekt Nummer K1699-11	Koordinaten- Höhen-System Gauß-Krüger DHHN12	C B A Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfs- bearbeitung	<b>AGP</b> Abfalq Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Zeichnung Nummer A3-05	Unterlage Nummer	bearbeitet 16.09.2015	ESch
		Fertigung Nummer		gezeichnet 16.09.2015	Mda
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St		
		Abschnitt	Querungshilfe Variante 5 Vorplanung		
			Stand: 16.09.2015	Maßstab: 1 : 500	

**VORABZUG**



Die eingetragenen Trassen bestehender Leitungen dienen nur zur GROBORIENTIERUNG. Bestandspläne sind beim jeweiligen Versorgungsträger einzuholen

Projekt Nummer K1699-11	Koordinaten- Höhen-System Gauß-Krüger DHHN12	C B A Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
Entwurfs- bearbeitung	<b>AGP</b> Abfalq Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Zeichnung Nummer A3-06	Unterlage Nummer	bearbeitet 07.10.2015	ESch
		Fertigung Nummer		gezeichnet 07.10.2015	HuM
				geprüft 07.10.2015	We
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St		
		Abschnitt	Querungshilfe Variante 6 Vorplanung		
		Stand: 07.10.2015	Maßstab: 1 : 500		

Anlage 11

**VORABZUG**



Anlage 12

Die eingetragenen Trassen bestehender Leitungen dienen nur zur GROBORIENTIERUNG. Bestandspläne sind beim jeweiligen Versorgungsträger einzuholen

Projekt Nummer	K1699-11	C			
Koordinaten-Höhen-System	Gauß-Krüger DHHN12	B			
Entwurfsbearbeitung	 <b>AGP</b> Abfalz Gaspard Partner Ingenieurgesellschaft mbH Zweigniederlassung Kempten Wartenseestraße 6 87435 Kempten Telefon 0831 52153-0 Telefax 0831 52153-20 E-Mail kempten@a-g-p.de www.a-g-p.de	Nr.	Art der Änderung	Datum	Zeichen
		Zeichnung Nummer	A3-07	bearbeitet	07.10.2015
		Unterlage Nummer	gezeichnet	07.10.2015	HuM
		Fertigung Nummer	geprüft	07.10.2015	We
		Auftraggeber	Stadt Lindenberg		
		Projekt	Machbarkeitsstudie Querungshilfe Zebrastreifen St		
		Abschnitt			
		Querungshilfe Variante 7	Stand: 07.10.2015		Maßstab: 1 : 500
		Vorplanung			

**VORABZUG**

**Anlage A:****Zusammenfassung der Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung (23.04.2015 – 25.05.2015)****Stellungnahmen der Bürger (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)**

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.		<p>Schreiben vom 15.05.2015:</p> <p>Kritik:</p> <p>Die Kartierung der Goßholzer Straße (St 2378) endet an der Einmündung „An der Alp“. Der Ortsteil Goßholz ist somit nicht erfasst worden. Außerdem wird die Geschwindigkeitsbeschränkungen von derzeit 50 km/h von vielen Fahrzeugen nicht eingehalten.</p> <p>Forderung:</p> <p>Die Maßnahmen, die im Rahmen des LAP erfolgen, sollten auch für Goßholzer ergriffen werden.</p> <p>Vorschläge:</p> <p>Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt Goßholz; lärmarter Asphalt und Lkw-Verkehrslenkung sollten als weitere Maßnahmen bei Gelegenheit folgen.</p>	<p>Die 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst nur Straßen mit einer Verkehrsbelastung von min. 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV ca. 8.200 Kfz/24h). Deshalb ist die Goßholzer Straße nördlich der Einmündung „An der Alp“ nicht kartiert (Pflichtkartierung) und rein verfahrensrechtlich nicht Gegenstand der LAP der Stadt Lindenberg i. Allgäu. Die angesprochene Ausweitung evtl. geplanter Maßnahmen für den Streckenabschnitt Goßholzer Straße für den Ortsteil Goßholz selbst liegt im Ermessen der Stadt.</p> <p>Der DTV an der Einmündung zur Straße „An der Alp“ beträgt laut Eingangsdaten des LfU (Verkehrszählungen 2010) in südlicher Richtung 10.368 Kfz. Richtung Norden (Goßholz) verringert sich die Verkehrsbelastung auf 6.363 Kraftfahrzeuge/24 Stunden.</p> <p><i>Die Belastung der Ortsdurchfahrt Goßholz wird von Seiten der Stadt Lindenberg als außergewöhnlich belastet bewertet. Besonders zeigt sich in Goßholz der verhältnismäßig hohe Anteil an Schwerverkehr und die vermehrten Geschwindigkeitsüberschreitungen. Der OT Goßholz wurde deshalb in die Lärmaktionsplanung einbezogen.</i></p>
2.		<p>Schreiben vom 10.04.2015:</p> <p>Kritik:</p> <p>a) Speziell an Freitagen und Samstagen in der Zeit zwischen 02.00 Uhr und 03.00 Uhr ziehen Betrunkene laut grölend an der Hauptstraße entlang. Teilweise fahren hier von einem ortsansässigen Lokal (Bleifrei) Gäste mit Vollgas und laut aufgedrehter Musikanlage ihre</p>	<p><i>Gewerbelärm ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung, Gewerbe- und Anlagenlärm unterliegt den Regelungen der TA Lärm. Beschwerden über Gewerbelärm können bei der unteren Immissionsschutzbehörde im zuständigen Landratsamt vorgebracht werden.</i></p> <p><i>Auffällige Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer sind über Verkehrslärmschutzmaßnahmen schwer zu beeinflussen. Gegenseitige Rücksichtnahme und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer kann die Situation verbessern.</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Privatrennen.</p> <p>Forderung: Betreiber der Lokalität sollte in die Pflicht genommen werden.</p> <p>Kritik: b) Mögliche Außenbewirtschaftung am „Kesselhaus“ mit Außenbeschallung, Zu- und Abfahrtsverkehr zum Hutmuseum.</p> <p>Forderung: Die evtl. auftretenden Probleme sollten schon im Vorfeld bei der LAP berücksichtigt werden.</p>	
3.		<p><b><u>Ideensammlung</u></b> der Bürgerinitiative, zusammengefasst von der Stadt Lindenberg in Kategorien.</p> <p>1) <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 für den kartierten Bereich der St 2378 im Stadtgebiet von Lindenberg.</li> </ul> <p>2) <u>Verkehrsüberwachung</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsfeste Radarmessgeräte Typ: POLYSCAN SPEEDTOWER mit LiDAR - Technik auf Höhe "Blatt und Blüte" stadtauswärts und Höhe Josef Reich Straße stadteinwärts bzw. auf der Pfänderstraße auf halber Höhe zur Einmündung Peter-Dörfler Straße stadteinwärts und stadtauswärts, sowie in Goßholz.</li> <li>- Im Bereich der Ortseingänge in Goßholz</li> </ul>	<p>1. <i>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h an der St 2378 im innerstädtischen Bereich wurden im Zuge der Aktionsplanung berechnet - Maßnahmen sind im Entwurf Lärmaktionsplan enthalten.</i></p> <p>2. <i>Stationäre Geschwindigkeitskontrollen können sich positiv auf das Fahrverhalten und somit auf die Emissionen im Straßenverkehr auswirken. Permanente Geschwindigkeitsanzeigen können sich positiv auf das Fahrverhalten und somit auf die Emissionen im Straßenverkehr auswirken.</i></p> <p><i>Von Seiten der Stadt werden aktuell mobile Geschwindigkeitsanzeigen präferiert, um ein gezieltes Abbremsen und Beschleunigen zu verhindern. Zusätzlich können die mobilen Geschwindigkeitskontrollen flexibler eingesetzt werden.</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>innerorts jeweils eine fest installierte Radaranlage.</p> <p>3) <u>Verkehrsraumgestaltung</u>            Mehrere permanente Geschwindigkeitsanzeigen (sie fahren..") entlang des Straßenverlaufs Hauptstraße – Pfänderstraße.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zebrastreifen auf Höhe der Bushaltestelle ( Hauptstraße 119 - Pfänderstraße 1).</li> <li>- Intelligente Ampel an der Einmündung Austraße / Hauptstraße, die bei Annäherung von Schnellfahrern auf Rot schaltet und dann wieder auf grün umschaltet; besonders für stadteinwärts fahrende Fahrzeuge sinnvoll. Die Ampeln sind so gesteuert, dass der Verkehrsfluss nicht leidet! (vergl. Lösung in Baden- Württemberg). Zusätzlich wird das Einfahren aus der Austraße wieder gefahrfrei möglich.</li> <li>- Zebrastreifen auf Höhe Bäckerei Holderried.</li> <li>- Aufpflasterung am Straßenrand und an den Straßeneinmündungen durch Teerbelag ersetzen.</li> <li>- Poller.</li> <li>- Keine Fahrbahnmarkierungen (vergl.</li> </ul>	<p>3. Verkehrsraumgestaltung</p> <p><i>Permanente Geschwindigkeitsanzeigen wurden bereits umgesetzt</i></p> <p><i>Mehrere Querungsmöglichkeiten wurden untersucht und sind Teil des Maßnahmenpaketes Lärmaktionsplan (siehe Anlagen 1-14)</i></p> <p><i>Keine Ampel, Tempo 30 muss anders kommuniziert werden</i></p> <p><i>Auf unnötige Aufpflasterungen (Zweireiher) soll zukünftig von Seiten der Stadt verzichtet werden. Das Ersetzen von gepflasterten Fahrbahndecken durch einen Asphaltbelag vermindert die Emissionen im Straßenraum.</i></p> <p><i>Poller müssen grundsätzlich in gewissem Abstand zur Fahrbahn errichtet werden und können deshalb nur bedingt den Verkehrsraum einengen – werden unabhängig vom Thema Lärm als Sicherheitsaspekt von der Stadt weiterverfolgt</i></p> <p><i>Bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen an Schachtdeckeln empfiehlt sich der Austausch gegen konische Schachtdeckel.</i></p> <p><i>Lärmarme Fahrbahnbeläge wurden im Zuge der Aktionsplanung berechnet - Maßnahmen sind im Entwurf Lärmaktionsplan enthalten.</i></p> <p><i>Fahrbahnmarkierungen (Mittelstreifen) sind im Stadtgebiet nicht vorhanden</i></p> <p><i>Mittelinseln in Goßholz sind Teil des Maßnahmenpaketes</i></p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>neueste Studien zu T 30).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Eine Querungshilfe in Goßholz zwischen den beiden Bushaltestellen.</li><li>- Eine Verkehrsinsel am Ortseingang Goßholz aus Richtung Riedhirsch kommend.</li></ul> <p>4) <u>Sonstiges</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Kanaldeckel , Gas- , Wasserschieber sanieren</li><li>- Fahrbahnbelag Obere Hauptstraße - Pfänderstraße sanieren. Aufbrüche und Flicker beseitigen Anbindung an Kanaldeckel erneuern</li><li>- Bei Fahrbahnsanierung lärmindernden Asphalt im Bereich Obere Hauptstraße - Pfänderstraße vorsehen.</li><li>- Schneesammelplatz im Westen der Stadt für Gewerbegebiet und Liebherr einrichten!</li><li>- Berücksichtigung des Ortsteils Goßholz im Rahmen der Lärmaktionsplanung</li></ul>	

## Anlage B

Stadt Lindenberg i. Allgäu – Lärmaktionsplan gem. §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

### Zusammenfassung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 28.12.2015 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zur Entwurfssfassung vom 19.10.2015 aufgefordert.

Von folgenden Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange sind Stellungnahmen zur Abwägung eingegangen. Diese werden wie folgt behandelt:

### Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.	Polizeiinspektion Lindenberg im Allgäu, Schreiben vom 26.11.2015, Zeichen BY7413-005732-15/3	<p>Kritik: <u>I. Ausgangslage</u> [...] Deshalb soll auch eine Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) durchgeführt werden. [...] Nach den hier bekannten Erläuterungen zu § 47d BImSchG bestehen derzeit keine Immissionsgrenzwerte für die Lärmaktionsplanung.</p> <p>II. Verkehrsrechtliche Betrachtung [...] Verkehrsberuhigung und damit auch die gewünschte Lärminderung kann in erster Linie durch bauliche Veränderungen erreicht werden. Die alleinige Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder</p>	<p>Die Stadt Lindenberg hat eine Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 bereits nachgereicht. Die Ergebnisse werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und Bestandteil des geänderten Entwurfs. Es trifft zu, dass es derzeit keine europa- oder bundesweit einheitlich festgelegten Grenzwerte für die Lärmaktionsplanung gibt. Die jeweilige Gemeinde ist daher dazu aufgerufen, im Rahmen ihres Planungsermessens und auf Basis der konkreten Verhältnisse vor Ort zu bestimmen, ab welchen Lärmwerten Maßnahmen zu ergreifen sind. Hierdurch konkretisiert die Gemeinde zugleich den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO (vgl. <i>Kupfer</i>, NVwZ 2012, 784 [788]; <i>Berkemann</i>, NuR 2012, 517 [524]; <i>Sparwasser/Engel</i>, NVwZ 2010, 1513 [1516]).</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen sind als kostengünstige Sofortmaßnahme in besonderem Maße zur Lärminderung geeignet. Der Mittelungspegel sinkt bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h um 2 bis 3 dB(A) (vgl. Lan-</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>-verboten reicht nach bestehenden Studien und Erkenntnissen nicht aus und bedarf darüber hinaus baulichen Veränderungen sowie einer verstärkten Überwachung. Dabei hat aktiver Lärmschutz Vorrang vor passivem.</p> <p><u>III. Fazit</u>                  [...] Aktuell besteht innerhalb geschlossener Ortschaften generell eine zHÖ von 50 km/h. Diese bundesweite Vorgabe wird mit einer Reduzierung auf der Achse Goßholzer- / Bismarck- / Blumen- / Hauptstraße auf 30 km/h quasi ausgehebelt, weil auf allen davon abzweigenden Nebenstraßen bereits eine Beschränkung auf 30 km/h besteht. Ausnahme ist lediglich die Alemannenstraße / An der Alp als Innenstadumfahrung und Zubringer der östlich gelegenen Gewerbegebiete sowie der querenden St 2383. Ob eine solche Regelung vermittelbar und letztlich auch durchsetzbar sein wird, kann zumindest bezweifelt werden.</p> <p>Auch kann nicht außer Acht gelassen werden, dass eine durchgehende Fahrt mit 30 km/h nicht im vierten oder fünften Gang erfolgen wird. Vielmehr wird dies im zweiten oder dritten Gang geschehen, wodurch sich höchstwahrscheinlich der Schallpegel erhöhen wird.</p>	<p>desanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg, Gute Beispiele für Maßnahmen zur Lärminderung, Arbeitshilfe für die Lärmaktionsplanung, November 2012, S. 10). Auch nach den RLS-90 ist bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h emissionsseitig von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) tags und nachts auszugehen. Dem grundsätzlichen Vorrang des aktiven vor passivem Lärmschutz wird zugestimmt.</p> <p>Die Rechtmäßigkeit einer Anordnung zur Geschwindigkeitsreduzierung bemisst sich nach den Vorgaben der StVO. Dabei ist es unbeachtlich, ob bereits andere Straßen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h unterliegen. Es gibt keine „Sperrwirkung“ für die Anordnung weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen. Liegen ein Anordnungsgrund und eine besondere Gefahrenlage nach § 45 StVO vor, kann die Geschwindigkeitsreduzierung angeordnet werden.</p> <p>In welchem Gang eine 30 km/h-Fahrt erfolgt hängt u.a. vom Fahrzeug ab. Tempo 30 dämpft Beschleunigungs- und Bremsvorgänge und führt damit zu einer Verstetigung des Kfz-Verkehrs. In der Folge dessen reduzieren sich auch wieder die Schaltvorgänge. Darüber hinaus ergibt sich, quasi als Nebeneffekt, ein deutlicher Sicherheitsgewinn für alle Verkehrsteilnehmer mit in der Folge geringeren Unfallkostenraten.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Des Weiteren ist es fraglich, ob bei einer durchgehenden zHÖ von 30 km/h eine Trennung des Rad- vom Kraftfahrzeugverkehr überhaupt durchsetzbar ist.</p> <p>Die Halbierung des Schwerlastverkehrs wird insbesondere von der Frage des Ziel- und Quellverkehrs abhängig sein. Auf bzw. an den genannten Streckenabschnitten liegen eine Vielzahl von Gewerbebetrieben in verschiedenen Größen, die direkt oder indirekt über diese Straßen bedient werden. Eine absolute Vermeidung des Durchgangsverkehrs erscheint, wenn überhaupt, als nur sehr schwer möglich. Zumal ein angestrebtes Durchfahrtsverbot durch Einschränkungen wie „Anlieger frei“ gleichzeitig wieder aufgeweicht wird. Verlagerung des Verkehrs bedeutet auch dessen Verdrängung auf andere Straßen.</p> <p>[...]</p> <p>Verschwenkungen oder Einbauten in Fahrbahnen, gerade am Ortseingang, haben sich durchaus bewährt. Beachtet werden muss bei Einbauten neben dem erforderlichen Platzbedarf auch noch die Erkennbarkeit und die Verkehrssicherungspflicht des Straßenbulasträgers und damit die haftungsrechtliche Seite. Die beiden in Goßholz bereits bestehenden Busbuchten (Richtung Lindenberg und Richtung Röthenbach) werden als ausreichend betrachtet. Eine dortige Querungshilfe läge unmittelbar am Einmündungsbereich zum ehemaligen Bahnhof Goßholz bzw. zur Gemeindeverbindungsstraße in Richtung Heimenkirch. Die Querungshilfe in Richtung Nadenberg läge zu nah an der bestehenden Kuppe / Kurve.</p> <p>Der Fußgängerüberweg in der unteren Hauptstraße,</p>	<p>Inwieweit bei einer durchgehenden Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine Trennung des Rad- vom Kraftfahrzeugverkehr nicht mehr durchsetzbar sein soll, erschließt sich nicht.</p> <p>Die Halbierung des Schwerverkehrs stellt ein Ziel dar. Auch Teile des Quell- und Zielverkehrs können über die Umfahrung abgewickelt werden. Hierzu erscheint es sinnvoll ergänzend in Zusammenarbeit mit den Betrieben ein Lkw-Führungskonzept zu entwickeln. Ausnahmen vom Durchfahrtsverbot sind allein schon aus Gründen der Verhältnismäßigkeit jedem Fahrverbot immanent. Sie ändern aber nichts an der grundsätzlichen Geeignetheit der Maßnahme. Verkehrsverlagerungen sind in jeder Planungsphase zu beachten und zu vermeiden.</p> <p>Die gewünschte Verstetigung eines langsameren Verkehrs und dadurch eine Lärminderung kann flankierend durch bauliche Veränderungen erreicht werden. Die alleinige Anordnung von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten reicht nach bestehenden Studien und Erkenntnissen nicht aus. Die Stadt Lindenberg hält es deshalb für erforderlich die Anordnung von Tempo 30 mit baulichen Maßnahmen zu unterstützen. Sämtliche Einbauten, insbesondere am Ortseingang werden gemäß den Richtlinien (z.B. RAST 06) gestaltet und die Befahrbarkeit mittels einer Fahrkurvenprüfung sichergestellt. Die genannten Straßen im Ortsteil Goßholz, zum ehemaligen Bahnhof und nach Heimenkirch, besitzen keinerlei überörtliche Bedeutung. Beide können als Anliegerstraßen</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Höhe Hutmuseum, könnte den davor bereits bestehenden Überweg im Bereich der abknickenden Vorfahrt ersetzen. Zu beachten wären jedoch die aus- und einfahrenden Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes. Insbesondere auch für eine Querungshilfe.</p> <p>Die Querungshilfe im Höhe Blumenstraße 18 wurde bereits eingebaut. Weitere Querungshilfen (Hauptstraße 92 – 103), sei es in Form von Fußgängerüberwegen oder Mittelinseln, verfehlen in der geplanten Anzahl ihren ursprünglichen Zweck und bedürfen auch geeigneter Aufstell- / Warteflächen, wodurch nicht zuletzt auch Parkraum entfallen würde. Gleiches gilt für die westlich der Behard-Huber-Straße geplante Querungshilfe, die vermutlich einzig zum Erreichen der Sonnenhalde eingebaut werden soll. Ein Fußgängerüberweg östlich der Josef-Reich-Straße, Höhe Hauptstr. 103, läge zu dicht am Kurvenbereich. Ein Kreisverkehr an der Kreuzung Pfänder- / Peter-Dörfler-Str. / Sonnenhalde ist grundsätzlich zu befürworten. Fraglich ist er jedoch in Beziehung auf den nötigen Flächenverbrauch im Hinblick auf die dortigen Anliegerbauten. Gleiches gilt für die B 308 / St 2383, wobei dort noch das starke Gefälle in Richtung Schreckenmanklitz berücksichtigt werden muss. Ein Kreisverkehr an der B 308 / St 2378 hätte vermutlich nur Vorteile. An der St 2383 / Heinrich-Brauns-Straße und damit unmittelbar vor der jetzigen Ampelkreuzung einen Kreisverkehr zu errichten, birgt die Gefahr von Rückstauungen. Auch wenn an der jetzigen Ampelkreuzung ein weiterer Kreisverkehr entstände. Für die Anbindung des Baugebiets Am Gierenbach sollte auch eine alternative bzw. zusätzliche Verknüpfung bedacht werden. Eine westliche Anbindung brächte eine Entlastung der Hauptdurchgangsstraßen und böte im Bedarfsfall von Sperrungen eine Alternativstrecke.</p>	<p>bezeichnet werden, letztere ermöglicht zwar ein Durchfahren nach Heimenkirch, ist aber baulich nicht geeignet größere Verkehrsmengen aufzunehmen. Die Befahrbarkeit im Bereich des Knotenpunkts mit der St 2378 muss im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft werden.</p> <p>Der Bau von Querungshilfen, auch in dichter Folge unterstützt eine Verstetigung des Verkehrsflusses und damit eine lärmarme Fahrweise. Darüber hinaus wird der Straßenraum attraktiver und sicherer zum Zufußgehen, wodurch insbesondere Kurzstreckenfahrten vermieden werden können. Der mögliche Entfall von Parkplätzen im Straßenraum ist gegenüber dem Anspruch auf Lärmschutz nachrangig zu bewerten, zumal kein Anspruch auf Parkplätze im öffentlichen Straßenraum besteht.</p> <p>Die Befahrbarkeit und die Einhaltung der Sichtdreiecke, sowohl der Querungsstellen, als auch der Kreisverkehre, werden im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft.</p> <p>Der Kreisverkehr St 2383 / Heinrich-Brauns-Straße wurde im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung mit den prognostizierten Belastungen im Hinblick auf Leistungsfähigkeit und Rückstaulängen (in Richtung Signalanlage) geprüft und mit Qualitätsstufe A bewertet. Die Untersuchung liegt der Stadt vor.</p> <p>Kreisverkehre weisen allgemein einen stetigeren Verkehrsfluss auf als signalgeregelter Knoten, insbesondere außerhalb der Spitzenzeiten. Niedrigere Fahrgeschwindigkeiten, entfallende Anhalte und reduzierte Beschleunigungsvorgänge wirken sich positiv auf die Lärmsituation aus.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
2.	IHK Schwaben, Geschäftsfeld Standort und Monitoring, Schreiben vom 07.12.2015	<p>Kritik:</p> <p>Da die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung...jedoch nur erreicht werden kann wenn sich die Verkehrsteilnehmer an die Geschwindigkeitsreduzierung halten, ist eine hohe Akzeptanz Voraussetzung. Uns sind keine Erfahrungswerte von vergleichbaren Geschwindigkeitsanordnungen bekannt, ob dies mit einer annähernd drei Kilometer langen Tempo-30-Zone auf einer Durchgangsstraße erreichbar ist; der Lärmaktionsplan enthält keine weiteren Hinweise. Deshalb haben wir an diesem Punkt erhebliche Zweifel an der Wirksamkeit der beabsichtigten Maßnahmen.</p> <p>[...] In jedem Fall darf ein Lkw-Durchfahrverbot auf der St 2378 nicht zu einer Beeinträchtigung des Quell- und Zielverkehrs der Unternehmen im Ortsbereich (Gewerbegebiet Goßholzer Straße, Innenstadt einschließlich der Belieferung der dort ansässigen Handelsunternehmen, Pfänderstraße, v.a. Liebherr Aerospace) führen. Die Zufahrt muss jeweils aus allen Richtungen uneingeschränkt, d.h. ohne Umweg über die B 308 Alpenstraße, möglich sein. Etwaige Restriktionen wie die vorheriger Goßholze Beantragung von Durchfahrgenehmigungen für Lkw (analog z.B. zur B 25 in Dinkelsbühl oder B 29 zwischen Nördlingen und Aalen) sind aus Sicht der Unternehmen der IHK nicht akzeptabel.</p>	<p>Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Um dies zu gewährleisten, sind einerseits regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen geplant. Andererseits soll die Anordnung von 30 km/h durch flankierende Maßnahmen unterstützt werden (z.B. bauliche Maßnahmen). Sie sollen insbesondere bei wenig Kfz-Verkehr Spitzengeschwindigkeiten vermeiden. Eine dichte Folge dieser Maßnahmen ist deshalb notwendig und führt zu einer Verstärkung des Verkehrsablaufs.</p> <p>Die Wirksamkeit mit Absenkung der Durchschnittsgeschwindigkeit wurde mehrfach nachgewiesen, insbesondere in Kombination mit weiteren geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen.</p> <p>Anmerkung: Es handelt sich um keine Tempo 30-Zone, sondern um eine Einzelmaßnahme gemäß § 45, Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO.</p> <p>Es erfolgt eine Planänderung. Das LKW-Durchfahrtsverbot wird durch ein Lenkungskonzept für den Schwerlastverkehr ersetzt.</p>
3.	Staatliches Bauamt Kempten, Schrei-	Kritik: <u>1. Rechtsgrundlage für die Straßenbaulastträger</u>	Im Zuge der Berechnungen nach RLS-90 wurde

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
	<p>ben vom 15.12.2015, Zeichen P104-43810, Lärmaktionsplan der Stadt Lindau, Einholung und Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange</p>	<p>Rechtliche Grundlage für die Beurteilung und Behandlung von Verkehrslärm an Bundes- und Staatsstraßen sind [...] die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen [...].</p> <p><u>2.1 Gebietsordnung und zugehörige Grenzwerte</u> [...] Zur Abgrenzung von potentiellen Emissionsorten mit geringer, bzw. starker Überschreitung der Grenzwerte sind genaue Zuordnungen der berechneten Werte zu den einzelnen Häusern notwendig. Diese lassen sich aus den vorgelegten Unterlagen nicht entnehmen.</p> <p><u>2.2 Berechnungsverfahren</u> Für die Straßenbaulastträger sind derzeit ausschließlich die Rechenergebnisse nach RLS-90, also die Beurteilungspegel <math>L_{r,T}</math> und <math>L_{r,N}</math> einschlägig. Für das vorliegende Gutachten wurde die „Berechnungsvorschrift VBUS“ angewendet. Eine Überprüfung der angegebenen Werte ist in unserem Hause nicht möglich. Zur Vergleichbarkeit – mit den uns vorliegenden Einzelbetrachtungen – müsste die gesamte Berechnung nach den Vorgaben der RLS-90 nachgereicht werden. Unabhängig vom vor genannten Berechnungsverfahren (RLS-90) dürfen wir darauf hinweisen, dass im Jahr 2015/16 auf einem Teilabschnitt der St 2378 im Bereich Blumenstraße (Abschnitt 140 zwischen Station 1,723 und 1,989) eine Straßenerneuerung mit lärm minderndem Asphalt vorgenommen wird.</p> <p>Forderung: Im benannten Abschnitt sollte im Vorgriff des neuen Belageinbaus eine Anpassung der Werte vorgenommen werden.</p>	<p>von der Stadt Lindenberg ein Flächennutzungsplan zur Verfügung gestellt. Die Anlagen zur RLS-90 Berechnung (Karten) enthalten die Nutzungsgebiete nach Baunutzungsverordnung sowie die Angaben der Beurteilungspegel an den Fassaden der betroffenen Gebäude.</p> <p>Die Stadt Lindenberg hat eine Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 bereits nachgereicht. Die Ergebnisse werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und sind Bestandteil des geänderten Entwurfs. Im Zuge der RLS-90 Berechnungen wurden auf Wunsch des StBAKe der im März 2016 vorgesehene Einbau einer lärmarmen Asphalt schicht (DSHV Belag) in der Blumenstraße von Station 1.72 bis zur Kreuzung Sedanstraße (Aktueller Planungsstand 21.07.2015 - AGP Ingenieurgesellschaft mbH) ins Rechenmodell eingearbeitet. Der Belag wurde in Absprache mit dem StBAKe mit -3 dB(A) angesetzt. In der RLS-90 ist dieser lärm mindernde Fahrbahnbelag nicht vorgesehen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p><u>3. Betroffene Personenzahlen</u>                      [...] In den schalltechnischen Untersuchungen wird die Anzahl der betroffenen Anwohner nur über standardisierte Schätzwerte ermittelt.</p> <p>Forderung:                      Die schalltechnischen Untersuchungen sind soweit zu konkretisieren, dass nicht von Schätzwerten für die in den einzelnen Häusern lebenden Personen ausgegangen wird, sondern die tatsächlich betroffenen Personenzahlen je Gebäude festgestellt werden.</p> <p> </p> <p>4. Einschätzung zu den geplanten Maßnahmen                      [...]</p> <p>4.2 Halbierung des Schwerverkehrs durch Verkehrsleitung (M2)                      Schwerverkehrslenkende Maßnahmen werden grundsätzlich vom Straßenbaulastträger nicht abgelehnt. Sie werden als sinnvolles Mittel zur Reduzierung von Verkehrslärm in Ortschaften angesehen. Allerdings wird darauf verwiesen, dass derartige Maßnahmen die Verkehrsbedeutung sowie Zweckbestimmung und damit die Widmung der Staatstraßen, insbesondere der St 2378 im Bereich östlich der Kreuzung mit der St 2383 in Frage stellen können. Ein gar generelles Durchfahrtsverbot für Lkw kann durch den Straßenbaulastträger vor dem Hintergrund der regionalen Funktion der Staatsstraßen nicht befürwortet werden, zumal im konkreten Fall durch die bestehende „Sperrung für LKW im Rohrach“ keine leistungsfähigen alternativen Straßenzüge zur Auswahl stehen. Vielmehr wäre eine Verlagerung des Schwerverkehrs in andere Ortsdurchfahrten die Folge.</p>	<p>Aus den Eingangsdaten der LfU kann für jedes Wohngebäude die exakte Anzahl der im Gebäude lebenden Personen entnommen werden. Geschätzt wird gemäß VBEB lediglich die Anzahl der Einwohner in Pegelklassen. Dabei werden die Einwohner gleichmäßig auf die Fassadenpunkte verteilt die an den jeweiligen Gebäuden berechnet wurden. Anschließend werden die ermittelten Bewohneranteile in den Pegelklassen summiert. Die Anzahl der in den einzelnen Wohngebäuden lebenden Einwohner sind in den Anlagen zur RLS-90 Berechnung (Karten) angegeben.</p> <p> </p> <p>Es erfolgt eine Planänderung. Das LKW-Durchfahrtsverbot wird durch ein Lenkungskonzept für den Schwerlastverkehr ersetzt. Bei der Erstellung des Lkw-Lenkungskonzeptes werden die Verkehrsfunktion der Staatstraßen sowie Verlagerungseffekte berücksichtigt werden. Nach vorläufiger Einschätzung stehen ausreichend geeignete Alternativstrecken zur Verfügung, um die Ortsdurchfahrt vom Schwerlastverkehr mit Ziel Lindenberg-West freihalten zu können.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>4.3 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmmin- derndem Asphalt (M3) Wie unter Ziffer 2.2 dargestellt, wird im Jahr 2015/16 bereits ein Teil der St 2378 mit lärmmin- derndem Asphalt versehen. Wird künftig aus Gründen der Ver- kehrssicherheit und/oder Dauerhaftigkeit eine Sanie- rung der Straße aus Sicht des Straßenbaulastträ- gers notwendig, so werden auch hier lärmmin- dernde Beläge zum Einsatz kommen, sofern die entspre- chenden Einsatzgrenzwerte nach RLS-90 erreicht werden. Zum heutigen Zeitpunkt kann aber kein Zeitpunkt angegeben werden, wann mit einer In- standsetzung der betroffenen Straßen gerechnet werden kann. Aktuell sind in der gegenständlichen Ortsdurchfahrt keine Fahrbahnsanierungen geplant.</p> <p>5. Zusammenfassung [...] Auf Grundlage der vorhandenen Rechtsgrundla- ge bringt die Erstellung eines Lärmaktionsplanes mit den darin enthaltenen möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der innerstädtischen Lärmsituation zudem keine Verpflichtung für den Träger der Stra- ßenbaulast mit sich, aktiv tätig zu werden.</p>	<p>Die Ankündigung, bei künftigen Straßensanierun- gen den Einsatz lärmmin- dernden Asphalts zu prüfen, wird begrüßt. Dabei sind jedoch nicht die Grenzwerte nach RLS-90 heranzuziehen, sondern die Lärmsanierungswerte.</p> <p>Der Auffassung ist zu widersprechen. Nach den §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG sind Maßnahmen, die in Lärmaktionsplänen festgelegt werden, durch Anordnungen oder sonstige Ent- scheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. Rechtmäßig festge- legte Maßnahmen binden daher die zuständigen staatlichen Stellen (vgl. Jarass, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47d Rn. 15).</p>
4.	LRA Lindau, Fachbereich Verkehr Schreiben vom 18.12.2015, Az.: 23.2, Stellungnahme der Straßenverkehrs- behörde	<p>Kritik:</p> <p><u>Maßnahme Tempo 30:</u> [...] Die Möglichkeit einer Anordnung von Tempo 30 ist nur dann eröffnet, wenn entsprechend der Richt- linien für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz- richtlinien-StV) Handlungsbedarf besteht. Für Rege- lungen und Maßnahmen nach nationalem Recht gilt derzeit ausschließlich das Rechenergebnis nach RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen), also der Beurteilungspegel Lärmschutzrichtlinie Tag</p>	<p>Die Stadt Lindenberg hat eine Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 bereits nach- gereicht. Die Ergebnisse werden in den Lärmakti- onsplan eingearbeitet und Bestandteil des geän- derten Entwurfs.</p> <p>Anders als das Landratsamt meint, sind für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnah- men, z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen,</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>und Lärmschutzrichtlinie Nacht. Die Lärmklasse L DEN (ganztägliche Belastung) wird aus den in der VBUS (Rechenvorschrift für die Lärmaktionsplanung) gebildeten Werten L Day, L Evening und L Night errechnet. Dabei wird der ermittelte Abendwert mit 5 dB(A) und der Nachtwert mit 10 dB(A) stärker gewichtet als der Tagwert. L Day gilt für den Zeitraum 6-18 Uhr, L Evening für den Zeitraum 18-22 Uhr, also Werte, die in der RLS-90 nicht existieren.</p> <p>Abgesehen von den abweichenden Beurteilungszeiträumen (und den damit verknüpften Verkehrsmengen) besteht im Nahbereich – wie hier in der Ortsdurchfahrt – der praktische Unterschied bei der Berechnung darin, dass bei den Werten nach VBUS kein Zuschlag bei lichtzeichengesteuerten Kreuzungen gemacht wird.</p> <p>Üblicherweise ist der Nachtwert bei Straßen kritischer, insofern sind zumindest die Werte L Night ein guter Anhaltspunkt für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen.</p>	<p>nicht die Lärmschutz-Richtlinien-StV maßgeblich. Durch die Rechtsprechung ist geklärt, dass die Schwelle, bei deren Überschreitung Maßnahmen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO in Betracht kommen, nicht durch auf Rechtsetzung beruhende Grenzwerte festgelegt ist. Auch durch die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV enthaltenen Schallpegel wird diese Grenze nicht bestimmt (so ausdrücklich BayVGH, Urteil vom 12. April 2016 – 11 B 15.2180 –, Rn. 21, juris; BayVGH, Urteil vom 26. November 1998 – 11 B 95.2934 –, Rn. 56, juris; BayVGH, Urteil vom 11. Mai 1999 – 11 B 97.695 –, Rn. 32, juris; BVerwG, Urteil vom 04. Juni 1986 – 7 C 76/84 –, BVerwGE 74, 234-241, Rn. 14). Nach der Rechtsprechung können hingegen die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) im Anwendungsbereich des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO als Orientierungspunkte für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenze, deren Überschreitung die Behörde zu Maßnahmen ermächtigt, herangezogen werden (BayVGH, Urteil vom 12. April 2016 – 11 B 15.2180 –, Rn. 22, juris; BVerwG, Urteil vom 22. Dezember 1993 – 11 C 45/92 –, Rn. 30, juris; BayVGH, Urteil vom 11. Mai 1999 – 11 B 97.695 –, Rn. 33, juris; BayVGH, Urteil vom 26. November 1998 – 11 B 95.2934 –, Rn. 56, juris). Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof führt dazu aus: „Denn die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Eine Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung ist danach jedenfalls ein Indiz dafür,</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			<p>dass die Lärmbelastung auch die Zumutbarkeitschwelle in straßenverkehrsrechtlicher Hinsicht nicht erreicht (BayVGH, U.v. 21.3.2012 – 11 B 10.1657 – juris Rn. 28).“ (BayVGH, Urteil vom 12. April 2016 – 11 B 15.2180 –, Rn. 22, juris). Nicht die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, sondern die in § 2 Abs. 1 Nr. 2 der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte sind daher als „untere Tatbestandsgrenze“ für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm anzusehen. Diese sind für den Nachtzeitraum in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten auf 49 dB(A), in Kern-, Dorf- und Mischgebieten auf 54 dB(A) festgelegt. Im Tagzeitraum gelten Werte von 59 bzw. 64 dB(A). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung überschritten ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt (BayVGH, Beschluss vom 25. März 2015 – 11 ZB 14.2366 –, Rn. 10, juris; BayVGH, Beschluss vom 10. März 2015 – 11 ZB 14.1910 –, Rn. 8, juris; BayVGH, Beschluss vom 27. Februar 2015 – 11 ZB 14.309 –, Rn. 18, juris; BayVGH, Beschluss vom 10. März 2015 – 11 ZB 14.1991 –, Rn. 8, juris; HessVGH, Urteil vom 19. Februar 2014 – 2 A 1465/13 –, Rn. 18, juris; vgl. für die Frage, wann Verkehrslärm die Grenze zur Unzumutbarkeit überschreitet außerdem BVerwG, Urteil vom 13. März 2008 – 3 C 18/07 –, BVerwGE 130, 383-395, Rn. 34; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 29. Oktober 2008 – 8 A 3743/06 –, Rn. 38 ff., juris; VG Düsseldorf, Urteil vom 26. März 2009 – 6 K 5454/06 –, Rn. 13, juris).</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Die Anzahl der durch den Straßenverkehrslärm (Hauptstraßennetz) belasteten Menschen im Stadtgebiet Lindenberg wurde im Lärmaktionsplan nach der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB) lediglich geschätzt, jedoch leider nicht genauer ermittelt. Um eine Entscheidungsgrundlage für eine, aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht, so einschneidende Maßnahme zu haben, werden jedoch tatsächliche Werte benötigt, um die erforderlichen Interessenabwägungen vornehmen zu können.</p> <p>Liegen die grundsätzlichen Voraussetzungen vor, die ein Einschreiten nach § 45 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 StVO für geboten erscheinen lassen, ist die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zum Lärmschutz in das pflichtgemäße Ermessen der Straßenverkehrsbehörde gestellt.</p> <p>Diese hat nicht nur auf die Schutzwürdigkeit der Anlieger abzustellen, sie muss vielmehr auch die Belange des Straßenverkehrs und der Verkehrsteilnehmer würdigen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, Funktion der Straße und Verlagerungseffekte sind bei der Ermessensausübung zu beachten.</p> <p>Die Notwendigkeit der Ermessensausübung entfällt auch nicht nur deshalb, weil Maßnahmen im Lärmaktionsplan vorgesehen sind. Auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen hat die Behörde abzuwägen, ob sie mit Rücksicht auf die damit verbundenen</p>	<p>Aus den Eingangsdaten der LfU kann für jedes Wohngebäude die exakte Anzahl der im Gebäude lebenden Personen entnommen werden. Geschätzt wird gemäß VBEB lediglich die Anzahl der Einwohner in Pegelklassen. Dabei werden die Einwohner gleichmäßig auf die Fassadenpunkte verteilt die an den jeweiligen Gebäuden berechnet wurden. Anschließend werden die ermittelten Bewohneranteile in den Pegelklassen summiert. Die Anzahl der in den einzelnen Wohngebäuden lebenden Einwohner sind in den Anlagen zur RLS-90-Berechnung (Karten) angegeben.</p> <p>Die Aussage ist unzutreffend. Werden in einem Lärmaktionsplan rechtmäßig Lärminderungsmaßnahmen festgelegt, die keinen planungsrechtlichen Charakter haben, sind sie auf Grundlage des in den §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG normierten Kooperationsmodells durch die zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. Die Straßenverkehrsbehörde hat kein Ermessen (<i>Röckinghausen</i>, I+E 2014, 230 (233); <i>Jarass</i>, BImSchG, 11. Aufl. 2015, § 47d Rn. 15).</p> <p>Diese Belange sind bereits bei der Festlegung der Maßnahme im Lärmaktionsplan durch die Gemeinde berücksichtigt.</p> <p>S.o.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Nachteile von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen absehen, oder weniger einschneidende Maßnahmen ergreifen will. Es ist stets diejenige straßenverkehrsrechtliche Maßnahme vorzuziehen, die den geringsten Eingriff in den Straßenverkehr darstellt. Je weiter der Richtwert überschritten wird, desto gewichtiger können straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sein. Je mehr der Richtwert unterschritten wird, desto „weicher“ sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sein.</p> <p>Vielleicht wären auch Maßnahmen nur für die Nacht denkbar.</p> <p>Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht kommen, ist nicht nur auf die Höhe des Lärmpegels, sondern auf alle Umstände des Einzelfalls abzustellen. Auch bei der Lärmsanierung ist dem aktiven Lärmschutz Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen einzuräumen, soweit dies technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist. Beim Staatlichen Bauamt Kempten wurden in den letzten Jahren Zuschussanträge von lärmbeeinträchtigten Anwesen/Eigentümern bezüglich des Einbaus von Lärmschutzfenstern behandelt. Die Voraussetzungen für diese lagen, nach uns vorliegenden Informationen, in den meisten Fällen nicht vor, vor allem weil die Anlieger selbst schon durch die Ausrichtung der Wohnräume sich gegen den Lärm schützen. Um eine qualifizierte Verbesserung der Lärmsituation an den bestehenden straßennahen Wohngebäuden zu erreichen, müsste auch eine städtebauliche Sanierungsplanung mit aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen in Erwägung gezogen werden.</p> <p><u>Maßnahme Lkw Durchfahrverbot:</u></p>	<p>Die Lärmsanierung und die Lärmaktionsplanung sind nicht vergleichbar. Die Lärmaktionsplanung bezweckt die Verringerung von Umgebungslärm im Freien, etwa in Außenbereichen (Gärten, Balkone). Der Einbau von Lärmschutzfenstern oder die Ausrichtung von Wohnräumen kann dies nicht bewirken.</p> <p>Es erfolgt eine Planänderung. Das LKW-</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Das Lkw-Durchgangsverbot erscheint uns nicht umsetzbar. Nach den Erfahrungen der Straßenverkehrsbehörde und des Staatlichen Bauamtes Kempten handelt es sich bei dem Lkw-Verkehr überwiegend um Ziel- und Quellverkehr und nicht um Durchgangsverkehr. Damit kann das erklärte Ziel, Lärmsenkung durch Ausschluss von Lkw-Durchgangsverkehr, nicht erreicht werden. Ziel- und Quellverkehr wird als Anliegerverkehr vom Durchfahrtsverbot nicht erfasst.</p> <p>Erschwerend kommt hinzu, dass im Falle einer möglichen Sperrung der St 2378 für den Lkw-Durchgangsverkehr in die Abwägung einbezogen werden müsste, dass keine leistungsfähige Alternative zur Verfügung steht, da der Weg über die B 308 deutlich länger wäre und dort auch andere Ortsdurchfahrten betroffen wären.</p> <p>Hier können allenfalls Absprachen mit den großen ansässigen Firmen (Fa. Liebherr, Ba. Baldauf etc.) helfen, um den Ziel- und Quellverkehr besser zu strukturieren und zu bündeln und das Fahrverhalten (insbesondere bei Nacht) der Fahrer zu optimieren.</p> <p>Für die Direktverbindung nach Süden über die B 308 ist aufgrund der gebirgigen und kurvigen Straßenführung (Rohrach) wegen Unfallhäufungen (Unfallkommission) im Bereich Rohrach ein Durchfahrtsverbot für Lkw von mehr als 12 m angeordnet.</p> <p>Zusammenfassung: Zur Beurteilung, ob Maßnahmen aufgrund des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO, wonach Beschränkungen und Verbote für den Verkehr zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen angeordnet werden können, reicht der im Entwurf vorliegende Lärmaktionsplan nicht aus.</p>	<p>Durchfahrtsverbot wird durch ein Lenkungskonzept für den Schwerlastverkehr ersetzt. Die zu erzielenden Reduzierungen des Schwerlastverkehrs gelten für den Durchgangsverkehr. Es sind durchaus Durchgangsverkehre zu vermuten, insbesondere von und nach Scheidegg (vgl. Verkehrsbefragung 2009). Eine aktuelle Quantifizierung kann durch entsprechende Verkehrserhebungen erfolgen.</p> <p>Ziel ist eine Lenkung des LKW-Verkehrs, z.B. dass Betriebe nahe bei der Umfahrungsstraße (LIEBHERR, Gewerbegebiet Westpark) auch über diese angefahren werden.</p> <p>Der im Rahmen der ersten Beteiligung vorgelegte Entwurf wird präzisiert werden. Die vorliegende, zu beschließende Endfassung genügt den rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen. Im Rahmen der Abwägung werden auch die widerstreitenden</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Forderung:</p> <p>Eine Interessenabwägung unter Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Anwohner und den Belangen des Straßenverkehrs kann nur getroffen werden, wenn die lärmrelevanten Daten detailliert vorliegen und fachlich ausgewertet werden. Insofern wird eine entsprechende Nachbesserung empfohlen.</p> <p>Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen auf Staatsstraßen (insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen) wäre für verkehrsrechtliche Maßnahmen auf der Grundlage eines Lärmaktionsplans die vorherige Zustimmung durch die Regierung von Schwaben als höhere Straßenverkehrsbehörde erforderlich.</p>	<p>Belange gewürdigt werden.</p> <p>Die Stadt Lindenberg hat eine Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 bereits nachgereicht. Die Ergebnisse werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet und Bestandteil des geänderten Entwurfs.</p> <p>Rechtsgrundlage für das Zustimmungserfordernis der obersten Landesbehörden oder der von ihr bestimmten Stelle zur Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zu § 45 StVO zu Absatz 1 bis 1e (dort die Rn. 13).</p>
5.	<p>LRA Lindau, Fachbereich Umwelt und Naturschutz Schreiben vom 21.12.2015, AZ 32, Immissionsschutzrechtliche Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Lindenberg vom 19.10.2015</p>	<p>Kritik: <u>3. Beurteilung</u> [...] Zusammenfassend ist festzustellen, dass im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen M1 bis M3 keine immissionsrelevante Verringerung der Verkehrslärmeinwirkung an den zu den Hauptverkehrswegen nächstgelegenen Wohnhäusern bewirken und weitergehende qualifizierte aktive und passive Schallschutzmaßnahmen (gebäudebedingte Teilabschirmung, begrünte Schallschutzwände, Orientierung von schützenswerten Aufenthaltsräumen, Dimensionierung von Außenbauteilen mit erhöhten bewerteten Schalldämmmaßen, Einbau von Schallschutzfenstern mit schallgedämmter Lüftung usw.) nicht berücksichtigt sind. Aus Sicht des Immissionsschutzes bestehen gegen den vorgelegten Lärmaktionsplan Bedenken.</p> <p>Forderung:</p>	<p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen M1 bis M3 enthalten Pegelreduzierungen von bis zu 3 dB(A). Eine Reduktion um 3 dB(A) ist mit einer Halbierung der Verkehrsstärke zu vergleichen. Die vorgesehenen Maßnahmen sind daher durchgehend geeignet, um lärmbedingte Beeinträchtigungen zu verringern. Dies schließt nicht aus, dass in der Zukunft weitere Lärminderungsmaßnahmen vorgehen werden können. Die vom Fachbereich Umwelt und Naturschutz genannten Maßnahmen kommen sind jedoch nur teilweise hierfür geeignet. Insbesondere die vorgeschlagenen Schallschutzwände sind im Stadtbereich von Lindenberg aus Platz- sowie städtebaulichen Gründen nicht realisierbar.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		Die Bedenken können ausgeräumt werden, wenn die oben aufgeführten, qualifizierten Lärmschutzmaßnahmen in den Lärmaktionsplan übernommen werden.	Die Lärmsanierung und die Lärmaktionsplanung sind nicht vergleichbar. Die Lärmaktionsplanung bezweckt die Verringerung von Umgebungslärm im Freien, etwa in Außenbereichen (Gärten, Balkone). Der Einbau von Lärmschutzfenstern oder die Ausrichtung von Wohnräumen kann dies nicht bewirken.
6.	VG Argental, Schreiben vom 05.11.2015	Die Gemeinde Röthenbach (Allgäu) bringt im Rahmen dieses Verfahrens (LAP Lindenberg) keine Anregungen und Bedenken vor.	Kenntnisnahme.
7.	Markt Scheidegg, Schreiben vom 19.11.2015, AZ: 172 - rs	Einwände oder weitere Anregungen werden nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.
8.	Markt Weiler-Simmerberg, Schreiben vom 23.11.2015, Az. 172 - ba	Keine Einwände zum Lärmaktionsplan der Stadt Lindenberg.	Kenntnisnahme.
9.	Landratsamt Lindau, Fachbereich Bauwesen, Schreiben vom 27.11.2015, AZ 31-6024-00001/15	Das Bauamt sieht keine baurechtlichen Belange und gibt keine Stellungnahme ab.	Kenntnisnahme.
10.	Regierung von Schwaben, Höhere Landesplanungsbehörde, Schreiben vom 09.12.2015	Aus landesplanerischer Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.	Kenntnisnahme.

Die öffentliche Auslegung fand in der Zeit vom 06.11.2015 bis 07.12.2016 mit der Entwurfsfassung vom 19.10.2015 statt.

Von folgenden Bürgern (Öffentlichkeit) wurden Anregungen geäußert, die wie folgt behandelt werden:

### Stellungnahmen der Bürger (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
11.	Bürger 1 (Eingang vorab)	<p>Schreiben vom 15.05.2015:</p> <p>Kritik: Die Kartierung der Goßholzer Straße (St 2378) endet an der Einmündung „An der Alp“. Der Ortsteil Goßholz ist somit nicht erfasst worden. Außerdem wird die Geschwindigkeitsbeschränkungen von derzeit 50 km/h von vielen Fahrzeugen nicht eingehalten.</p> <p>Forderung: Die Maßnahmen, die im Rahmen des LAP erfolgen, sollten auch für Goßholzer ergriffen werden.</p> <p>Vorschläge: Tempo 30 für die Ortsdurchfahrt Goßholz; lärmarrer Asphalt und Lkw-Verkehrslenkung sollten als weitere Maßnahmen bei Gelegenheit folgen.</p>	<p>Die 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst nur Straßen mit einer Verkehrsbelastung von min. 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV ca. 8.200 Kfz/24h). Deshalb ist die Goßholzer Straße nördlich der Einmündung „An der Alp“ nicht kartiert (Pflichtkartierung) und folglich nicht Gegenstand der LAP der Stadt Lindenberg i. Allgäu. Die angesprochene Ausweitung evtl. geplanter Maßnahmen für den Streckenabschnitt Goßholzer Straße für den Ortsteil Goßholz selbst ist im Maßnahmenkatalog enthalten.</p>
12.	Bürger 2 (Eingang vorab)	<p>Schreiben vom 10.04.2015:</p> <p>Kritik: a) Speziell an Freitagen und Samstagen in der Zeit zwischen 02.00 Uhr und 03.00 Uhr ziehen Betrunkene laut grölend an der Hauptstraße entlang. Teilweise fahren hier von einem ortsansässigen Lokal (Bleifrei) Gäste mit Vollgas und laut aufgedrehter Musikanlage ihre Privatrennen.</p> <p>Forderung: Betreiber der Lokalität sollte in die Pflicht genommen werden.</p> <p>Kritik: b) Mögliche Außenbewirtschaftung am „Kesselhaus“ mit Außenbeschallung, Zu- und Abfahrtsverkehr zum Hut-</p>	<p>Gewerbelärm ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung, Gewerbe- und Anlagenlärm unterliegt den Regelungen der TA Lärm. Beschwerden über Gewerbelärm können bei der unteren Immissionsschutzbehörde im zuständigen Landratsamt vorgebracht werden.</p> <p>Auffällige Verhaltensweisen einzelner Verkehrsteilnehmer sind über Verkehrslärmschutzmaßnahmen schwer zu beeinflussen. Gegenseitige Rücksichtnahme und die Sensibilisierung der Verkehrsteilnehmer kann die Situation verbessern.</p> <p>Beschwerden können bei der Polizei oder beim Ordnungsamt vorgetragen werden.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>museum. Forderung: Die evtl. auftretenden Probleme sollten schon im Vorfeld bei der LAP berücksichtigt werden.</p>	
13.	Bürger 3 (Eingang vorab)	<p><b><u>Ideensammlung</u></b> der Bürgerinitiative, zusammengefasst von der Stadt Lindenberg in Kategorien.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) <u>Geschwindigkeitsbeschränkungen</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tempo 30 für den kartierten Bereich der St 2378 im Stadtgebiet von Lindenberg.</li> </ul> </li> <li>2) <u>Verkehrsüberwachung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ortsfeste Radarmessgeräte Typ: POLYSCAN SPEEDTOWER mit LiDAR - Technik auf Höhe "Blatt und Blüte" stadtauswärts und Höhe Josef Reich Straße stadteinwärts bzw. auf der Pfänderstraße auf halber Höhe zur Einmündung Peter-Dörfler Straße stadteinwärts und stadtauswärts, sowie in Goßholz.</li> <li>- Im Bereich der Ortseingänge in Goßholz innerorts jeweils eine fest installierte Radaranlage.</li> </ul> </li> <li>3) <u>Verkehrsraumgestaltung</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mehrere permanente Geschwindigkeitsanzeigen (sie fahren..") entlang des Straßenverlaufs Hauptstraße – Pfänderstraße.</li> <li>- Zebrastreifen auf Höhe der Bushaltestelle ( Hauptstraße 119 - Pfänderstraße 1).</li> <li>- Intelligente Ampel an der Einmündung Austraße / Hauptstraße, die bei Annäherung von Schnellfahrern auf Rot schaltet und dann wieder auf grün umschaltet; besonders für stadteinwärts fahrende Fahrzeuge sinnvoll. Die Ampeln sind so gesteuert, dass der Verkehrsfluss nicht leidet! (vergl. Lösung in Baden- Württemberg). Zusätzlich wird das Einfahren aus der Austraße wieder gefahrfrei möglich.</li> <li>- Zebrastreifen auf Höhe Bäckerei Holderried.</li> <li>- Aufpflasterung am Straßenrand und an den Straßeneinmündungen durch Teerbelag ersetzen.</li> </ul> </li> </ol>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h an der St 2378 im innerstädtischen Bereich wurden im Zuge der Aktionsplanung berechnet - Maßnahmen sind im Entwurf Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitskontrollen können sich positiv auf das Fahrverhalten und somit auf die Emissionen im Straßenverkehr auswirken. Sie sind daher flankierend zu Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzusehen.</p> <p>Geschwindigkeitsanzeigen bewirken zumindest einen Erinnerungseffekt und reduzieren so unbewusste Geschwindigkeitsübertretungen. Im Lärmaktionsplan ist eine "fahrdynamisch wirksame Mittelinsel als Querungshilfe westlich der Gebhard-Huber-Straße (auf Höhe des Restaurants, Pfänderstraße 2; Anlage 13)" enthalten. Ob diese mit einem Zebrastreifen versehen werden kann, ist noch im Detail zu prüfen (u.a. Anzahl der Fußgängerquerungen). Kritisch zu sehen ist die Einrichtung einer "intelligenten" Ampel, da diese möglicherweise auch eine beschleunigende Wirkung haben bzw. un stetiges Fahrverhalten provozieren könnte. Darüber hinaus könnte sie als "Schikane" gewertet und damit die Akzeptanz verringert werden. Bauliche und gestalterische Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung mit Vorteilen</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Poller.</li> <li>- Keine Fahrbahnmarkierungen (vergl. neueste Studien zu T 30).</li> <li>- Eine Querungshilfe in Goßholz zwischen den beiden Bushaltestellen.</li> <li>- Eine Verkehrsinsel am Ortseingang Goßholz aus Richtung Riedhirsch kommend.</li> <li>4) <u>Sonstiges</u> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanaldeckel , Gas- , Wasserschieber sanieren</li> <li>- Fahrbahnbelag Obere Hauptstraße - Pfänderstraße sanieren. Aufbrüche und Flicker beseitigen Anbindung an Kanaldeckel erneuern</li> <li>- Bei Fahrbahnsanierung lärmindernden Asphalt im Bereich Obere Hauptstraße - Pfänderstraße vorsehen.</li> <li>- Schneesammelplatz im Westen der Stadt für Gewerbegebiet und Liebherr einrichten!</li> <li>- Berücksichtigung des Ortsteils Goßholz im Rahmen der Lärmaktionsplanung</li> </ul> </li> </ul>	<p>für nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer werden als die bessere Alternative gesehen.</p> <p>Die Entfernung von Aufpflasterungen ist nur dort sinnvoll, wo die dadurch bedingten Emissionen andere Emissionen übersteigen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten treten Geräusche von Pflasterflächen deutlich zurück.</p> <p>Als Maßnahmen im Lärmaktionsplan sind sowohl eine Mittelinsel am Ortseingang, als auch im Bereich der Bushaltestellen enthalten.</p> <p>In der Pfänderstraße ist der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages vorgesehen.</p> <p>Der Dorfbereich von Goßholz mit überwiegender Wohnnutzung ist in die Maßnahmen mit einbezogen; davon ausgenommen ist nur der als Gewerbegebiet gewidmete Bereich.</p> <p>Das Ersetzen von gepflasterten Fahrbahndecken durch einen Teerbelag vermindert die Emissionen im Straßenraum.</p> <p>Bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen an Schachtdeckeln empfiehlt sich der Austausch gegen konische Schachtdeckel.</p> <p>Lärmarme Fahrbahnbeläge wurden im Zuge der Aktionsplanung berechnet - Maßnahmen sind im Entwurf Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Die 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst nur Straßen mit einer Verkehrsbelastung von min. 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV ca. 8.200 Kfz/24h). Deshalb ist die Goßholzer Straße nördlich der Einmündung „An der Alp“ nicht kartiert (Pflichtkartierung) und folglich nicht Gegenstand der LAP der Stadt Lindenberg i. Allgäu. Die angesprochene Ausweitung evtl. geplanter Maßnahmen für den Streckenabschnitt Goßholzer Straße für den Ortsteil Goßholz selbst liegt im Ermessen der Stadt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			<p>Zusammenfassung: Die Vorschläge der Bürgerinitiative werden grundsätzlich positiv gesehen. Ein großer Teil der Vorschläge ist bereits in den Maßnahmen enthalten.</p>
14.	Bürger 4 (Eingang vorab)	<p>Schreiben vom 11.10.2015: Kritik: Die Formulierung zu vor- und nachrangigen Sanierungsbereichen entlang der St 2378 sollte nochmals überarbeitet werden um nicht den Eindruck entstehen zu lassen, dass einige Bereiche weniger wichtig für die Lärmsanierung sind!</p>	<p>Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurden vorrangige und nachrangige Lärmbrennpunkte identifiziert. Die vorrangigen Lärmbrennpunkte wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) ausgewertet. Auch nachrangige Brennpunkte wurden bei den Berechnungen zur Maßnahmenplanung beachtet.</p>
15.	Bürger 5 (Eingang vorab)	<p>Schreiben vom 13.10.2015: Kritik: Punkt 1 Da nachweislich in Goßholz 85% der Autofahrer am östlichen Ortseingang (am westlichen etwas weniger) Tempo 50 nicht einhalten und genau dort eine Flüchtlingsunterkunft für mindestens 70 Personen entsteht, die bis spätestens Ende des Jahres bezogen werden soll, ist es dringend erforderlich, dass die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht erst für die nächsten fünf Jahre eine geplante Maßnahme ist, sondern sofort bzw. Anfang des Jahres 2015 in Kraft c 7esetzt wird.</p> <p>Punkt 2 Ebenso sollte der Bau der Mittelinsel, schon allein wegen des oben genannten Problems, am östlichen Ortseingang nicht in den nächsten fünf Jahren, sondern schnellstens in Angriff genommen werden.</p> <p>Punkt 3 Die Querungshilfe im Bereich der Busbucht in Fahrtrichtung Röthenbach ist an der vorgesehenen Stelle nicht hilfreich. Die große Gefahrenstelle ist ganz klar zwischen den beiden</p>	<p>Die Stadt Lindenberg errichtete in Absprache mit dem staatl. Bauamt Kempten am östlichen Ortseingang von Goßholz eine fahrdynamisch wirkenden Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung. Im Maßnahmenplan ist eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit im Dorfkern auf 30 km/h enthalten. Die Maßnahme soll unmittelbar nach Beschluss des Lärmaktionsplans umgesetzt werden.</p> <p>Die Mittelinsel zur Geschwindigkeitsdämpfung am östlichen Ortseingang wurde bereits errichtet.</p> <p>Die genaue Lage und Form der Querungshilfe im Dorfkern wird noch festgelegt. Hierbei sind verschiedene Parameter zu berücksichtigen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Bushaltestellen mit Schwerpunkt zur Bushaltestelle in Richtung Lindenberg. Hier stehen morgens bis zu 30 Schüler und zusätzlich Erwachsene, das Gros kommt aus dem Neubaugebiet - Althausweg und südlich davon, die mit größter Wahrscheinlichkeit die zu weit entfernte Querungshilfe an der dann nicht mehr vorhandenen Busbucht in Richtung Röthenbach nicht nutzen. Warum kann hier nicht ein Zebrastreifen mittig von Haus Nr. 17 verlaufend, angebracht werden. Dieser Zebrastreifen ist von Lindenberg, wie von Riedhirsch her kommend sehr gut einsehbar und der Autofahrer kann sein Tempo so verringern, dass er, wenn ein Fußgänger diesen Zebrasteifen benutzen will, nicht anhalten muss. Ebenso ist er gut einsehbar für die Autofahrer aus Heimenkirch/Geigersthal und vom Althausweg/Goßholzer Tobel kommend, diese müssen ohnehin anhalten, wenn sie auf die St 2378 einfahren und auch für Fußgänger und Fahrradfahrer, egal I., woher sie kommen oder wohin sie wollen. Außerdem ist ein Zebrasteifen schneller umsetzbar als der langwierige Bau einer Querungshilfe, denn wir benötigen die Hilfen schnellsten.</p> <p>Punkt 4 Auf Seite 9 des Entwurfes des Lärmaktionsplans der Stadt Lindenberg im Allgäu vom 08.10.2015 wird in Bezug auf Querungshilfen dargelegt, dass diese sich positiv auf die Lärmsituation auswirken, da erzwungene Halte vermieden werden, eine Verstetigung des Verkehrsflusses erfolgt. Diese prinzipiell positive Auswirkung von Querungshilfen wird jedoch in Goßholz durch die Errichtung einer Querungshilfe im Bereich der Busbucht in Fahrtrichtung Heimenkirch zunichte gemacht, da die Busse in Zukunft nicht mehr in der Busbucht halten werden, sondern auf der Fahrbahn selbst. Das hat zur Konsequenz, dass der gesamte Verkehr abrupt hinter dem jeweils haltenden Bus stoppen und bei laufendem Motor warten muss, bis sich</p>	<p>Das Wiedereinscheren der Busse aus der Busbucht in die Fahrbahn ist oft auch mit Wartezeiten für die Busse verbunden, was ebenso zu erhöhten Emissionen führt, da die Busse länger als notwendig stehen. Bei Auflösung der Busbuchten können die Haltezeiten der Busse minimiert werden, was sich außerdem positiv auf die Reisezeiten auswirkt.</p> <p>Auch aus Gründen der Verkehrssicherheit für die Fahrgäste werden bei Verkehrsbelastungen unter 750 Kfz/Std. und Richtung und einer Busfolgezeit von 10 Minuten und mehr so genannte Haltestellenkaps (ohne Busbucht) empfohlen (vgl. RASt 06, S. 101).</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>der Bus wieder in Bewegung setzt. Dies hat zur Folge, dass die umgebende Wohnbebauung durch die abbremsenden, wartenden und wieder anfahrenen Fahrzeugen durch Verkehrslärm und Abgase unnötig belastet wird. Ziel ist es doch, einen gleichmäßigen, stetigen Verkehrsfluss mit gedämpfter Geschwindigkeit zu erhalten, um die Anwohner vor Verkehrslärm und Luftverschmutzung zu schützen. Die vorliegende Planung widerspricht diesem Ziel und ist deshalb aus unserer Sicht nicht zu akzeptieren.</p>	
16.	Bürger 6 (Eingang vorab)	<p>Schreiben vom 31.10.2015:                      Kritik:  <u>Zu Punkt 2.1.4</u> Die Formulierung „vorrangige Lärmschwerpunkte“ und „nachgeordnete Lärmschwerpunkte“ entlang der St 2378 sollte nochmals überarbeitet werden um nicht den Eindruck entstehen zu lassen, dass einige Bereiche weniger wichtig für die Lärmsanierung sind!</p>	<p>Im Zuge der Lärmaktionsplanung wurden vorrangige und nachrangige Lärmbrennpunkte identifiziert. Die vorrangigen Lärmbrennpunkte wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) ausgewertet. Auch nachrangige Brennpunkte wurden bei den Berechnungen zur Maßnahmenplanung beachtet.</p>
17.	Bürger 7 (Eingang vorab)	<p>Persönlich am 27.10.2015:                      Bedenken und Anregungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Durch den Abschnitt mit 50 km/h zwischen der Stadt und Goßholz erfolgt eine starke Beschleunigung des Verkehrs. Dies führt zu schnellerem Fahren. Es kommt zu erhöhtem Lärmaufkommen durch den Brems- und Anfahrtsvorgang und einer Mehrbelastung der Umwelt.</li> <li>2. Es wird eine zusätzliche Verkehrsinsel auf Höhe der Einfahrt zum Wohngebiet „Am Schachen“ und gegenüber Mauderer gewünscht.</li> <li>3. Die jetzige Verkehrsplanung verleitet den Verkehr aus Richtung Heimenkirch/Riedhirsch in Richtung Scheidegg fahrend nicht die Strecke über das Stadtgebiet zu nehmen, sondern über das Wohngebiet „An der Alp“ in Richtung B 308 auszuweichen.</li> </ol>	<p>zu 1)                      Aus verkehrlichen Gründen wäre es sinnvoll die reduzierte Geschwindigkeit beizubehalten, allerdings ist die Akzeptanz aufgrund der lockeren Bebauung und des offenen Straßenraums eher schwierig. Der südseitige Straßenabschnitt zwischen der Stadt und Goßholz ist als Gewerbefläche gewidmet. Bei Gewerbenutzung gelten andere Maßstäbe. Insofern muss geprüft werden, inwieweit hier Maßnahmen rechtlich möglich sind.</p> <p>zu 2)                      Aus verkehrsplanerischer Sicht bestehen keine Einwände. Unter dem Aspekt der Geschwindigkeitsdämpfung könnte die gewünschte Verkehrsinsel eine Dämpfung der Fahrgeschwindigkeiten und eine Verstärkung des Verkehrsflusses unterstützen.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			zu 3) Es ist planerisches Ziel, Verkehre zwischen Heimenkirch/Riedhirsch ganz aus der Stadt herauszuhalten und über die Umfahrung (Alpenstraße) zu führen.
18.	Bürger 8	Schreiben vom 07.11.2015: Anregung einer 30-km-Zone in der ganzen Nadenbergstraße	Da die Nadenbergstraße Verbindungsfunktion aufweist und die Anordnung einer Tempo 30-Zone (Zeichen 274-1-50) auf Straßen mit Verbindungsfunktion nicht zulässig ist, wurde die Möglichkeit einer Anordnung von Tempo 30 als Einzelmaßnahme (Zeichen 274-53) geprüft. In einzelnen Abschnitten der Nadenbergstraße ist Tempo 30 als Einzelmaßnahme aufgrund örtlich begrenzter Gefahrenstellen bereits angeordnet. Eine mögliche Umsetzung weiterer Einzelmaßnahmen (Zeichen 274-53) wird derzeit von der Stadt vorbereitet.
19.	Bürger 9	Schreiben vom 15.11.2015 Kritik: Es werden beim Lärmaktionsplan zweierlei Maßstäbe angewendet. Es werden nur Maßnahmen von Goßholz bis zur Gebhard-Huber-Straße, nicht aber bis zum Stadtende - Alpenstraße. Forderung: Appell an die Stadträte generell in der Stadt Tempo 30 einzuführen.	Zwischen "Stadtende" und Alpenstraße besitzt die Pfänderstraße keinen Innerortscharakter mehr. Darüber hinaus sind die anliegenden Nutzungen gewerblicher Art. Bei Gewerbenutzung gelten andere rechtliche Voraussetzungen für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als in Wohngebieten. In der Pfänderstraße ist der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages vorgesehen. Eine generelle Einführung von Tempo 30 ist nicht zulässig, da die allgemeine Höchstgeschwindigkeit innerorts in Deutschland 50 km/h beträgt. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs (z.B. Anordnung einer niedrigeren Höchstgeschwindigkeit) dürfen (abgesehen von der Anordnung von Tempo 30-Zonen nach Absatz 1c oder Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Absatz 1d) nur dann angeordnet werden, wenn "auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt" (§45 StVO).
20.	Bürger 10	<p>Schreiben vom 14.12.2015</p> <p>Kritik:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Erhöhte Umweltbelastungen; Ein Fahrzeug produziert bei 50 bzw. 60 km/h wesentlich weniger Schadstoffe als bei 30km/h.</li> <li>b) Straßenverkehrslärm ist erst ab 80 km/h nennenswert. Dieser Wert ist in Lindenberg kein Thema, da nur auf der Alpenstraße diese Geschwindigkeit erreicht wird. Lärm ist in Lindenberg kein Problem.</li> <li>c) In Großstädten wurden sogar die Werte an den Ringstraßen bei Tempo 80 km/h als nicht gesundheitsgefährdend erkannt.</li> <li>d) Das von der Stadt eingeholte Gutachten enthält keinerlei Messungen [...] was Lärm betrifft.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Die Annahme, der Schadstoffausstoß bei 30 km/h sei per se höher als bei 50 bzw. 60 km/h, ist falsch. Bei verstetigtem Verkehrsfluss ist der Ausstoß geringer, insbesondere die Aufwirbelungen sind bei 30 km/h geringer.</li> <li>b) Die Aussage ist unzutreffend. Die Gesundheitsschädlichkeit von Straßenverkehrslärm hängt von verschiedenen Faktoren ab: der Verkehrsstärke, dem Anteil des Schwerverkehrs, der Oberfläche der Fahrbahn, der Topographie und auch der Geschwindigkeit und insbesondere vom Abstand zwischen Quelle und Empfänger. Das Bayerische Staatsministeriums für Umwelt (StMUG) und Gesundheit gibt Anhaltswerte für Straßenverkehrslärm aus, bei deren Überschreitung ein Lärmaktionsplan erforderlich ist (<math>L_{DEN} &gt; 67 \text{ dB(A)}</math> und <math>L_{Night} &gt; 57 \text{ dB(A)}</math>). Diese Werte sind im Stadtgebiet von Lindenberg entlang der (kartierten) St 2378 in der ersten Gebäudereihe häufig überschritten.</li> <li>c) Wie unter b) ausgeführt hängt der Grad der Gesundheitsschädlichkeit von Straßenverkehrslärm von verschiedenen Faktoren ab. Abhängig vom Abstand zwischen Fahrbahn und Wohnbebauung, Topographie oder auch aktiven Lärmschutzmaßnahmen kann daher in Einzelfällen eine Geschwindigkeit von 80 km/h hinzunehmen sein. In Lindenberg führt</li> </ul>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			<p>jedoch bereits die vorhandene Geschwindigkeit von 50 km/h zu erheblichen Belastungen bei der Wohnbevölkerung.</p> <p>d) Die Ermittlung des Umgebungslärms durch Straßenverkehr ist vom Gesetzgeber festgelegt. Danach ist Lärm durch Berechnungen auf Basis der Verkehrsbelastung zu ermitteln, Messungen finden grundsätzlich keine statt. Grund hierfür ist, dass Lärmmessungen stets nur ein Abbild der spezifischen Situation während der Messung wiedergeben. Sie sind stark von der momentanen Verkehrssituation, den meteorologischen Bedingungen (Wetterlage, Windrichtung) und vorherrschenden Fremdgeräuschen abhängig. Die gemessene Situation kann nicht auf mehrere Messorte oder Zeiträume übertragen werden. Für die Lärmberechnung wird stattdessen ein dreidimensionales Rechenmodell erstellt, das alle lärmrelevanten Verkehrsparameter (Verkehrsmenge, Zusammensetzung, Fahrbahnoberfläche, Gefälle/Steigung, Geschwindigkeit) berücksichtigt. Berechnete Lärmpegel sind repräsentativer als gemessene Werte.</p>
21.	Bürger 11	<p>Schreiben vom 07.12.2015 Kritik:</p> <p>a) Sanierung der Fahrbahnbeläge innerorts mit lärmarmen Mischgutsorten. In weiten Teilen der Ortsdurchfahrten in Lindenberg sind derartige Asphaltbeläge in der jüngeren Vergangenheit durch das SBA Kempten eingesetzt worden. [...] in den Berechnungsergebnissen ist diese reduzierende Wirkung nicht ersichtlich.</p>	<p>Die Eingangsdaten inklusive aller Straßenparameter wurden der Stadt Lindenberg vom Landesamt für Umwelt (LfU) zur Verfügung gestellt. Darin enthalten sind auch die Korrekturwerte für die Straßenoberflächen (DStrO). Gemäß „Dokumentation der Straßen (2D)-Attribute“ des LfU, Stand 06/2013 sind für die angesprochenen Abschnitte Korrekturwerte nach <u>VBUS</u> (Vorläufige Berechnungsmethode für Umgebungslärm an Straßen) angegeben. Für die angesprochenen, innerörtlichen Straßenabschnitte in Lin-</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• In sämtlichen Berechnungen wird von den Verkehrszählungen des SBA Kempten (SVZ 2010) bzw. den Anzeigetafeln der Stadt Lindenberg gesprochen. Mit einer Geschwindigkeit V85 (die gemittelt 85 % aller Verkehrsteilnehmer fahren) von teilweise "deutlich" über 50 km/h<sub>85</sub>. Mich würden hierzu die einzelnen Messmethoden und -Ergebnisse an den jeweiligen Standorten interessieren; grundsätzlich sollten diese Werte aus meiner Sicht keiner Geheimhaltungspflicht unterliegen.</li> <li>• Die Maßnahmen M1 und M2 bedeuten nach meiner Einschätzung die massive Verlagerung von Verkehr aus klassifizierten Straßen I Mischgebieten auf das nachgeordnete Wegenetz/ reine oder allgemeine Wohngebiete wie etwa "An der Alp" durch die bewusste Lenkung des Schwerverkehrs bzw. dort 50 km/h zul. Geschwindigkeit statt ggfls. 30 km/h auf der Staatsstraße. Damit wird das Lärmproblem lediglich auf andere Schultern verteilt, das kann nicht Sinn und Zweck des Lärmaktionsplanes sein. Zusätzlich ist "An der Alp" in weiten Teilen nur ein einseitiger Gehweg vorhanden, durch den erhöhten Verkehr (vor allem Schwerverkehr) entstehen neue bzw. erhöhte Gefahrenstellen (G+R Querung) für Fußgänger und Radfahrer!</li> <li>• Eine großräumige Lenkung des Schwerverkehrs beispielsweise von der Autobahn A96 über Wangen und Opfenbach kommend Richtung Scheidegg / Liebherr, bedeutet</li> </ul>	<p>denberg (St 2378) ist bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein Korrekturwert <math>D_{StrO} = 0</math> dB(A) und für die B 308 (<math>v = 70</math> km/h bis 100 km/h) ein Korrekturwert <math>D_{StrO} = -2</math> dB anzusetzen.</p> <p>Die Ergebnisse der Anzeigetafeln der Stadt Lindenberg werden von Seiten des Ordnungsamtes regelmäßig veröffentlicht. Die Messmethoden können jederzeit von Seiten des Ordnungsamtes erläutert werden.</p> <p>Die Stadt Lindenberg wird die Situation beobachten und ein Monitoring, z.B. in Form von Verkehrszählungen durchführen. Sollten sich signifikante Verkehrsverlagerungen in sensible Gebiete (z.B. Wohngebiete) ergeben wird die Stadt Lindenberg geeignete Gegenmaßnahmen ergreifen, Im Rahmen einer Untersuchung der Stadt Lindenberg zur Möglichkeit einer Ausweitung von Tempo 30-Zonen und zur Absicherung örtlicher Gefahrenstellen wurde für die Straße "An der Alp" eine 30 Km/h-Regelung empfohlen.</p> <p>Grundprinzip der Verkehrsplanung ist es den überörtlichen Kfz-Verkehr auf dem überörtlichen Straßennetz zu bündeln. Autobahnen und Bundesstraßen gehören</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>gleichzeitig eine erhöhte Belastung in anderen Ortsdurchfahrten wie etwa Heimenkirch und Auers. Die Bewohner dieser Straßenabschnitte und Ortsdurchfahrten werden sich auf den ggfls. vermehrten Schwerverkehr schon jetzt freuen! Aus meiner Sicht ist es aber noch gar nicht abschließend klar, wie viel und welcher Verkehr durch eine Beschränkung des Schwerverkehrs überhaupt beeinflusst werden kann. Nur durch ausführliche Verkehrsbefragungen des Schwerverkehr kann der Durchgangsverkehr vom Quell- und Zielverkehr unterschieden werden ... Eine genaue Aussage wie viel schwere LKW am Tag überhaupt durch Lindenberg "durchfahren" wäre vor Umsetzung irgendwelcher aufwändiger Maßnahmen (Beschilderungen, baulicher Art, etc.) sehr interessant.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Querungshilfen /Zebrastreifen: Aus meiner Sicht werden durch die vorgestellten Planungen der Bevölkerung teilweise Lösungen suggeriert, die zumindest nach meinen persönlichen Erfahrungen baulich gar nicht umsetzbar sind ... Zwischen Einbauten d.h. Randeinfassungen ist im Regelfall (zumindest gilt dies für weite Bereiche der Kooperations-Straßenmeisterei Sonthofen/ Lindenberg) eine Mindestbreite von 3,75 m für den Winterdienst vorzusehen!</li> <li>• Finanzierung: Die einzelnen Maßnahmen sollten mit aussagekräftigen Planungs- und Baukosten hinterlegt werden. Wenn der Bevölkerung in Lindenberg bzw. den umliegenden Gemeinden (Scheidegg und Weiler siehe deren Stellungnahmen zu den Kreisverkehren Liebherr I Staufner Straße) klar und in Cent I Euro dargestellt wird, was Sie die einzelnen Maßnahmen kosten,</li> </ul>	<p>dabei zur höchsten Netzkategorie und sollen bevorzugt den überörtlichen Kfz-Verkehr aufnehmen. Ggf. sind dazu auch Ausbaumaßnahmen erforderlich.</p> <p>Die Verkehrslenkung kann durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Ge- und Verbote, Wegweisung) und bauliche Maßnahmen erfolgen.</p> <p>Die Verkehrsführung für Lkw beinhaltet nicht nur die Verlagerung des Durchgangsverkehrs (z.B. nach Scheidegg), sondern auch die Verkehrsführung von Lkw-Zielverkehren (z.B. Liebherr) auf das übergeordnete Straßennetz (z.B. B 308). Dieses Straßennetz wurde zum Zwecke der Aufnahme überörtlicher Verkehre, insbesondere Schwerverkehre gebaut.</p> <p>Es erfolgt eine Planänderung. Das Durchfahrtsverbot für LKW wird durch ein Lenkungskonzept ersetzt.</p> <p>Bauliche Maßnahmen und deren technische Umsetzbarkeit werden im Rahmen der Entwurfsplanung geprüft.</p> <p>Die Umsetzung und Kostentragung der einzelnen Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan ist jeweils per Beschluss zu klären.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		dann reduzieren sich vermutlich die vorgestellten Wunsch-Maßnahmen von ganz allein. Ohne dass hier konkrete Unfallhäufungsstellen oder bauliche Defizite vorliegen wird die Stadt Lindenberg den jeweiligen Straßenbaulastträger (Bundesrepublik Deutschland bzw. den Freistaat Bayern) nur ganz ganz schwer zu einer finanziellen Beteiligung überzeugen können.	

## ANLAGE C

Zusammenfassung der Anregungen aus der erneuten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung im April 2017 und deren Abwägung

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.	<p>Polizeiinspektion Lindenberg im Allgäu, Zeichen BY7413- 005732-15/3 Schreiben vom 30.03.2017</p>	<p>Ausgangslage</p> <p>In Bezug auf die von Ihnen beschriebenen bisher durchgeführten baulichen Maßnahmen weise ich als redaktionelle Änderung darauf hin, dass die</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fußgängerampel in Höhe Liebherr im Sommer 2015 ersatzlos abgebaut wurde und</li> <li>- Sich der Fußgängervorrang an Fußgängerüberwegen nach dessen Markierung gem. Zeichen 293 StVO ergibt und nicht nach der Beschilderung gem. Zeichen 350 StVO</li> </ul> <p>Beschränkungen auf diesen Straßen (Staatsstraßen) können folglich im Umkehrschluss dazu führen, dass andere Straßen und Wohngebiete höher belastet werden.</p> <p>Diese Betriebe werden geschäftlich bedingt nicht nur</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Eine Verlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz ist nicht zu erwarten, da die Staatsstraßen auch nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung weiterhin die schnellste und attraktivste Wegeführung darstellen. Soweit in Einzelfällen nachgeordnete Straßen in Lindenberg in Anspruch genommen werden sollten, kann die Stadt in solchen Fällen in eigener Zuständigkeit reagieren.</p> <p>Anfahrbarkeit und Belieferung werden durch eine Absenkung der Geschwindigkeit nicht negativ berührt – im Gegenteil – es ist dadurch ein Gewinn an</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>von einzelner Kundschaft angefahren, sondern müssen von Liefer- und Schwerverkehr bedient werden.</p> <p>III, Maßnahmen – Empfehlungen</p> <p>M1) Unter Berücksichtigung der Gesamtumstände [...] kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Blumenstraße bis Pfänderstraße befürwortet werden, die sich auf die Nachtzeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr begrenzt.</p> <p>M2) Ob eine Halbierung des Schwerverkehrs erreicht werden kann muss zumindest in Zweifel gezogen werden.</p> <p>Deshalb muss zur Minderung</p>	<p>Verkehrssicherheit zu erwarten.</p> <p>Die Einschätzung wird begrüßt. Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h im Nachtzeitraum ist gemäß RLS-90 emissionsseitig von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen. Diese Entlastung wirkt sich nicht nur an den unmittelbar an der St. 2378 gelegenen Gebäuden sondern auch an den dahinter liegenden Gebäuden (ohne Überschreitungen der Richtwerte) positiv aus.</p> <p>Gleichwohl hält die Stadt auch tagsüber eine Geschwindigkeitsbeschränkung für erforderlich. Die Schutzwürdigkeit des betroffenen Schutzgutes "Mensch" in Bezug auf den Lärm und dessen gesundheitsgefährdende Wirkung ist in jedem Fall höher einzustufen als die Belange des Straßenverkehrs in Bezug auf die "Leichtigkeit" des Kfz-Verkehrs. Der Kfz-Verkehr wird nur marginal berührt, da er weiterhin möglich und nur abschnittsweise in seiner Höchstgeschwindigkeit eingeschränkt wird.</p> <p>Die Planungen zur Verbesserung der Umfahrung sind von übergeordneter Stelle bereits angeordnet. Diese Planungen des Staatlichen Bauamtes sehen bereits eine Stärkung der übergeordneten Straßen vor. B32 und B308 sind Teil des übergeordneten Straßennetzes, das für die Aufnahme des Durchgangsverkehrs vorgesehen ist und gemäß § 1 Abs. 1 FStrG vorrangig dem weiträumigen Verkehr dienen soll. Ggf. sind</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>des Durchgangsverkehrs schon an Knotenpunkten außerhalb Lindenberg eine Ab- bzw Umleitung erfolgen und bringt folglich auf der Umleitungsstrecke für andere Gemeinden ein höheres Verkehrsaufkommen, aber auch längere Fahrzeiten und -wege.</p> <p>Querungshilfen</p> <p>Die Anlage von Querungshilfen ist in erster Linie abhängig vom Querungsbedarf. Hier muss die Sicherheit und der Bedarf der Fußgänger im Vordergrund stehen. Diese Anlagen dürfen nicht geschaffen werden, nur um eine Senkung des Geschwindigkeitsniveaus zu erreichen.</p> <p>Wichtig an den Querungsstellen sind die Sichtbeziehungen, sowohl vom Fahr- auf den querenden Fußgängerverkehr, als auch umgekehrt. (Es wird auf die Problematiken</p>	<p>dort weitere Maßnahmen erforderlich. Kreisverkehre werden im LAP gemäß den dargestellten Vorteilen als wichtiges Element der Knotenpunktgestaltung eingesetzt. Die Knotenpunktgestaltung soll die Ab- bzw. Umleitung unterstützen.</p> <p>Die Standorte der Querungshilfen wurden aufgrund eines Querungsbedarfes ermittelt. Deshalb wurde u.a. auch eine Querungshilfe im Ortsteil Goßholz mit aufgenommen. Mit den vorgeschlagenen Querungselementen sollen lediglich als Nebenzweck auch die positiven Effekte sowohl im Hinblick auf den Lärmschutz, als auch auf die Verkehrssicherheit, insbesondere für den nicht-motorisierten Verkehr, verbunden werden. ("Win-win"-Situation).</p> <p>Der LAP entwickelt konzeptionelle Maßnahmen. Details wie ggf. erforderliche Halteverbote, Gestaltung etc. werden im Rahmen der Entwurfsplanung geklärt. Die konkreten Standorte werden dahingehend untersucht.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>der vorgeschlagenen Standorte eingegangen)</p> <p>Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs kann die Einrichtung eines Schutzstreifens von hier zwar grundsätzlich befürwortet werden, allerdings nicht an dieser Stelle und in Verbindung mit Fahrbahnteilern. Es ist zu befürchten, dass die Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kfz-Verkehr aufgrund der Verkehrslage nur in seltenen Fällen erfolgen wird.</p>	<p>Die Schutzstreifen für den Radverkehr stellt eine flankierende Maßnahme dar. Er soll ein sicheres Radfahren auf der Fahrbahn ermöglichen. Sicheres Radfahren, auch auf Hauptverkehrsstraßen, ist geeignet, insbesondere den innerörtlichen Kfz-Verkehr zu vermeiden. Details zur Anlage von Schutzstreifen werden im Rahmen der Entwurfsplanung geklärt. Der Einsatz von Schutzstreifen erfolgt auf der Basis der einschlägigen Regelwerke der FGSV. Die notwendigen Bedingungen werden erfüllt.</p>
2.	<p>IHK Schwaben, Geschäftsfeld Standort und Monitoring, Schreiben vom 20.04.2017</p>	<p>M1) Die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit nur noch abschnittsweise wird begrüßt.</p> <p>Sollten die Einbauten im Straßenverlauf erforderlich werden, um die Einhaltung der Geschwindigkeit durchzusetzen, so ist darauf zu achten, dass sie keine übermäßige Behinderung des Lkw-Verkehrs (Quell- und Zielverkehr) darstellen. Dies gilt</p>	<p>Die Einschätzung wird positiv zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die geplanten fahrdynamisch wirksamen Maßnahmen zielen nicht auf eine Behinderung des Kfz-Verkehrs, sondern auf eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeiten über den gesamten Streckenverlauf. Die Führung von Schwertransporten wird mit den beteiligten Behörden und Firmen abgestimmt. Die Fahrbahneinbauten und Gestaltungselemente können bedarfsweise auch überfahrbar gestaltet werden.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>insbesondere auch für etwaige Schwertransporte.</p> <p>M2) Ein Lkw-Durchfahrtsverbot wird weiterhin, wie bereits im Schreiben vom 07.12.2016 dargelegt, als nicht geeignet erachtet und der Verzicht auf das generelle Lkw-Durchfahrtsverbot ausdrücklich begrüßt.</p> <p>Einer Reduzierung des Schwerverkehrs durch Verkehrslenkung ist dann zuzustimmen, wenn dies nicht mit ungebührlichen Verlängerungen der Anfahrtswege verbunden ist. Hier ist es aus unserer Sicht wichtig, in der angekündigten "Zusammenarbeit mit den verursachenden Betrieben" ebenfalls im Interesse der Akzeptanz ein Einvernehmen zu erzielen.</p> <p>M3) Die Maßnahme wird begrüßt.</p>	<p>Die Einschätzung wird positiv zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ungebührliche Verlängerungen der Anfahrtswege für die ortsansässigen Gewerbegebiete sind nicht beabsichtigt. Die Nutzung alternativer Zufahrten ist weitestgehend zeitneutral möglich. Das übergeordnete Straßennetz (z.B. Bundesstraßen) hat jedoch die Aufgabe den Schwerverkehr und insbesondere den Durchgangsverkehr aufzunehmen. Ggf. sind dort Ertüchtigungen notwendig.</p> <p>Die Einschätzung wird positiv zur Kenntnis genommen</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
3.	<p>Staatliches Bauamt Kempten, Schreiben vom 05.05.2017, Zeichen P104-43810, Lärmaktionsplan der Stadt Lindau, Einholung und Stellungnahmen der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange</p>	<p>Der Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm ist hierbei eine wichtige Aufgabe aller Beteiligten. Konkret wurden vom Gesetzgeber Lärmgrenzwerte definiert, ab wann gegen entsprechende Lärmemissionen (bzw. Lärmimmissionen) Maßnahmen ergriffen werden sollen oder gar müssen.</p> <p>Für den vorliegenden Fall der Ortsdurchfahrt Lindenberg ist es unstrittig, dass in den kommenden Jahren Maßnahmen erforderlich werden.</p> <p><u>Rechtsgrundlage für die Straßenbaulastträger</u></p> <p>Rechtliche Grundlage für die Beurteilung und Behandlung von Verkehrslärm an Bundes- und Staatsstraßen sind die Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), die Verkehrswege-Schallschutzverordnung (24. BImSchV), die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) sowie die Richtlinien für den Verkehrs-lärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes</p>	<p>Die Einschätzung wird positiv zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Ergebnisse der Berechnung des Straßenverkehrslärms nach RLS-90 liegen dem staatlichen Bauamt vor.</p> <p>Hinsichtlich der Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV ist zu berücksichtigen, dass diese sich gemäß der Einleitung zu den Lärmschutz-Richtlinien-StV an die Grundsätze der Lärmsanierung anlehnen. Die Orientierungswerte wurden im Zeitpunkt ihres Erlasses im Jahr 1981 (damals noch als „Vorläufige Richtlinien“) unmittelbar aus der Lärmsanierung übernommen. Anders als die Auslösewerte der Lärmsanierung, die seit dem Bundeshaushalt 2011 um 3 dB(A) abgesenkt wurden, blieben die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV jedoch unverändert. Reformbemühungen auf Ebene der Verkehrsministerkonferenz, die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV den abgesenkten Auslösewerten der Lärmsanierung anzugleichen, waren bislang nicht erfolgreich.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>(VLärmSchR 97). Diese sind für den Straßenbaulastträger verbindliches Mittel zur Bewertung vorhandener Lärmbelastigungen sowie zur Beurteilung des vorgelegten Lärmaktionsplanes.</p> <p><b>Angewendete Berechnungsverfahren</b>  Als Grundlage zur Beurteilung von Lärm- betroffenenheiten wird gemäß Umgebungsärmrichtlinie die „Berechnungsvorschrift VBUS“ angewendet.  Für die Straßenbaulastträger sind die Rechenergebnisse nach RLS-90, also die Beurteilungspegel Lr,T und Lr,N einschlägig. Neben der vor genannten „Bewertung der Anzahl von Personen die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind“ wurden in der Schalltechnischen Untersuchung unter Punkt 7 auch Berechnungen gemäß der Vorgaben der RLS-90 durchgeführt.</p> <p>An der St 2378 werden auf</p>	<p>Zu den unterschiedlichen Berechnungsverfahren ist festzuhalten, dass das nationale Lärmschutzrecht nicht auf die Vorgaben der EG-Umgebungsärmrichtlinie abgestimmt ist. Es existieren unterschiedliche parallele Berechnungsvorschriften. Für die Lärmaktionsplanung sind die VBUS zwingend anzuwenden. Bei der Erstellung des Lärmaktionsplans ist die Stadt Lindenberg bemüht, die jeweils anzuwendenden Berechnungsvorschriften heranzuziehen, um das Vorliegen der Voraussetzungen für Lärmschutzmaßnahmen im jeweiligen Fall prüfen zu können.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Grundlage der Schalltechnischen Berechnung zum Lärmaktionsplan (Anlage 2, Ziffer 7) die einschlägigen Grenzwerte der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) zur Lärmsanierung für Kern-, Dorf-, Mischgebiete, sowie für Wohngebiete im Bereich der Pfänderstraße und Goßholzer Straße an mehreren Gebäuden erreicht bzw. übertroffen.</p> <p>Für die vorliegenden Fälle ist es somit unstrittig, dass in den kommenden Jahren Maßnahmen erforderlich werden. Es stellt sich nun hauptsächlich die Frage der Verhältnismäßigkeit der möglichen Maßnahmen.</p> <p><b>Einschätzung der geplanten Maßnahmen</b>  M1:  Die Anordnung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des</p>	<p>Die Einschätzung wird positiv zur Kenntnis genommen</p> <p>Der Hinweis zur Zuständigkeit wird zur Kenntnis genommen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Straßenbaulastträgers. Ob die vorhandenen Lärmimmissionen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit rechtfertigen, muss an der unteren Verkehrsbehörde, vertreten durch das Landratsamt Lindau entschieden werden.</p> <p>M2: Mit aktuellen Maßnahmen des Staatlichen Bauamt Kempten zur Beschilderung an der Bundesstraße B 308 wird der Fernverkehr als auch der Schwerverkehr um das Stadtgebiet Lindenberg umgeleitet, was zu einer Entlastung der OD Lindenberg führt. Abschließend kann für das Lenkungs-konzept im Rahmen des Lärmaktionsplanes keine Stellungnahme abgegeben werden, da uns das Konzept noch nicht vorliegt.</p>	<p>Die aktuellen Maßnahmen des Staatlichen Bauamtes, die Knotenpunkte der Umfahrung Lindenergs hinsichtlich Ihres Durchflusses zu verbessern, sind zu begrüßen und entsprechen der Absicht des Lkw-Lenkungs-konzeptes. Hierbei wird eine Verlagerung des Lkw-Verkehrs von der Ortsdurchfahrt im Rahmen des Staatsstraßennetzes auf das höherrangige Bundesstraßennetz angestrebt.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>M3: Wird künftig aus Gründen der Verkehrssicherheit und/oder Dauerhaftigkeit eine Sanierung der Straße aus Sicht des Straßenbaulastträgers notwendig, wird von uns der Einsatz vom lärmarmen Asphalt geprüft. [...] Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt auf Grundlage der vorhandenen Haushaltsmittel.</p> <p>Flankierende / fahrdynamische Maßnahmen (zu M1 und M2) Der Lärmaktionsplan sieht in Ergänzung zu den geplanten M 1 und M2 weitere bauliche Maßnahmen vor, die einerseits die Geschwindigkeit verringern, andererseits den Verkehrsfluss in der Ortslage verbessern sollen. [...] Die Sinnhaftigkeit der Anordnung von Querungshilfen zur Reduzierung der Geschwindigkeit wird seitens des Baulastträgers in Frage gestellt. [...] Neben der zuvor geäußerten Skepsis [...] werden diese in Ihrer Vielzahl grundsätzlich vom</p>	<p>Die Zusage des Staatlichen Bauamtes, bei künftigen Belagssanierungen den Einsatz lärmarmen Asphalts zu prüfen, wird begrüßt.</p> <p>Querungshilfen können sehr wohl die Fahrgeschwindigkeiten reduzieren, wenn sie fahr-dynamisch wirksam sind. Der Verkehrsfluss wird durch Querungshilfen nicht gehemmt, wenn sich alle Verkehrsteilnehmer vorausschauend verhalten. Eine Reduzierung von Fahrspuren oder ein Einbau dauerhaft betriebener Signalanlagen ist nicht beabsichtigt. Von einer "beliebigen" Aneinanderreihung der Querungshilfen kann nicht die Rede sein. Jeder Maßnahme liegt ein begründetes Querungsbedürfnis zugrunde. Einzelne fahrdynamisch wirksame Maßnahmen bewirken eher eine un stetige Fahrweise und sind somit kontraproduktiv. Erst die Aneinanderreihung mehrerer fahrdynamisch wirksamer Maßnahmen in dichter Folge führt zu einem Verzicht auf dazwischen liegende Beschleunigungs- und Bremsvorgänge und damit zu einer Verstetigung auf reduziertem Geschwindigkeitsniveau. Somit ist eine "Vielzahl" fahrdynamisch wirksamer Maßnahmen erforderlich, um die angestrebte "lärmarme" Fahrweise zu erreichen.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		Straßenbaulastträger abgelehnt.	
4.	LRA Lindau, Fachbereich Verkehr Schreiben vom 02.05.2017, Az.: 23.2, Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde	<p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 02.03.2017 verweisen wir inhaltlich auf die beigefügte Stellungnahme des Referats Immissionsschutz und teilen mit, dass den geplanten Maßnahmen M1 und M2 nicht zugestimmt werden kann. Dies wird aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht wie folgt begründet:</p> <p><b>Maßnahme 1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</b></p> <p>Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen gemäß § 45 Abs. 9 StVO grundsätzlich nur dort angeordnet werden, wo diese aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten sind. Ursächlich können besondere Gefährdungen sein, aber auch Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Maßgebend</p>	<p>Der Hinweis auf die Stellungnahme des Referats Immissionsschutz wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs aus Lärmschutzgründen gilt § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO mit der Maßgabe, dass diese nur angeordnet werden dürfen, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Lärm erheblich übersteigt. Es trifft zu, dass im nationalen Recht die RLS 90 als maßgebliche Berechnungsvorschrift herangezogen werden. Anders als in der Stellungnahme des Fachbereichs Verkehrs dargestellt, sind Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 innerorts aber nicht erst bei Überschreitung der Orientierungswerte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht möglich, sondern lediglich „insbesondere“ bei Überschreitung der Werte (Ziff. 2.1 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass auch unterhalb dieser</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>für die Berechnung der Beurteilungspegel in Bezug auf Maßnahmen zur Lärmreduzierung ist dabei die Berechnungsvorschrift RLS-90. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 innerhalb geschlossener Ortschaften ist demnach in Wohngebieten dann möglich, wenn tagsüber/nachts 70/60 dB(A) überschritten werden. In Mischgebieten sind ein Tagesrichtwert von 72 dB(A) und nachts ein Richtwert von 62 dB(A) zu überschreiten.</p> <p>Die Berechnungsgrundlagen für den Bereich der Ortsdurchfahrt von Goßholz fehlen [...] Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h dürften demnach nicht vorliegen. Die immissionsschutzrechtliche Stellungnahme verweise auf das Erfordernis einer Berechnung durch einen anerkannten Sachverständigen Im Bereich von der Kreuzung</p>	<p>Orientierungswerte Geschwindigkeitsbeschränkungen und andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden können, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.</p> <p>Die 2. Stufe der Lärmkartierung erfasst nur Straßen mit einer Verkehrsbelastung von min. 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV ca. 8.200 Kfz/24h). Deshalb ist die Goßholzer Straße nördlich der Einmündung „An der Alp“ nicht kartiert (Pflichtkartierung Hauptverkehrsstraßen). Da auch in Goßholz unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen vorliegen, ist auch die Ortsdurchfahrt von Goßholz Gegenstand des Lärmaktionsplans. <b>Die Maßnahme wurde als M1 b von der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt Lindenberg (M1 a) abgekoppelt.</b> Sie bleibt gleichwohl im Lärmaktionsplan erhalten. Vor einer Realisierung wird die Stadt Lindenberg die Ortsdurchfahrt Goßholz nachkartieren und die Lärmbelastung ermitteln.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Goßholzer Straße / An der Alp bis zur Kreuzung Goßholzer Straße / Berliner Straße wird der heranzuziehende Richtwert am Tage zwischen 3 und 5 dB(A) unterschritten. Während der Nachtzeit wird der zulässige Richtwert an einem Anwesen überschritten und an zwei Anwesen ausgeschöpft.</p> <p>In Abwägung der Interessen der Betroffenen, hier deren Schutzwürdigkeit in Bezug auf den Lärmschutz und den Belangen des Straßenverkehrs ist eine Maßnahme in Form einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht geboten.</p> <p>Im Bereich der Zone Hauptstraße – Pfänderstraße wird der zulässige Tagesimmissionsrichtwert unterschritten und an einem Anwesen gerade noch eingehalten. Während der Nachtzeit tritt eine Überschreitung an zwei Anwesen auf, einmal wird der zulässige Immissionsrichtwert</p>	<p>Die Schutzwürdigkeit des betroffenen Schutzgutes "Mensch" in Bezug auf den Lärm und dessen gesundheitsgefährdender Wirkung ist in jedem Falle höher einzustufen, als die Belange des Straßenverkehrs in Bezug auf die "Leichtigkeit" des Kfz-Verkehrs. Der Kfz-Verkehr wird nur marginal berührt, da er weiterhin möglich und nur abschnittsweise in seiner Höchstgeschwindigkeit eingeschränkt wird. Darüber hinaus ist für den Kfz-Verkehr ein Kompensationseffekt in Form eines Sicherheitsgewinns zu erwarten.</p> <p>Im Bereich der Zone Hauptstraße Pfänderstraße (liegt gemäß Flächennutzungsplan der Stadt Lindenberg in einem Wohngebiet) treten Überschreitungen des Richtwertes (Lärmschutz-Richtlinien-StV) von 60 dB(A) für Wohngebiet im Nachtzeitraum an 16 Gebäuden auf. An 2 Gebäuden wird der Richtwert von 62 dB(A) im Mischgebiet überschritten.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>ausgeschöpft. Eine Interessensabwägung rechtfertigt auch hier eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht.</p> <p><b>Maßnahme 2</b> Der Entwurf des Lärmaktionsplanes beinhaltet keine detaillierte inhaltliche Beschreibung des LKW-Verkehrsführungskonzepts. Hier wäre eine entsprechende Ergänzung erforderlich. Eine Entlastung kann jedoch wohl hauptsächlich durch Verlagerung des Durchgangsverkehres erreicht werden.</p> <p>Quell- und Zielverkehr wird auch weiterhin über die klassifizierten Straßen (ST 2378 und ST 2383) aus der Stadt heraus- und hinein geleitet werden müssen. Eine Verlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz erscheint nicht erstrebenswert. [...]</p> <p>Es bleibt festzuhalten, dass</p>	<p>Das Lkw-Verkehrsführungskonzept sieht eine weitestmögliche Ableitung des Lkw-Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz vor, d.h. auf klassifizierte Straßen - in diesem Falle - Bundesstraßen. Der Verlauf der Bundesstraßen B32 und B308 ist hinreichend bekannt, insofern erscheint eine detaillierte inhaltliche Beschreibung verzichtbar.</p> <p>B32 und B308 sind Teil des übergeordneten Straßennetzes, das für die Aufnahme des Durchgangsverkehres vorgesehen ist. Ggf. sind dort weitere Maßnahmen erforderlich.</p> <p>Unabhängig von der tatsächlichen Menge ist eine Verlagerung des Durchgangsverkehres sinnvoll. Darüber hinaus können auch Teile des Quell- und Zielverkehrs über das Bundesstraßennetz abgewickelt werden. Die Maßnahme M2 ist darüber hinaus nicht die einzige Maßnahme des LAP, sondern Teil eines abgestimmten Bündels von Maßnahmen.</p> <p>Eine Verlagerung auf das nachgeordnete Straßennetz ist nicht beabsichtigt und wird auch nicht erwartet. Soweit der Schwerverkehr über die hierfür gesetzlich vorgesehenen (§ 1 Abs. 1 FStrG) Bundesstraßen geleitet werden soll, betrifft dies schon per Definition kein „nachgeordnetes“ Straßennetz. Durch das Lenkungskonzept selber ist eine Verlagerung auf nachgeordnete Kreis- oder Gemeindestraßen nicht zu erwarten. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Lindenberg zur Umleitung des Schwerverkehres überörtliche Planungen mit den Nachbargemeinden betreiben wird. Diese Planungen werden mit ortsansässigen Firmen abgestimmt werden, um die Akzeptanz zu erhöhen. Dies hat in der Vergangenheit bereits Erfolge erzielt.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>eine Lenkung des Durchgangsverkehrs zwar ein geeignetes Mittel ist und erstrebenswert wäre, aber nach Abwägung aller Gesichtspunkte, nur schwer zu realisieren sein wird. Eine Verlängerung des Fahrtweges, wodurch der Schwerverkehr, der sich auf klassifizierten Straßen bewegt, auf die klassifizierte Ortsdurchfahrt anderer Gemeinden (hier insbesondere B32 in Heimenkirch) verlagert wird und somit das Problem nur weitergeschoben wird, kann nicht zielführend sein. Da es sich bei dem Lenkungskonzept um einen Vorschlag handelt, kommt es auf die Akzeptanz durch die Gewerbebetriebe und Transporteure, die dem Vorschlag freiwillig folgen sollen, entscheidend an. Dies wird aber nur geschehen, wenn sie die verfolgten Ziele und Verbesserungen nachvollziehen können. Aus den angeführten Gründen erscheint dies aber nicht wahrscheinlich. Durch die</p>	

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>beabsichtigte Lenkung des Schwerverkehrs lassen sich daher wohl kaum spürbare Verbesserungen der Lärmsituation erreichen.</p> <p>Maßnahme 3 Die Sanierung des Fahrbahnbelags ist aus straßenbaurechtlicher Sicht zu beurteilen.</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>
5.	<p>LRA Lindau, Fachbereich Umwelt und Naturschutz Schreiben vom 25.04.2017</p>	<p>Beurteilung</p> <p>- (a) In Ziffer 2.3.1 des Lärmaktionsplanes ist bei der Beschreibung der Maßnahme M3 eine Unstimmigkeit im Umfang des aufzubringenden lärmarmen Asphalts zwischen dem zeichnerischen und dem textlichen Teil des Lärmaktionsplanes vorhanden. Das im zeichnerischen Teil eingetragene Teilstück zwischen Berliner Straße / Hauptstraße ist im Textteil nicht beschrieben.</p> <p>- (b) In Ziffer 1.4 des Lärmaktionsplanes sind die nationalen Lärmindizes</p>	<p>a) wurde entsprechend ergänzt</p> <p>b) Die im LAP, Ziffer 1.4 angeführten Immissionsrichtwerte Schiene werden durch die Richtwerte der „Lärmschutz-Richtlinien-StV“ ersetzt. (Werte bleiben, Quelle bitte ändern) Berechnungen gemäß nationaler Berechnungsvorschrift RLS-90 wurden</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>unvollständig aufgeführt worden. Anstelle der Immissionsrichtwerte der Förderrichtlinie – Schiene sind die Immissionsrichtwerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) zu benennen, zur Beurteilung der Prognoseergebnisse heranzuziehen und die Beurteilungsergebnisse im Aktionsplan darzustellen.</p> <p>- (c) Auf Seite 4 des Lärmaktionsplanes sind die Quellenangaben Nr. 1 und 2 zu aktualisieren</p> <p>- (d) In Ziffer 2.1.1 des Lärmaktionsplanes ist die Fundstelle (vermutlich Tabelle 7 des Gutachtens der Firma</p>	<p>durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Form von Gebäudelärmkarten in den Anlagen 5.1 - 5.6 getrennt für das Erdgeschoss, 1.Obergeschoss und das 2.Obergeschoss jeweils für die Beurteilungszeiträume Tag (06.00 Uhr - 22.00 Uhr) und Nacht (22.00 Uhr - 06.00 Uhr) im Bericht ACB-0815/6766/03 dargestellt. Die Gebäudefassaden mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach VLärmSchR 97 (Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes) und Überschreitungen der Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV (Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm) sind in den Karten farblich gekennzeichnet.</p> <p>(c) Die Quellen wurden entsprechend korrigiert</p> <p>"Bei Dauerbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) während der Nacht besteht nach neuen medizinischen Erkenntnissen ein signifikant höheres gesundheitliches Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, von Bluthochdruck und weiteren Erkrankungen unabhängig davon, ob die Geräusche von den Betroffenen bewusst als störend wahrgenommen werden oder nicht."</p> <p>(d) Die Quelle wurde ergänzt</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>accon vom 07.08.2015) der Betroffenenanzahl zu ergänzen.</p> <p>- (e) In Ziffer 2.1.1 des Lärmaktionsplanes ist die geschätzte Zahl der vom Lärm an den Hauptverkehrsstraßen belasteten Wohnungen für den Zeitraum der Nacht unterteilt in die Klassen 55 bis 65 dB(A), 65 bis 75 dB(A) und über 75 dB(A) zu ergänzen.</p> <p>- (f) In Ziffer 2.1.4 des Lärmaktionsplanes wird ein spezieller Lärmbewertungsmaßstab (NoiseScore) zur Beurteilung der vorrangigen Lärmbrennpunkte eingesetzt. Der eingesetzte Bewertungsmaßstab entspricht nicht den in Ziffer 2.2 der Vollzugshinweise genannten Prioritätensetzungen und ist entsprechend zu korrigieren.</p> <p>- (g) Die in Ziffer 2.2.1 des</p>	<p>(e) Gemäß Umgebungslärmrichtlinie (Richtlinie 2002/48/EG des europäischen Parlamentes und des Rates vom 25.06.2002), Anhang 6, 2.7 [...] ist die geschätzte Anzahl der Wohnungen mit <math>L_{DEN}</math>-Werten über 55, 65 bzw. 75 dB [...] anzugeben. Die Tabelle wurde entsprechend ergänzt</p> <p>(f) Im Bericht ACB-0815-6766/03 ist die Ableitung von Lärmbrennpunkten unter Berücksichtigung des Bewertungsmaßstabes Noise Score beschrieben. Die Brennpunkte sind in Anlage 2 gekennzeichnet, eine Beschreibung des Bewertungsmaßstabes unter Punkt 9, „Zur Bestimmung des Noise Score“ ersichtlich. Zur Ermittlung von Brennpunkten sind beide Verfahren gleichwertig. Das genannte Verfahren in Ziffer 2.2 des Vollzugshinweises betrifft die Prioritätensetzung von Maßnahmen. Da bei der vorliegenden Lärmaktionsplanung eine Prioritätenreihung gar nicht erforderlich wurde, ist das beschriebene Verfahren entbehrlich. Stattdessen wurden zur Prüfung der Genehmigungsfähigkeit von Maßnahmen – wie gefordert – Berechnungen nach RLS-90 durchgeführt und Unterlagen erstellt, die die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach VLärmSchR 97 bzw. der Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV aufzeigen.</p> <p>(g) Der Verweis wurde entfernt.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Lärmaktionsplanes unter dem Begriff „Erkenntnisse“ zitierte Anlage 2 ist im Anhang des Lärmaktionsplanes nicht ausgewiesen und zu ergänzen.</p> <p>(h) Die auf Seite 10 des Lärmaktionsplanes genannten Querungshilfen (signalgesteuerte Ampelanlagen, Mittelinsel, Zebrastreifen) entsprechen von der Anzahl her nicht dem tatsächlichen Bestand und sind entsprechend zu ergänzen.</p> <p>- (i) Auf Seite 13 des Lärmaktionsplanes fehlt bei der Umsetzung der Maßnahme M2 die Beschreibung des LKW-Verkehrsführungskonzeptes. Eine Benennung der Ausweichrouten in Verbindung mit einer Diskussion der Auswirkungen des verlagerten LKW-Fahrverkehrs entlang der Alternativ-Routen ist erforderlich.</p> <p>- (j)</p>	<p>(h) Es wurden lediglich Querungshilfen auf der St2378 genannt. Diese sind nach aktuellem Stand vollständig.</p> <p>(i) Das Lkw-Verkehrsführungskonzept sieht eine weitestmögliche Ableitung des Lkw-Verkehrs auf das übergeordnete Straßennetz vor, d.h. auf klassifizierte Straßen - in diesem Falle - Bundesstraßen. Der Verlauf der Bundesstraßen B32 und B308 ist hinreichend bekannt, insofern erscheint eine detaillierte inhaltliche Beschreibung verzichtbar.</p> <p>(j)</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Auf Seite 14 des Lärmaktionsplanes fehlt die Beschreibung der Strategie zur Umsetzung der Maßnahme M3 (lärmmindernder Asphalt). Insbesondere ist die Zeitschiene zur baulichen Ausführung des lärmarmen Asphaltbelages (z.B. Bauzeitenplan) darzustellen.</p> <p>- (k) Auf Seite 15 des Lärmaktionsplanes fehlt eine Darstellung der erforderlichen Finanzmittel für die einzelnen vorgeschlagenen Lärmminderungsmaßnahmen sowie eine Kostenwirksamkeitsanalyse bzw. eine Kosten-Nutzen-Analyse.</p> <p>- (l) Auf Seite 15 des Lärmaktionsplanes sind alle realisierbaren kurz- und langfristige umzusetzende Maßnahmen [...] zu benennen und zeitlich zu priorisieren</p> <p>- (m) Bezüglich der von der Firma</p>	<p>Es ist nicht verständlich, was der Fachbereich Umwelt- und Naturschutz unter „Strategie zur Umsetzung der Maßnahme M3“ versteht und wieso es hierzu überhaupt einer „Strategie“ bedürfen soll. Der Einbau lärmindernden Asphalts im Rahmen der Belagssanierung ist vom Straßenbaulastträger vorzunehmen. Die genaue Ausgestaltung und der zeitliche Horizont sind der Planung des Staatlichen Bauamtes überlassen. Durch die Festlegung der Maßnahme im Lärmaktionsplan ist lediglich sichergestellt, dass das Staatliche Bauamt die Festlegung bei seiner eigenen Planung zu berücksichtigen hat (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG).</p> <p>(k) Gemäß, Ziff. 1, 11. Spiegelstrich des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie (Mindestanforderungen für Aktionspläne) müssen Aktionspläne finanzielle Informationen wie Kostenwirksamkeitsanalyse bzw. eine Kosten-Nutzen-Analyse nur dann enthalten, wenn diese bereits verfügbar sind. Eine Verpflichtung zur Anfertigung finanzieller Informationen oder Analysen ist nicht vorgeschrieben.</p> <p>(m) Die Herkunft und die Verwendung der Eingangsdaten sind im Bericht ACB-0815-</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>accon prognostizierten Beurteilungspegeln gemäß RLS 90 ist zu klären, in welchem Umfang eine bauliche Abschirmung der maßgeblichen Immissionsorte durch bestehende Lärmschutzwände bzw. Nebengebäude z.B. beim Wohnhaus Aßfalgstraße Nr. 31 berücksichtigt worden ist. Gegebenenfalls sind die entsprechenden Prognoseergebnisse zu korrigieren.</p> <p>- (n) Durch einen anerkannten Sachverständigen ist für den Bereich der Ortsdurchfahrt der Staatstraße 2378 durch Goßholz eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS 90 durchzuführen und die Ergebnisse an Hand der Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV zu beurteilen.</p> <p>- (o)</p>	<p>6676/03 erläutert. Eine Lärmschutzwand auf Höhe der „Karl-Aßfalg-Straße“ ist nicht im Rechenmodell enthalten. Alle Gebäude (Haupt- und Nebengebäude) im Rechenmodell sind 3-dimensional enthalten und mit entsprechend abschirmenden wie auch reflektierenden Eigenschaften berücksichtigt. Gebäude, die bei der aktuellen Kartierung (Aktionsplanung) noch nicht im Modell erfasst wurden, können bei der nächsten Überprüfung / Überarbeitung des LAP berücksichtigt werden. Am Gebäude „Karl-Aßfalg-Straße 31“ sind weder Immissionsgrenzwerte gemäß VLärmSchR 97 noch Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten. Somit kann eine evtl. vorhandene LSW nur zur Verbesserung der Lärmsituation am o.g. Gebäude dienen.</p> <p>(n-o) Da auch in Goßholz unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen vorliegen, ist auch die Ortsdurchfahrt von Goßholz Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Maßnahme wurde als M1 b von der Geschwindigkeitsbeschränkung in der Ortsdurchfahrt Lindenberg (M1 a) abgekoppelt. Sie bleibt gleichwohl im Lärmaktionsplan erhalten. Vor einer Realisierung wird die Stadt Lindenberg die Ortsdurchfahrt Goßholz nachkartieren und die Lärmbelastung ermitteln.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Durch einen anerkannten Sachverständigen ist für den Bereich der Ortsdurchfahrt der Staatstraße 2378 durch Goßholz eine Berechnung des LDEN und des LNight gemäß dem Prognosemodell der EG-Umgebungsärm-RL durchzuführen und die Ergebnisse im Aktionsplan darzustellen und zu beurteilen.</p> <p>(p) Der Aktionsplan ist durch ein Monitoring-Programm zu ergänzen, das in regelmäßigen Abständen, mindestens jedoch alle 5 Jahre nach der Aufstellung, eine zeitliche und inhaltliche Prüfung der Umsetzung und die Wirksamkeit der getroffenen Maßnahmen enthält. Insbesondere sind die vorgesehenen objektiven Prüf- und Kontrollinstrumente (z.B. 3 Tages-Lärmmessungen, Verkehrszählungen, Bausubstanzprüfungen, Schallprognosen usw.) zu benennen und die Form der</p>	<p>p) Das Erfordernis eines „Monitoring-Programms“ ist nicht nachvollziehbar. Gemäß Art. 8 Abs. 5 der Umgebungsärmrichtlinie sowie § 47d Abs. 5 BImSchG werden Aktionspläne [...] spätestens alle 5 Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Genehmigung bzw. Aufstellung überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Die Umgebungsärmrichtlinie und das BImSchG enthalten damit bereits selber alle Vorgaben zur regelmäßigen Überprüfung und Überarbeitung der Pläne. Die Überarbeitung kann dann unter Berücksichtigung der bis dahin durchgeführten Maßnahmen wie z.B. T30 oder das Aufbringen lärmarmen Asphaltes und ggf. neuer Verkehrszahlen erfolgen. Ein davon separates oder darüber hinausgehendes Monitoring ist nicht vorgesehen und auch von der Umgebungsärmrichtlinie oder dem BImSchG nicht gefordert.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Beteiligung der Öffentlichkeit und der Fachbehörden festzulegen.</p> <p>- (q) Die Lärmkarten der Anlage 1 (Status Quo 2014), der Anlage 2 (Prioritätsstatus), der Anlage 3.1 (Wirkung der Temporeduzierung), der Anlage 3.2 (Wirkung der Halbierung des Schwerverkehrs) und der Anlage 3.3 (Wirkung des lärmarmen Fahrbahnbelages) sind bezogen auf die Zielwerte (LDEN 65 dB(A) / LNight 55 dB(A)) des Aktionsplanes neu zu erstellen.</p> <p>2.2 Orientierung von Aufenthaltsräumen [...] Demzufolge handelt es sich bei der Orientierung von Aufenthaltsräumen auf die straßenabgewandte Gebäudeseite um eine geeignete und angemessene Schallschutzmaßnahme, die in den Lärmaktionsplan</p>	<p>(q) Die Beurteilung der Lärmsituation und die Darstellung in den Anlagen 1, 2 und 3 orientieren sich an den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung in Bayern, Ziffer 2.1, „Die EG-Umgebungslärmrichtlinie gibt keine Immissionswerte vor, ab denen eine Aktionsplanung erforderlich ist. Auch die Bundesregierung hat keine verbindlichen Auslösewerte festgelegt. Um die Aktionsplanung auf die Lärmbrennpunkte zu fokussieren, wird für Straßenverkehrslärm als Anhalt die Überschreitung eines 24-Stunden-Wertes Lden von größer 67 dB(A) und eines Nachtwertes Lnight von größer 57 dB(A) [...] zugrunde gelegt.</p> <p>2.2 Die Orientierung der Aufenthaltsräume im Gebäudebestand ist nicht bekannt und kann nicht geregelt werden. Diese Maßnahmen verringern zudem die Betroffenheit im Sinne der Umgebungslärmrichtlinie nicht, da der Pegel vor den Fassaden der Gebäude nicht reduziert wird.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>aufzunehmen ist.</p> <p>2.3 Bauliche Abschirmung [...] Demzufolge handelt es sich bei der ausreichenden Dimensionierung der Außenbauteile der Wohnräume um eine geeignete und angemessene Schallschutzmaßnahme, die in den Lärmaktionsplan aufzunehmen ist.</p>	<p>2.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Schalldämmung der Außenhaut von Gebäuden werden als Passiver Schallschutz bezeichnet. Der passive Schallschutz hat das Ziel, die Lärmbelastung 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.</p>
6.	VG Argental, Schreiben vom und 15.03.2017	Die Gemeinde Röthenbach (Allgäu) bringt im Rahmen dieses Verfahrens (LAP Lindenberg) keine Anregungen und Bedenken vor.	Kenntnisnahme.
7.	Markt Scheidegg, Schreiben vom und 16.03.2017	Einwände oder weitere Anregungen werden nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.
8.	Markt Weiler-Simmerberg, Schreiben vom 07.04.2017	Es wird auf den ergänzenden Beschluss, den der Marktgemeinderat in seiner Sitzung am 23.11.2015 den Kreisverkehr am Knotenpunkt Staufner Straße / B 308 betreffend hingewiesen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Der Beschluss wird begrüßt.
9.	Markt Heimenkirch, Bauamt, Schreiben vom 06.03.2017	Der Markt Heimenkirch bringt keine Bedenken oder Anregungen vor.	Kenntnisnahme.
10.	Bayerisches Landesamt	Vom LfU erfolgt keine fachliche	Kenntnisnahme.

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
	für Umwelt (LfU) , Schreiben vom 09.03.2017	Bewertung zu Lärmaktionsplänen	
11.	Regierung von Schwaben, Schreiben vom 02.05.2017	„Im Aufstellungsverfahren haben wir keine Zuständigkeit und sind damit auch nicht Träger öffentlicher Belange mit eigenem Äußerungsrecht“. [...] Eine Stellungnahme als TÖP im Aufstellungsverfahren für einen Lärmaktionsplan wird mangels Zuständigkeit nicht abgegeben.	Kenntnisnahme.
12.			
13.			
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			

### Stellungnahmen der Bürger (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)

lfd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.	BÜRGER1	<p>Der Bürger bittet um eine Geschwindigkeitsmesstafel vor seinem Haus</p> <p>Er regt die Anordnung einer Querungshilfe im Bereich Baugebiet am Schachen an, um im Tempo-50-Bereich zwischen der Einmündung "An der Alp" und "Goßholz Dorf" die Querung zu ermöglichen, sowie die Geschwindigkeit zu reduzieren.</p>	<p>Diesem Wunsch kann unabhängig vom Lärmaktionsplan nachgekommen werden.</p> <p>Die Anordnung einer Querungshilfe wird unabhängig vom Lärmaktionsplan geprüft.</p>
2.	BÜRGER 2	<p>a) Die Stadt Lindenberg hat im laufenden Verfahren zur Umsetzung des LAP [...] auf Basis der RLS-90 ermittelt. Die Berechnungsmethode für die LAP ist jedoch die VBUS...</p> <p>b) Wir bitten zusätzlich im LAP (Anlage 1) die Nichtrelevanz der Berechnungsmethode RLS-90 und den Standards der Lärmschutz Richtlinien StV und VLärmSchR 97 zu benennen.</p> <p>"Überkommene Verwaltungsvorschriften aus der im nationalen Recht weitgehend gesetzlich unregelmäßig Lärmsanierung an Verkehrswegen sind nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes, parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftlichen Sekundärrechtes ergangen ist, inhaltlich zu determinieren!..."</p>	<p>Die Berechnungen wurden gemäß VBUS durchgeführt. Die Ergebnisse sind in Form von Karten und die Betroffenheitsanalysen gemäß VBEB in Tabellen dokumentiert (Anlage 1 bis Anlage 4.3). Eine zusätzliche Berechnung der Lärmpegel nach RLS 90 ist erfolgt, um die Voraussetzungen für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nach nationalem Straßenverkehrsrecht zu erfüllen.</p> <p>Bislang gibt es einen Bruch zwischen dem nationalen Lärmschutzrecht und dem Lärmschutzrecht der EG-Umgebungslärmrichtlinie. Beide Rechtsmaterien sind nicht aufeinander abgestimmt. Es existieren daher unterschiedliche parallele Berechnungsvorschriften. Da das Recht der Europäischen Union Anwendungsvorrang vor nationalem Recht genießt, müsste das deutsche Lärmschutzrecht angepasst werden. Dies ist bislang nicht erfolgt.</p>
3.	BÜRGER 3	<p>Bürger 3 klagt über den Lärm der Staatsstraße: Anregung stationäres Messgerät, Anzeigetafel</p>	<p>Stationäre Blitzer werden in Bayern von Seiten des Innenministeriums derzeit abgelehnt.</p> <p>Stationäre Messgeräte führen zu einer Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im unmittelbaren Messumfeld, meist jedoch begleitet von Brems- und Beschleunigungsvorgängen vor bzw. nach der Messstelle. Somit sind stationäre Messgeräte für</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
			<p>punktuelle Gefahrenstellen sehr wirksam.  Für eine Geschwindigkeitsreduzierung und -  verstetigung mit dem Ziel einer lärmindernden  Fahrweise sind stationäre Messgeräte deshalb  weniger geeignet. Dieses Ziel erfüllt eher eine  Straßengestaltung mit fahrdynamisch wirksamen  Elementen in regelmäßiger Folge.</p>