

**Stadt Giengen an der Brenz**



**Lärmaktionsplan**  
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

**Stand 17. August 2020**

in Zusammenarbeit mit

**accon**  
ENVIRONMENTAL CONSULTANTS

ACCON GmbH

Gewerbering 5

86926 Greifenberg

# 1 Allgemeine Angaben

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

Giengen an der Brenz besitzt mit allen Teilorten 19.828 Einwohner (Stand 31.12.2019). Die Stadt und der Ortsteil Hürben liegen an der Bundesautobahn A7. Durch den Hauptort Gemarkung Giengen führen die Landesstraßen L1079, L1082, L1083 sowie tangieren die Bundesstraßen B 19 / B 492 die Ortslage Giengen. Durch den Ortsteil Hohenmemmingen führt die L1082 Richtung bayerische Landesgrenze. Die A7 sowie die aufgeführten Landesstraßen liegen im Bereich der Kartierungen mit über 8200 Fahrzeugen pro Tag.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Baden-Württemberg landesweit durch die LUBW. Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen.

Der zugrunde gelegte Straßen-Datensatz wurde auf Veranlassung der Stadt Giengen an der Brenz erweitert und umfasst nun folgende Straßen:

- die Bundesautobahn A 7
- die Bundesstraße B 492
- die Landesstraße L 1079
- die Landesstraße L 1082
- die Landesstraße L 1083
- die Schwagestraße (L1083)
- die Heidenheimer Straße (städtische Straße)
- die Bahnhofstraße (L1083)
- die K 3020 (Ortsdurchfahrt Hürben)
- die K 3021 (Ortsdurchfahrt Burgberg)

## 1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Giengen an der Brenz  
Marktstraße 11  
89537 Giengen an der Brenz  
[www.giengen.de](http://www.giengen.de)

Bearbeitung: Herr Michael Richter  
Baurechts- und Planungsamt,  
SG Städtebau, Marktstraße 18-20  
Telefon: 07322/952-2410  
Telefax: 07322/952-1112  
E-Mail: [michael.richter@giengen.de](mailto:michael.richter@giengen.de)

### 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.

Nutzungsart \ Anwendungsbereich	Lärmvorsorge 16. BImSchV <sup>a</sup>		Lärmsanierung VLärmSchR 97 <sup>b</sup>		Verkehrsbeschränkungen Lärmschutz-Richtlinien-StV <sup>c</sup>	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Kurgebiete u. ä.	57	47	67	57	70	60
reine Wohngebiete	59	49	67	57	70	60
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

Angaben in dB(A)

<sup>a</sup> Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die durch Artikel 1 der Verordnung vom 18. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2269) geändert worden ist

<sup>b</sup> Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 97), Bundesministerium für Verkehr, 30.06.1997 (VkBl. 1997 S. 434), zuletzt geändert am 04.08.2006 (VkBl. 2006 S. 665)

<sup>c</sup> Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 23.11.2007

Gemäß der Empfehlung des MVI wurden folgende Auslösewerte für die Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg berücksichtigt:

$$L_{DEN}^1 = 65 \text{ dB(A)} \quad \text{und} \quad L_{Night}^2 = 55 \text{ dB(A)}$$

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

<sup>2</sup>  $L_{Night}$ : äquivalenter Dauerschallpegel im Beurteilungszeitraum Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr)

## 2 Bewertung der Ist-Situation

### 2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkartierung (erweitertes Straßennetz)

Geschätzte Zahl<sup>3</sup> der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen, gerundet auf 10

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Belastete Personen	L <sub>Night</sub> dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	1.110	über 50 bis 55	680
über 60 bis 65	630	über 55 bis 60	380
über 65 bis 70	420	über 60 bis 65	70
über 70 bis 75	70	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
<b>Gesamt</b>	<b>2.230</b>	<b>Gesamt</b>	<b>1.130</b>

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

L <sub>DEN</sub> dB(A)	Wohnungen
über 55 bis 65	826
über 65 bis 75	233
über 75	0
<b>Gesamt</b>	<b>1.059</b>

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

75 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen (L<sub>DEN</sub> > 70 dB(A)) ausgesetzt.

70 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen (L<sub>Night</sub> > 60 dB(A)) ausgesetzt.

490 Personen sind ganztägig hohen Belastungen (L<sub>DEN</sub> > 65 dB(A)) ausgesetzt.

450 Personen sind nachts hohen Belastungen (L<sub>Night</sub> > 55 dB(A)) ausgesetzt.

<sup>3</sup> 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.

## 2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Lärmschwerpunkte wurden durch die Analyse der Lärm- und Konfliktkarten ermittelt.

Folgende Bereiche wurden als *vorrangige Lärmschwerpunkte* identifiziert:

- Beethovenstraße ab Schwagestraße 15 bis Einmündung Heidenheimer Straße
- Heidenheimer Straße ab Kreuzung Beethovenstr./Burgstr. bis Planiestraße (Einmündung Obertorstraße)
- von Planiestraße 3 und Memminger Straße bis Höhe Lessingstraße

Folgende Bereiche wurden als *nachgeordnete Lärmschwerpunkte* ermittelt:

- Schwagestraße im Bereich Abzweig Beethovenstraße und vom Abzweig Friedrich-List-Straße bis Bernauer Straße
- Bahnhofstraße (untersuchter Bereich)
- Ulmer Straße (L 1079) im Kreuzungsbereich Bismarckstraße/Robert-Bosch-Str. und im Bereich Ulmer Str. 27 bis Einmündung Heilbronner Str.
- Ortsdurchfahrt Hürben (Giengener Straße und Lonetalstraße) ab Höhe Seestraße Richtung Süden bis Lonetalstraße 40
- Ortsdurchfahrt Hohenmemmingen (Hauptstraße)
- Heidenheimer Straße von der Beethovenstraße bis zur Bernauer Straße

## 3 Maßnahmenplanung

### 3.1 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

- Auf den kartierten Abschnitten der Bundesautobahn und der Landesstraßen sind in den letzten Jahren keine Sanierungsmaßnahmen vorgenommen worden. Zurzeit werden Sanierungsarbeiten zwischen den Anschlussstellen der BAB 7 zwischen Giengen / Herbrechtingen (ab Brenztalbrücke) und Hausen (Gemeinde Herbrechtingen) durchgeführt.
- Die Kreisstraße K3021 wurde in der Ortsdurchfahrt von Burgberg im Jahr 2019 saniert. Die Sanierung der K3020 im Bereich der Ortsdurchfahrt OT Hürben soll in zwei Bauabschnitten (1. BA von Hürbetalhalle bis Einmündung Dettinger Str., 2. BA von Einmündung Dettinger Str. bis Ortsausgang) in den Jahren 2021 und 2022 erfolgen. Das Landratsamt Heidenheim hat in seiner Stellungnahme zum Lärmaktionsplan zugesichert, einen lärmarmen Fahrbahnbelag einzubauen.
- Der Belag der Bundesstraße 492 wurde von der Autobahnabfahrt bis zur Einmündung der L1079 im Jahr 2016 saniert.
- Bei Brückensanierungen im Jahr 2018 wurde der Asphaltbelag der Herbrechtinger Straße zwischen Bahnhofstraße und Schwagestraße (L1083/L1082) erneuert.

### 3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung

Mögliche Maßnahmen zur Lärminderung sind z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen von 50 km/h auf 30 km/h oder das Aufbringen von lärmarmen Fahrbahnbelägen.

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h kann der Verkehrslärm durchschnittlich um ca. 2,4 dB(A) tags und nachts gemindert werden.

Lärmarme Fahrbahnbeläge im innerörtlichen Bereich mit Geschwindigkeiten von 50 km/h besitzen eine lärmindernde Wirkung von ca. 2 bis 4 dB(A). Für die anstehenden Berechnungen wurde ein mittlerer Wert von -3 dB angesetzt.

### 3.3 Geplante Maßnahmen

<p><b>M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beethovenstraße (L 1082) vom Abzweig Schwagestraße und Heidenheimer Straße bis Planiestraße</li> <li>2. Planiestraße und Memminger Straße (L 1082) bis Einmündung Lessingstraße</li> <li>3. Ortsdurchfahrt Hohenmemmingen (L 1082 Hauptstraße)</li> <li>4. Heidenheimer Straße von der Beethovenstraße bis zur Bernauer Straße</li> <li>5. Schwagestraße ab Abzweig Beethovenstraße Richtung Süden - Ulmer Straße (L1079) bis Abzweig Albstraße</li> <li>6. Ortsdurchfahrt Hürben (K 3020 - Giengener Straße und Lonetalstraße) ab Höhe Seestraße Richtung Süden bis Ortsausgang. Im Ortsteil Hürben liegt bereits eine teilweise Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor.</li> </ol>
<p><b>M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Fahrbahnbelag</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ortsdurchfahrt OT Hürben</li> </ol>
<p><b>M3 Nachtfahrverbot für LKW</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ulmer Straße (L 1079)</li> </ol>

### 3.4 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

<p><b>M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beethovenstraße (L 1082) vom Abzweig Schwagestraße und Heidenheimer Straße bis Planiestraße <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 19 auf 5 (-74 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 19 auf 5 (-74 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 65</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 40 auf 32 (-20 %);</li> </ul> </li> </ol>
---

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 40 auf 32 (-20 %);
2. Planiestraße und Memminger Straße (L 1082) bis Abzweig Lessingstraße
- Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 30 auf 10 (-67 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 60$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 31 auf 11 (-65 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 103 auf 65 (-37 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 103 auf 66 (-39 %);
3. Ortsdurchfahrt Hohenmemmingen (L 1082 Hauptstraße)
- Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 6 auf 0 (-100 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 60$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 7 auf 0 (-100 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 38 auf 22 (-42 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 38 auf 22 (-42 %);
4. Heidenheimer Straße von der Beethovenstraße bis zur Bernauer Straße
- *Keine Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) belastet sind;*
  - *Keine Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 60$  dB(A) belastet sind;*
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 32 auf 20 (-39 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 27 auf 2 (-94 %);
5. Schwagestraße ab Abzweig Beethovenstraße Richtung Süden - Ulmer Straße (L 1079) bis Abzweig Heilbronner Straße
- Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 70$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 1 auf 0 (-100 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 60$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 1 auf 0 (-100 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{DEN} > 65$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 36 auf 6 (-83 %);
  - die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von  $L_{Night} > 55$  dB(A) belastet sind, reduziert sich von 37 auf 6 (-84 %);
6. Ortsdurchfahrt Hürben (K 3020 - Giengener Straße und Lonetalstraße) ab Höhe Seestraße Richtung Süden bis Ortsausgang. Im Stadtteil Hürben liegt bereits eine teilweise Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor.

<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 4 auf 0 (-100 %);</li> <li>– <i>Keine Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) belastet sind;</i></li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 65</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 66 auf 46 (-30 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 55</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 26 auf 2 (-92 %)</li> </ul>
<p><b>M2 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt</b></p> <p>1. Ortsdurchfahrt OT Hürben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 4 auf 0 (- 100 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) belastet sind, bleibt bei 0 (gleichbleibend);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 65</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 44 auf 28 (- 36 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 55</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 21 auf 0 (- 100 %);</li> </ul>
<p><b>M3 Nachtfahrverbot für LKW</b></p> <p>1. Ulmer Straße (L 1079) bis Anbindung an B 492</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 70</math> dB(A) belastet sind, bleibt bei 2 (gleichbleibend);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 60</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 2 auf 0 (- 100 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{DEN} &gt; 65</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 35 auf 23 (- 34 %);</li> <li>– die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von <math>L_{Night} &gt; 55</math> dB(A) belastet sind, reduziert sich von 36 auf 11 (- 70 %)</li> </ul>

### 3.5 Kosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

<p><b>M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Überwachung des Tempolimits: ca. 10.000 € (je Schild ca. 200 € + Überwachung des Tempolimits)</li> </ul>
<p><b>M2 Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärmarmen Fahrbahnbelägen</b></p> <p>Die Kosten eines lärmoptimierten Asphalts entsprechen weitgehend denen herkömmlichem Asphalt, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zurechenbar.</p>
<p><b>M3 Nachtfahrverbot für LKW</b></p> <p>Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Überwachung</p>

### 3.6 Geplante Maßnahmen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ für die nächsten fünf Jahre

- In Giengen an der Brenz werden keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant. Bei Neuausweisung von Wohngebieten ist der Lärmschutz generell zu berücksichtigen. Regelmäßige Wartung und Sanierung der Beläge der Fahrbahnen sowie der Schachtdeckel der Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind Voraussetzung von lärmarmen Straßenbelägen. Die Fahrbahnübergangskonstruktionen der Autobahnbrücke über das Brenztal bei Giengen sind seit Bau der Autobahn noch nicht saniert worden. Die A7 wird trotz nicht Erreichen der Schwellenwerte von der Bevölkerung als am meisten Lärm belastend empfunden. Das Land plant für 2019 eine Belagssanierung von der Autobahnbrücke Giengen in Richtung Süden.

### 3.6 Mittelfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

- mittelfristig: Umgehungsstraße Ortslage Giengen- „Westanbindung/Stadtrandstraße“, direkte Verbindung L1082 - L1083 unter südlicher Umfahrung der Ortslage Giengen, zurzeit erfolgt eine Planung des RP Stuttgart zur Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs Giengen (L1083)
- langfristig: „südliche Umfahrung Ortslage Hohenmemmingen“, (nicht mehr im Maßnahmeplan des Landes Baden-Württemberg enthalten)

## 4 Formelle Informationen

### 4.1 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans

Beschluss im Gemeinderat: voraussichtlich 4. Quartal 2020

### 4.2 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

30 km/ - Bereiche 1. Halbjahr 2021

### 4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit

Eine Beteiligung der Bürger fand bereits Ende 2016 statt. Die Ergebnisse der mit o. a. Straßenabschnitten erweiterten Lärmkartierung (Rasterlärmkarten, Gebäudelärmkarten, Kurzbericht Lärmanalyse) lagen vom 21.11.2016 bis 23.12.2016 bei der Stadtverwaltung Giengen im Baurechts- und Planungsamt öffentlich aus. Die Unterlagen konnten parallel dazu auf der Homepage der Stadt Giengen eingesehen werden.

Der vom Gemeinderat beschlossene Lärmaktionsplan kann auf der Homepage der Stadt Giengen an der Brenz eingesehen werden.

#### 4.4 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.

#### 4.5 Weitere Finanzielle Informationen

-keine-

#### 4.6 Link zum Aktionsplan im Internet

[www.giengen.de](http://www.giengen.de)

(wird in der Veröffentlichung des Beschlusses des Gemeinderats zum Lärmaktionsplan bekannt gegeben)

Giengen an der Brenz, (Termin und Unterschrift werden nach Verabschiedung des Aktionsplans eingefügt)

---

Henle  
Oberbürgermeister

**Anlage 1:**

**Zusammenfassung der Anregungen aus der Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung Dezember 2016 bzw. September 2017**

**Anlage 2:**

**Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung**

"Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß § 47d BImSchG", Untersuchungsbericht ACB-0817-5714/07 vom 18.08.2017, ergänzt am 14.08.2020, ACCON GmbH, Greifenberg

**Anlage 1: Zusammenfassung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung**

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange**

Ifd. Nr.	Behörde	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
1.	LRA Heidenheim, FB ÖPNV und Straßenbau	07.09.2017	Das LRA Heidenheim wird bei künftigen Belagsmaßnahmen an Kreisstraßen, die im Lärmaktionsplan aufgeführt sind, einen lärmarmen Fahrbahnbelag einbauen.	künftige Belagsmaßnahmen an Kreisstraßen sind mittelfristig einzuplanen, betrifft nur Hürben
2.	IHK Ostwürttemberg	26.09.2017	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Generell begrüßen wir natürlich jegliche Maßnahmen, die eine Verbesserung der Lebens- sowie Aufenthaltsqualität für die Bürgerinnen und Bürger bewirken und sich im Idealfall auch noch vorteilhaft für die örtlich ansässigen Gewerbetreibenden auswirken können. Im Übrigen sehen wir einen Lärmaktionsplan als fortlaufenden Prozess, der regelmäßig zu überarbeiten und aktuellen Gegebenheiten anzupassen ist. Um Lärmemissionen kurzfristig zu mindern, erscheint uns generell die Sicherstellung des Verkehrsflusses als eine der am geeignetsten Maßnahmen. Kurzfristig umsetzbar sehen wir hier vor allem entsprechende Ampelschaltungen mit dem Ziel einer grünen Welle bei entsprechender Geschwindigkeitseinhaltung. Begrüßenswert, kurzfristig umsetzbar und vor allem zielführend halten wir die vorgeschlagene Sanierung von Schachtdeckeln.</li> <li>- Ebenso zielführend, jedoch aufgrund der relativ hohen Kosten nur mittel- bis langfristig umsetzbar sehen wir die Verwendung von lärm mindernden Fahrbahnbelägen. Bei ohnehin anstehenden Fahrbahnerneuerungen wäre natürlich, wie auch in Ihrer Untersuchung vorgeschlagen, diese Variante durchzuführen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Optimierungen der Ampelschaltungen sind ausgereizt, Sanierung der Schachteinläufe sowie Fahrbahnsanierung lt. Stellungnahme RP eher erst langfristig möglich, Tempo 30-Zone nur begrenzt auf Landesstraßen umsetzbar. Lärmarme Fahrbahnoberflächen, wie z.B. SMA 5 LA; DSH-V 5 oder 8 erfüllen lärm mindernde Eigenschaften</li> <li>- Lärmarme Fahrbahnbeläge können die Schallemissionen des Verkehrs teilweise deutlich reduzieren. Für den innerörtlichen Bereich mit Geschwindigkeiten um 50 km/h existieren derzeit Fahrbahnbeläge mit einer lärm mindernden Wirkung von höchstens 2 bis 4 dB(A)</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 sehen wir zumindest nicht als die zielführende Maßnahme. Aus anderen Gutachten geht beispielsweise hervor, dass bei Geschwindigkeiten von unter 60 km/h der höhere Anteil der Geräusche vom Motor ausgeht. Dieser Motorlärm wiederum ist bei den heutigen Fahrzeugen bei Geschwindigkeiten größer 30 km/h nicht unbedingt lauter als bei Geschwindigkeiten von kleiner 30 km/h, sondern eher abhängig von der Fahrweise bzw. Wahl des Ganges. Von daher stehen wir dieser Maßnahme eher skeptisch gegenüber.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist gemäß RLS-90 emissionsseitig von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen.</li> </ul>
3.	Polizeipräsidium Ulm, SB Verkehr	05.10.2017	<p>Im schallschutztechnischen Untersuchungsbericht der Firma Accon GmbH aus 86926 Greifenberg mit Datum vom 18.08.2017 wird als Minderungsmaßnahme zu den Lärmschwerpunkten insbesondere eine Reduzierung der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h gesehen. Dadurch könnten Pegelminderungen von bis zu 2,5 dB erreicht werden.</p> <p>Als rechtliche Einleitung zu dieser Thematik wird die Stellungnahme von Frau Birgit Bolsinger vom Fachbereich Straßenverkehr des LRA Heidenheim vom 9.1.2017 wiedergegeben, geschehen in Sachen Lärmaktionsplan der Gemeinde Königsbronn, deren Inhalt und Aussage auch dieser Stellungnahme aus verkehrspolizeilicher Sicht entspricht, mit Einverständnis der Verfasserin:</p> <p><i>„Eine Geschwindigkeitsbeschränkung wäre allenfalls unter den Voraussetzungen des § 45 StVO zulässig. Nach § 45 Abs. 1 StVO können Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie unter anderem zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm oder Abgasen (§ 45 Abs. 1 Nr. 3. StVO). Nach § 45 Abs. 9 StVO sind Verkehrszeichen oder Verkehrseinrichtungen nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote</i></p>	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen

		<p><i>des fließenden Verkehrs mit wenigen Ausnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer erheblichen Beeinträchtigung der in der Straßenverkehrsordnung genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.</i></p> <p><i>Im Rahmen der Abwägung aller Belange ist unter anderem zu überprüfen, ob die in den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV- [Siehe Verkehrsblatt Nr. 24/2007 vom 23.11.2007, ab Seite 767.] genannten Lärmrichtwerte überschritten werden. Zur Beurteilung sind Lärmberechnungen im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV in Verbindung mit den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-90) aufgrund der durchschnittlichen täglichen Verkehrsmenge sowie unter geeigneter Berücksichtigung des Anteils des Schwerverkehrs erforderlich. Wenn die Lärmrichtwerte überschritten werden besteht ein Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung unter Abwägung aller Belange durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde. Auch bei Unterschreitung der Lärmrichtwerte sind entsprechende Maßnahmen nicht ausgeschlossen. Die Aufstellung von Lärmkartierungsplänen, wie sie für einen Lärmaktionsplan erforderlich sind, ist für die straßenverkehrsrechtliche Beurteilung nicht ausreichend. Das Bundesverwaltungsgericht (Urteil vom 04.06.1986 - 7 C 76/84) hat in diesem Zusammenhang entschieden, dass § 45 Abs. 1 S 2 Nr. 3 StVO Schutz vor Straßenverkehrslärm nicht nur dann gewährt, wenn dieser einen bestimmten Schallpegel überschreitet; es genügen Lärmeinwirkungen, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hingenommen werden muss. Dabei spielt die (straßenrechtlich gewidmete) Verkehrsfunktion der Straße innerhalb des Gesamtstraßennetzes eine wichtige Rolle. So ist ein Verkehrslärm, der von den Anliegern einer Bundesfernstraße (einschließlich Ortsdurchfahrt) oder auch einer Landesstraße bzw. einer Kreisstraße wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung ertragen werden muss, beispielsweise nicht ohne weiteres in gleicher Weise den Anliegern einer</i></p>	
--	--	--	--

		<p><i>Ortserschließungsstraße zumutbar. Entscheidend sind die Umstände des jeweiligen Einzelfalles.</i></p> <p><i>Um den Rahmen dieser Stellungnahme nicht zu sprengen wird auf weitere Einzelheiten in Zusammenhang mit straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen verzichtet. (...) Die Frage nach dem Maß der hinzunehmenden Lärmbeeinträchtigung lässt sich nur im Rahmen des jeweiligen rechtlichen Kontextes beantworten, in dem sie sich stellt; insoweit sind jedoch die einschlägigen Normen des Straßenrechts von anderer Struktur als die des Straßenverkehrsrechts. Die Vorschrift des § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO knüpft nicht explizit an eine Grenze an, jenseits derer die zuständige Behörde zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen verpflichtet ist. Sie gibt dem einzelnen nur einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung, und zwar auch dann, wenn die Lärmbeeinträchtigungen so intensiv sind, dass sie im Rahmen einer straßenrechtlichen Maßnahme Schutzauflagen auslösen würden. Inwiefern die Straßenverkehrsbehörde an einen Gefahrenbegriff aus einem Lärmaktionsplan gebunden ist, bedarf hier nicht der abschließenden Klärung.</i></p> <p><i>(...) Nach wie vor wäre außerdem auch unter Vorlage der genannten Unterlagen die Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart zu einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung einzuholen“.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der im Lärmuntersuchungsbericht bewerteten Bahnhofstraße in Giengen ist nicht erkennbar ob die Lärmimmissionen der dort vorbeiführenden Eisenbahnlinie mit aufgenommen wurden oder ob diese noch ergänzt werden müssen.</li> </ul>	<p>Die Eisenbahnlinie ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung Giengen an der Brenz.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Brenzbahn erfüllt nicht die Frequenz für die Aufnahme in den Lärmaktionsplan als Hauptverkehrsstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 30.000 Zügen pro Jahr (IST: ca. 22.620 Personenzüge/Jahr + ca. 1.630 Güterzüge/Jahr)</li> </ul>
--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei der Wahl von Lärmschutzmaßnahmen sind aus verkehrspolizeilicher Sicht vorrangig planerische und straßenbauliche Maßnahmen zu prüfen, wie z.B. lärmarme Fahrbahnoberflächen oder die Anlage von Umgehungsstraßen (hier: die langjährige Thematisierung der vorgesehenen Giengener Stadtrandstraße). Diese Art von Maßnahmen soll Vorrang vor verkehrsbehördlichen Eingriffen haben.</li> </ul> <p>Sind solche Maßnahmen nicht möglich oder ungeeignet, ist auch eine Lärmsanierung mittels vertretbarer passiver Lärmschutzmaßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände oder Schallschutzfenster (z.B. ein entsprechend städtisches Zuschussprogramm für diejenigen Straßenabschnitte an denen die Auslösewerte überschritten werden), zu prüfen.</p> <p>Als weitere alternative Maßnahmen wären denkbar und ggf. zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reduzierung der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h nur zur Nachtzeit, d.h. in der Zeit von 22 bis 06 Uhr</li> <li>- Durchfahrtsverbote für Lkw über 12 t, nur bei Nacht oder ganztags.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmarme Fahrbahnbeläge können die Schallemissionen des Verkehrs teilweise deutlich reduzieren. Für den innerörtlichen Bereich mit Geschwindigkeiten um 50 km/h existieren derzeit Fahrbahnbeläge mit einer lärmindernden Wirkung von höchstens 2 bis 4 dB(A)</li> </ul> <p>Zurzeit wird vom RP Stuttgart die Beseitigung des schienengleichen Bahnübergangs in Giengen geplant. Diese ist Voraussetzung zur Planung der Westanbindung/Stadtrandstraße (Ortsumgehung Giengen).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärmschutzwände sind in den Ortslagen aus städtebaulich gestalterischen Gesichtspunkten abzulehnen</li> </ul> <p>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.</p> <p>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> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ist gemäß RLS-90 emissionsseitig von einer Pegelreduktion von bis zu 2,5 dB(A) auszugehen.</li> </ul>
--	--	--	---	--

			<p>Die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen sollten auch tatsächlich geeignet sein, den angestrebten Zweck zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Laut Verwaltungsgerichtshof Kassel, - Verkehrsmittelung 2000 Nr. 7 -, sei dies nicht bereits dann gegeben, wenn zwar rein rechnerisch eine geringe Reduzierung des Schallpegels erreicht werden kann, diese aber für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar ist, z.B. bei Lärmdifferenzen unterhalb von 3 dB (A). Nach neueren Erkenntnissen kann auch eine am subjektiven Empfinden orientierte Lärmverringern unterhalb von 3 dB (A) erfolgsversprechend sein.</li> </ul>	<p><b>Wahrnehmung Pegelminderungen &lt; 3 dB?</b> Werden bei der Berechnung der Auswirkungen straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen Pegelreduzierungen &lt; 3 dB(A) festgestellt, so wird die Veranlassung derartiger Maßnahmen von Straßenverkehrsbehörden gern abgelehnt mit dem Hinweis, dass solche Pegelunterschiede nicht hörbar oder wahrnehmbar seien. Die Ablehnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen mit Pegelminderungen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, ist mit dem Argument, solche Pegelreduzierungen seien nicht wahrnehmbar, nicht begründbar. Auch Pegeländerungen von Verkehrsgeräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, werden von Anwohnern gut wahrgenommen. Je nach Maßnahme variieren die Größenordnungen der Reaktionsvariablen (Belästigung, Kommunikationsstörung etc.). Bei der Entscheidung für oder gegen Lärminderungsmaßnahmen wird deshalb zu kurz gegriffen, wenn lediglich solch restriktive akustische Kriterien zur Entscheidungsfindung herangezogen werden. Unter dem Eindruck der in der Praxis oft anzutreffenden hohen Lärm-entlastenden Wirkung von rein akustisch gesehen lediglich gering wirksamen Lärm-inderungsmaßnahmen, ist der pauschale Verzicht auf die Umsetzung dieser Maßnahmen mit Hinweis auf das so genannte „3 dB-Kriterium“ nicht zu vertreten. (Umweltbundesamt: Lärmindernde Fahrbahnbeläge - Ein Überblick über den Stand d. Technik)</p>
--	--	--	--	---

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Durchsetzung von entsprechenden Temporeduzierungen auf innerörtlichen Ortsdurchgangsstraßen nicht alleine durch polizeiliche Kontrollen gewährleistet werden kann.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Durchsetzung von entsprechenden Temporeduzierungen auf innerörtlichen Ortsdurchgangsstraßen muss selbstverständlich auch durch die städtische Behörde geprüft werden.</li> </ul>
4.	RP Stuttgart, Straßenwesen und Verkehr	12.09.2017	<p>Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen:</p> <p><b>I. Geschwindigkeitsbeschränkung / Tempo 30</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beethovenstraße (L 1082) vom Abzweig Schwagestraße und Heidenheimer Straße bis Planiestraße</li> <li>2. Planierstraße und Memminger Straße (L 1082) bis Abzweig Wiesenstraße</li> <li>3. Ortsdurchfahrt Hohenmemmingen (L 1082 Hauptstraße)</li> <li>4. Heidenheimer Straße von der Beethovenstraße bis zur Bernauer Straße</li> <li>5. Schwagestraße ab Abzweig Beethovenstraße Richtung Süden - Ulmer Straße (L 1079) bis Abzweig Heilbronner Straße</li> <li>6. Ortsdurchfahrt Hürben (K 3020 - Giengener Straße und Lonetalstraße) ab Höhe Seestraße Richtung Süden bis Ortsausgang. Im Stadtteil Hürben liegt bereits eine teilweise Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor</li> <li>7. Ortsdurchfahrt Burgberg (K 3021 - Weilerstraße) ca. ab Höhe „Gässle“ Richtung Nordosten bis Ortsausgang</li> </ol> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb des genannten Bereichs der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorliegend die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Bestimmungen für stra-</p>	

		<p>ßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 heranzuziehen. Die Ermächtigungsgrundlage hierfür ist in § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO begründet.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Dabei kommen unabhängig vom Gebietstyp entsprechende Maßnahmen insbesondere ab folgenden Werten in Betracht:</p> <p>70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.</li> <li>- Im LAP Giengen an der Brenz finden sich in Anlage 5.1-5.5 RLS-90 Gebäudelärmkarten mit Hinweisen auf Überschreitungen im Bereich der Beethoven Straße, Heidenheimer Straße, Memminger Straße und Ulmer Straße. Die exakten Lärmwerte können daraus aber nicht entnommen werden. Die darüber hinaus vorliegenden Lärmberechnungen (Anlage 6/7 wurden nach der vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) durchgeführt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eine gebäudescharfe, stockwerksbezogene und ungerundete Berechnung nach den Bestimmungen der RLS-90 wurde durchgeführt. Die Ergebnisse sind in den Anlagen 5.1 bis 5.6 (EG, 1.OG und 2.OG jeweils für den Tag- und Nachtzeitraum) in Form von zoomfähigen Gebäudelärmkarten zu ersehen. In den Karten sind zusätzlich Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach VLärmSchR 97 und der Richtwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV an jedem einzelnen Gebäude jeweils für die Beurteilungszeiträume Tag und Nacht farblich gekennzeichnet.</li> <li>- Der für die Berechnungen zur Verfügung gestellte Gebäudedatensatz enthält <u>keine Adressangaben</u>. Eine Zuordnung der Gebäude zu den jeweiligen Immissionspegeln, die in tabellarischer Form zur Verfügung gestellt werden kann, ist daher nicht möglich.</li> <li>- Zur Identifizierung der Gebäude mit Überschreitungen von 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts werden zusätzlich Tabellen mit</li> </ul>
--	--	--	---

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Da die erforderlichen RLS-90-Berechnungen nicht vorliegen, ist eine abschließende Bewertung der geplanten Maßnahmen nicht möglich. Eine verkehrsrechtliche Bewertung von Verkehrsbeschränkungen auf der Basis der VBUS-Werte ist nicht zulässig.</li> <li>- Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</li> </ul> <p><b>II. Lärmarmen Fahrbahnbelag</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</li> </ul> <p>Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen 2016 sind im genannten Bereich keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen. Eine Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung steht demnach eher längerfristig an.</p>	<p>den exakten, nach RLS-90 ermittelten, Immissionspegeln nachgeliefert. Dazu werden die Adressdaten an den exponierten Gebäuden (unter Zuhilfenahme von ALK Plänen) im Rechenmodell eingearbeitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmarmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) z.B. im Bereich von Beethovenstraße bis Planiestraße / Memminger Straße</li> <li>- Lärmarme Fahrbahnbeläge können die Schallemissionen des Verkehrs teilweise deutlich reduzieren. Für den innerörtlichen Bereich mit Geschwindigkeiten um 50 km/h existieren derzeit Fahrbahnbeläge mit einer lärmindernden Wirkung von ca. 2 bis 4 dB(A)</li> </ul> <p>Die örtliche Verkehrsbehörde hat die geplanten Maßnahmen und die dazu erforderlichen weitergehenden Untersuchungen mehrfach mit dem Regierungspräsidium abgestimmt.</p>
--	--	--	--

<p>5.</p>	<p>Ordnungsamt Giengen, Straßenverkehrsbehörde</p>	<p>16.10.2017</p>	<p>Grundsätzlich wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde die Erstellung der Lärmaktionsplanung sehr begrüßt. Dadurch entstehen objektive Ergebnisse zur Lärmproblematik, die bisher oftmals aus emotionalen Gründen und Gefühlen vorgetragen wurden.</p> <p><u>Anlage Schalltechnische Untersuchungen:</u></p> <p>Bei der Tabelle 9 auf Seite 18 sind zwei Fehler/Ungenauigkeiten aufgeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L1079, Abschnitt ab Abzweig B492 bis ca. Höhe Heilbronner Str. - angegebene Geschwindigkeit für PKW und LKW jeweils 80 km/h, tatsächlich ergibt sich vor Ort folgendes Bild. Richtig ist ab Abzweig B492 Fahrtrichtung Stadt bis zum Ortsschild ohne Geschwindigkeitsbegrenzung, also maßgebliche Geschwindigkeit 100 km/h für PKW und 80 km/h für LKW. In der Gegenrichtung vom Ortsschild bis zur B492 gilt nach Einmündung der Verlängerung Hossenriedstraße. Höhe Krümme Gewand ein Geschwindigkeitstrichter von zunächst 80 km/h und nach kurzer Strecke 60 km/h bis zur Einmündung in die B492.</li> <li>L1082, Abschnitt ab Leipziger Str. bis Höhe Allewinder Str.; angegebene Geschwindigkeit für PKW und LKW jeweils 50 km/h. Dies betrifft hier jedoch nur die kurze Innerortsstrecke von den genannten Straßen bis zum jeweiligen Ortsschild. Auf der Zwischenstrecke außerorts zwischen beiden Ortstafeln auf einer Länge von annähernd 500 Metern gilt für beide Verkehrsarten 70 km/h.</li> </ul> <p>Ab Seite 19 fällt auf, dass die Planierstraße häufig als „Planierstraße“ bezeichnet ist.</p> <p><u>6.4 Vorschlag für ein Maßnahmenpaket:</u></p> <p>Hier ist auf Seite 21/22 aufgeführt M1: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für verschiedene Strecken. Als zustän-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die falsch eingetragenen Geschwindigkeiten an der L 1079 und L 1082 werden wie beschrieben im Rechenmodell korrigiert. Eine Neuberechnung hingegen ist nicht notwendig, da sich die besagten Streckenabschnitte größtenteils außerhalb der Ortschaften befinden und somit keinen erheblichen Einfluss auf die jeweils nächste Wohnbebauung mit Überschreitung von Auslösewerten haben.</li> <li>- Die Bezeichnung Planierstraße wird in Planierstraße abgeändert.</li> <li>- Die falschen Angaben bzgl. der zuständigen Baulastträger im Bericht werden korrigiert.</li> </ul>
-----------	--	-------------------	---	---

		<p>dige Behörde für Umsetzung ist hier das Straßenbauamt Giengen an der Brenz als zuständige Straßenbaulastträger aufgeführt. Erstens sind es fast nur klassifizierte Straßen, bei denen das Land Baden-Württemberg/der Landkreis Heidenheim Straßenbaulastträger ist und zweitens sind die Straßenverkehrsbehörden nach den „Lärmschutzrichtlinien StV“ zuständige Behörden zur Anordnung dieser verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Dieses ist auf Seite 16 oben im Absatz 5 (Berechnung nach RLS-90) genauso ausgeführt. Damit gibt es zu diesem Aspekt widersprüchliche Angaben.</p> <p>Abschließend weisen wir speziell für die Ulmer Str. auf die sogenannte „Große Lösung“ an dieser Stelle hin. Der Hauptverkehr von und nach Giengen zwischen BAB Anschlussstelle 117 Giengen/Herbrechtingen und dem Stadtgebiet soll laut verkehrsrechtlicher Ausschilderung über die B19 und abzweigend beim Pelletswerk die L1082 führen. Bei Fahrtziel BSH-Werk Nord tangiert es gar keine Wohngebiete bzw. Wohnstraßen. Bei Ziel BSH-Werk Süd ist nur die Bahnbrücke und danach rechts abbiegend <a href="#">die Robert-Bosch-Straße</a> auf kurzer Strecke entlang von Wohngebäuden zu befahren. Bei Ziel Gewerbegebiet Ried oder anderen Zielen bleibt es bei der unveränderten restlichen Ortsdurchfahrt ab Beethovenstraße. Gegebenenfalls ist mit Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges und der sogenannten Stadtrandstraße eine komplette Anbindung an die Ausfahrt Hermaringen West der B492 zu verknüpfen und hierbei wäre dann die Qualifizierung der Ulmer Str. als Landesstraße von der Bedeutung überholt. Diese gefährliche Gefällestrecke könnte damit vom gesamten Schwerverkehr bei Herabstufung zur Kreisstraße bzw. sogar Gemeindestraße entlastet werden. Die bisherige Einstufung als Ausweichstrecke für überdimensionierte Schwertransporte könnte in dem Wege der Ausnahme-Genehmigung erteilt werden.</p>	
--	--	--	--

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

Ifd. Nr.	Einwender	Datum	Stellungnahme	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
6.		12.09.2016	Ab Kreuzung Bernauer Straße Schwagestraße wird stadtauswärts bereits beschleunigt. Vor allem Quads und Motorräder verursachen dabei unerträglichen Lärm. Verbesserung verspricht sich der Einwender durch das Verlegen der Geschwindigkeitsgrenze von 50 km/h bis auf Höhe der Rotäcker.	Die Berechnung der Lärmpegel ergibt nur in sehr geringem Maß eine geringfügige Lärmbelastigung an zwei Gebäuden. Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsausgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.
7.		24.11.2016	<p>Die Lärmaktionsplanung mit ihrem gesetzlich vorgegebenen Untersuchungsrahmen wurde erläutert, ebenso wie die Erweiterung des Untersuchungsumfanges um die Ortsdurchfahrten Hürben und Burgberg. Die Verkehrs- und Lärmbelastung in Hohenmemmingen, hier insbesondere auf der Hauptstraße, wurde aus Einwohnersicht eingehend geschildert. Insbesondere haben Sie auf Ihre Situation als direkt betroffene Anwohner hingewiesen (Fenster können nicht geöffnet werden, Störungen der Nachtruhe, Zunahme des LKW-Verkehrs in den letzten Jahren).</p> <p>Die Einwender schlagen folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bau der Ortsumfahrung Hohenmemmingen.</li> <li>- Kurzfristig: Tonnagebegrenzung auf 7,5 t zulässiges Gesamtgewicht auf der Hauptstraße (L 1082).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ortsumfahrung Hohenmemmingen ist nach wie vor Planungsziel der Stadt Giengen - beispielsweise ist sie im rechtskräftigen Flächennutzungsplan dargestellt. Da es sich um eine Landesstraße handelt, ist der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP 2010) von besonderer Bedeutung. Im GVP 2010 wurden die Grundsatzplanung und der Maßnahmenplan getrennt. Bei den Projekten, die 2013 in den Maßnahmenplan aufgenommen wurden, handelt es sich um 31 Neubau- und 73 Ausbaumaßnahmen sowie 19 Bahnübergänge. Auf Gemarkung Giengen sind der Ausbau der L 1083 zw. Heidenheim und Giengen sowie die Beseitigung des Bahnübergangs Hermaringer Straße berücksichtigt. Deshalb ist zumindest bis zum Jahr 2025 mit einer Planung bzw. dem Bau der Ortsumfahrung Hohenmemmingen nicht zu rechnen.</li> <li>- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Ortslage Hohenmemmingen</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vornahme von Geschwindigkeitsmessungen an der stationären Messanlage in Hohenmemmingen.</li> <li>- Einflussnahme auf die Spedition (und deren Subunternehmer / Fahrer) auf deren Routenwahl für Transporte zwischen den Werken Giengen und Dillingen</li> </ul>	<p>von Einmündung der Ziegeleistraße bis Einmündung Allewinder Straße in beiden Richtungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wird vom örtlichen Verkehrsamt angeordnet</li> <li>- Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Gespräche mit der Fa. sollen aufgenommen werden.</li> </ul>
8.		10.11.2016	<p>Der Einwender macht den Vorschlag den Verkehr über Planiestraße - kleine Brücke über Schießbergstraße (zwischen den ehemaligen Kino-Gebäuden) - Goethestraße zur Kreuzung Schwagestraße/Herbrechtinger Straße zu führen. Die Vorteile sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gymnasium wird nicht belastet, weniger Ampeln sind erforderlich</li> <li>- die Südseite der Goethestraße ist Gewerbe</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dieser Vorschlag ist verkehrstechnisch nicht umsetzbar.</li> </ul>
9.		22.11.2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wie ich in dem heutigen persönlichen Gespräch zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt habe, sind die Hauptlärmquellen in der Beethovenstraße der Busbahnhof (Schüler/Linien) und der LKW-Verkehr. Hinzu kommt noch, dass durch die Eltern-PKW verursachte Verkehrschaos mit Fußgängern und Radfahrern dazwischen. Die Situation hat sich sehr verschlechtert, seit die Beethovenstraße zur Landesstraße wurde.</li> <li>- Es ist deshalb überfällig, das Ried über die Bahnhofstrasse anzuschließen und die Trasse an Hohenmemmingen vorbei zu führen, was eine deutliche Verkehrs- und Feinstaubentlastung für Giengen bringen würde. Die Gansloser-Brückenplanung nach Hermaringen könnte m. M. nach wegen der Schwierigkeiten mit Gerschweiler-Anwohnern auf Eis gelegt werden bzw. in die Hände von Hermaringen gelegt werden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf der L1082 von der Schwahastraße über die Beethovenstraße bis zur Kreuzung Heidenheimer Straße / Beethovenstraße / Burgstraße in beide Richtungen</li> <li>- Die Feinstaubbelastung ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</li> <li>- Die Ortsumfahrung Giengen ist nach wie vor Planungsziel der Stadt Giengen.</li> </ul>
10.		24.11.2016	<p>Der Einwender weist auf die Situation als direkt betroffener Eigentümer eines Gebäudes in der Weilerstraße hin. Anwohner beklagen die Lärmbelastung, insbesondere auch durch zunehmenden LKW-Verkehr zum Steinbruch. Die zu beobachtenden</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Bereich der Ortslage Burgberg von Einmündung Gässle bis Einmündung Finkenstraße in beiden Richtungen wird geprüft</li> </ul>

			Setzungsrisse an Ihrem Gebäude führen Sie auf den Schwerverkehr zurück. Sie schlagen deshalb vor, Unebenheiten auszugleichen und den Fahrbelag zu erneuern.	
11.		02.12.2016	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- auch in Herbrechtingen, speziell z.B. im Wohngebiet Kirchhöfle ist die Lärmbelästigung seit dem Abschneiden der Gebüsche nachts extrem geworden. Vorher hat man die Autobahn, bei ungünstigen Windverhältnissen schon auch gehört, doch dieses Jahr ist es, besonders am Abend, fast so "als wenn man direkt neben der Autobahn steht".</li> <li>- Können Sie mir sagen, an wen wir uns wenden müssen, bzw. gibt es Aufzeichnungen über den Lärmpegel, oder muss man dieses selber in Auftrag geben?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Die Schallschutzwirkung von Bepflanzungen wird meist erheblich überschätzt. Als städtebauliche Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht, [...] Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz“. <b>Quelle:</b> Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau, Baden-Württemberg - Städtebauliche Lärmfibel Online, Hinweise für die Bauleitplanung.</li> <li>- E-Mail vom 02.12.2016: „Für die Pflegemaßnahmen an der Autobahn ist die Autobahnmeisterei Ellwangen zuständig. Für Herbrechtingen müssten Sie sich bitte an die dortige Verwaltung wenden. Unter folgendem Link können Sie Lärmkartierungsdaten bei der LUBW (Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz) abrufen: <a href="http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/29747/">http://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/29747/</a>. Die dort aufgeführten Lärmkartierungen basieren auf Berechnungen über Belegungszahlen. Diese ergeben einen Durchschnittswert Tagespegel bzw. Nachtpegel. Über Lärmmessungen vor Ort ist uns nichts bekannt.“</li> </ul>
12.		02.12.2016	<p>Liebe MitarbeiterInnen,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- nach dem Zeitungsartikel vom 2.12. nutze ich die Gelegenheit, ihnen auch meinen Eindruck der Lärmbelästigung durch die A7 in Hürben mitzuteilen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Im dreidimensionalen Rechenmodell werden reflektierende sowie auch abschirmende Eigenschaften an Gebäuden berücksichtigt. Die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel</li> </ul>

			<p>Obwohl wir nicht am Ortsrand Richtung Autobahn wohnen, sondern relativ zentral und "auf halber Höhe" neben dem Gemeindehaus im Reuendorfer Weg, ist bei Westwind, und das ist die meiste Zeit der Fall, die Autobahn verstärkt zu hören. Durch die Häuserwände in der Umgebung wird der Schall außerdem noch reflektiert, so dass oft gar nicht festgestellt werden kann, aus welcher Richtung er exakt kommt, es ist einfach häufig ein unangenehmer diffuser Geräuschpegel.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es freut mich, dass die Hürbener SPD hier interveniert. Auch ich unterstütze dieses Vorgehen und wünsche mir an erster Stelle ein Tempolimit auf der Autobahn um Hürben und im weiteren Bemühungen um einen Ausstattung dieses Abschnitts mit einem Flüsterbelag.</li> </ul>	<p>gelten für leichten Wind (etwa 3m/s) von der Straße zum Immissionsort.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Für die Autobahn werden die erforderlichen Richtwerte für eine Lärmsanierung nicht erreicht.</li> <li>- Das Land plant ab 2019 eine Belagssanierung von der Autobahnbrücke Giengen in Richtung Süden.</li> </ul>
13.		05.12.2016	<p>...bitte beachten Sie, dass die Lärmbelästigung in ganz Hürben deutlich zugenommen hat.</p> <p>Nicht nur der Flickenteppich der die Autobahn extrem laut macht sondern auch der nicht vorhandene Lärmschutz ist eine Zumutung für die Menschen die in Hürben wohnen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Land plant ab 2019 eine Belagssanierung von der Autobahnbrücke Giengen in Richtung Süden.</li> </ul>
14.		08.12.2016	<p>Der Einwender weist auf folgende Lärmbelästigungen hin: Autobahnbrücke, Fahrbahnübergangskonstruktionen wurden noch nie ausgetauscht / saniert (evtl. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 km/h) LKW-Verkehr (insbesondere leere Containerfahrzeuge) zu BSH über Hossenriedstraße (Geschwindigkeitsbegrenzung, Tonnagebegrenzung)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Land plant ab 2019 eine Belagssanierung von der Autobahnbrücke Giengen in Richtung Süden.</li> <li>- Eine Tonnagebegrenzung in der Hossenriedstraße wird vom örtlicher Verkehrsamt geprüft.</li> </ul>
15.		11.12.2016	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>hiermit möchte auf folgende Probleme in Bezug auf Lärm und Umweltverschmutzung durch Leuchtreklamen aufmerksam machen und bitte diese sobald als möglich zu beheben:</p> <p>1. Lärmbelästigung durch A7 vor allem bei vorherrschendem Westwind.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zu 1.: Die angesprochene Logistikhallen sind im dreidimensionalen Rechenmodell vorhanden. darin werden reflektierende sowie auch abschirmende Eigenschaften von Gebäuden berücksichtigt. Die nach RLS-90 berechneten Beurteilungspegel gelten für leichten Wind</li> </ul>

		<p>2. Falsch montierte, blendende Strahler der Spedition Honold, Überdimensionierten Leuchtreklamen von Scan - Haus, Mac Dohnals, Spielothek und Schell.</p> <p>- Hierbei handelt es sich um eine nicht zum Vorteil reichende Beeinflussung einer sehr schönen Landschaft.</p> <p>3. Starkes Unfallrisiko sowie Lärmbelästigung auf der Hossenriedstraße in Höhe Fasanenweg durch zu extrem schnelles Fahren.</p> <p>Zu 1:</p> <p>Die Lärmbelästigung auf der A7 wurde durch den Bau von Logistikhallen die wie überdimensionale Lärmschutzwände in Richtung Herbrechtingen alles abschirmen und gleichzeitig den Schall in Richtung Giengen reflektiert. Bedingt durch die Fahrzeugdichte an LKW und PKW Verkehr entsteht ein durchgehend laut anhaltendes Geräusch von der Brücke über Giengen bis weiter nach der Abfahrt Giengen ohne Unterbrechung. Lärm wurde seit dem Errichten der Hallen um ein Vielfaches verstärkt.</p> <p>Lösungsmöglichkeiten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Geschwindigkeit reduzieren.</li> <li>• Bau einer geeigneten Lärmschutzwand auf Gienger Seite um den entstehenden Lärm -Schall zu brechen.</li> <li>• Autobahn reparieren.</li> </ul> <p>Zu 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Strahler sind so zu montieren damit nicht Wiesen, Felder, Wege bis Giengen bei Nacht ausgeleuchtet werden.</li> <li>• Des Weiteren besteht eine akute Blendgefahr durch die Strahler der Firma Honold für den Straßenverkehr in Richtung Giengen bei Nacht.</li> <li>• Für die überdimensionierte Werbetafel non Scan Haus ist ein Abriss unumgänglich.</li> </ul>	<p>(etwa 3 m/s) von der Straße zum Immissionsort. Die Wohngebäude am Fasanenweg wurden nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- zu 2.: Leuchtreklame etc. ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</li> <li>- zu 3.: Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen können Abhilfe schaffen.</li> </ul>
--	--	--	--

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Für die Leuchtreklamen soll eine Zeit von 20 Uhr bis 8 Uhr festgelegt werden in der sie nicht eingeschaltet sein sollen.</li> </ul> <p>Zu3:</p> <p>Das erhöhte Unfallrisiko besteht in der lang gezogenen Rechtskurve Höhe Hochhaus -Ortsausgang in dem es sich um ordnungsgemäß parkende Kraftfahrzeuge handelt. Dadurch ist der Blick nach links auf die sich nähernden Fahrzeuge, die sich auf der linken Spur befinden, versperrt. Beim herausfahren aus dem Fasanenweg ist es dann kritisch, da mir diese Fahrzeuge frontal entgegenkommen. Um eine Kollision zu vermeiden musste ich daher schon mehrmals in die Stuttgarter Straße ausweichen.</p> <p>Dieses vermeintliche Fehlverhalten meinerseits wird dann oft sehr abfällig honoriert.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abhilfe durch Tempo 30-er Zone ab Schild "Kinder"-Bushaltestelle bis Kurve am Ortsausgang sowie in die entgegengesetzte Richtung.</li> <li>• Durch langsamerer fahren sinkt hoffentlich auch der Lärmpegel auf ein erträgliches Maß, zumal sich leider vier Schlafzimmer in Richtung Hossenriedstraße im Fasanenweg 1 befinden.</li> <li>• Doppelt Lärmbelastung von der Autobahn und Hossenriedstraße.</li> <li>• Bitte keine weiteren Genehmigungen in Bezug auf Leuchtreklamen, denn diese beeinträchtigen erheblich unsere Wohnqualität.</li> </ul>	
16.		11.12.2016	<p>Mein Betrag zum " Lärmaktionsplan " Giengen:</p> <p>Ich gehe davon aus, das im sog. " Lärmaktionsplan " für Giengen auch die permanent für "Krach" sorgenden "Laubsauger", sowie die "Motorheckenscheren" mit enthalten sind. Diese Geräte sorgen immer in den Wohngebieten für Diskussionen und</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm, der durch die Ausführung von Haus- und Gartenarbeiten entsteht, fällt nicht unter die Umgebungslärmrichtlinie und wird deshalb auch nicht im Rahmen einer Lärmaktionsplanung behandelt. (Zeitliche Regelungen</li> </ul>

			<p>Streit besonders zwischen den einzelnen Häusern und Terrassen. Meine Feststellung zu diesem Thema ist, dass das Laub immer hin und her geblasen wird. Gleichzeitig ist festzustellen, dass diese Krachmacher auch Abgase produzieren</p> <p>Sollten diese Lärmquellen nicht im " Lärmaktionsplan " enthalten sein , so ist dieser Plan für den Papierkorb.</p>	<p>zur Durchführung von Haus- und Gartenarbeiten richten sich nach den Bestimmungen der Geräte und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV).</p>
17.		13.12.2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hürben: Der LKW-Verkehr hat in den letzten Jahren zugenommen, vor allem Leerfahrten werden als sehr laut empfunden, da jede Unebenheit (Regeneinläufe, Schachdeckel, Straßenbelag) Lärm auslöst.</li> <li>- Die Einwender schlagen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h oder zumindest für LKW auf 40 km/h vor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Landkreis als Baulastträger hat lt. Stellungnahme vom 07.09.2017 für die K3020 bei erforderlichen Sanierungsarbeiten einen lärmindernden Fahrbahnbelag vorgesehen.</li> <li>- Für den Stadtteil Hürben wurde die Entlastung der Betroffenen durch eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h an der Giengener Straße und Lonetalstraße berechnet. Die Anzahl der Personen, die Pegeln von <math>L_{DEN} &gt; 65 \text{ dB(A)}</math> ausgesetzt sind, würde sich um ca. 30 % reduzieren; die Anzahl der Personen, die Pegeln von <math>L_{Night} &gt; 55 \text{ dB(A)}</math> ausgesetzt sind, würde sich um ca. 90 % reduzieren. Anmerkung: Auf einer Teilstrecke der Ortsdurchfahrt besteht bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h.</li> </ul>
18.		17.12.2016	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- als Bewohnerin des Gebäudes in der Heidenheimer Straße stelle ich fest, dass in den vergangenen Jahren die Verkehrsbelastung und der damit verbundene Lärm an der am Grundstück vorbeiführenden Straße nach Heidenheim beständig zugenommen hat. Man darf da 100 km/h fahren, was natürlich oft nicht eingehalten wird. Es ist nicht zu verstehen, dass an der Westseite des Grundstücks, nur ein paar Meter von der Grundstücksgrenze entfernt und von da auch sichtbar, "volle Pulle" gefahren werden darf und an der Ostseite 30 km/h! Wenn man vom Lärm verschont sein will, muss</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gebäude Heidenheimer Straße 135 wurde nicht als Lärmschwerpunkt definiert.</li> </ul> <p>Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsausgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.</p>

			<p>man sich an den Hauseingang setzen anstatt in den Garten!</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unerträglich wird die Lage, wenn Feste und verkaufsoffene Sonntage sind und ganz schlimm sind die Motorräder, die von April bis Oktober vom Gewerbepark Schwage aus auf die Teststrecke L1083 gehen ohne jegliche Rücksicht auf die Anlieger. Erholung auf dem eigenen Grundstück ist da nicht mehr möglich.</li> <li>- Trotz des grundstückseigenen Lärmschutzwalls ist der Lärm eine ständige Belästigung. Selbst im Haus hört man die Fahrzeuge, sofern man nicht gerade Radio hört oder fernsieht. Schlafen mit offenem Fenster ist trotz der Stadtrandlage ungestört nicht ohne weiteres möglich. Telefonieren im Freien ist während der Stoßzeiten eigentlich nicht möglich.</li> <li>- Leider wird der Abschnitt der L1083 von der Kreuzung am Stadtausgang an entlang der bebauten Grundstücke beim Lärmaktionsplan nicht großartig berücksichtigt!</li> <li>- Ich beantrage deshalb hiermit, dass die L0183 entlang der bebauten Grundstücke mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung versehen wird und das zusammen mit gelegentlichen Geschwindigkeitskontrollen. Dies wäre ohne großen Aufwand umsetzbar.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen können Abhilfe schaffen. (Polizei u. örtliche Verkehrsbehörde)</li> <li>- Die L 1083 (Schwagestraße) ist im Rechenmodell von der Einmündung der Beethovenstraße in nördlicher Richtung bis ca. 500 Meter über die Wohnbebauung hinaus (Höhe Brunnenfeld) berücksichtigt.</li> </ul>
19.		17.12.2016	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich wohne in der Heidenheimer Straße. Nur wenige Meter neben meinem Grundstück verläuft die L1083 nach Heidenheim.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dort ist die Geschwindigkeit nicht beschränkt, weil das Ortsschild gleich nach der Kreuzung zur Bernauer Straße steht. Beim Aufenthalt im Garten ist der Lärm ist unerträglich geworden und man kann nicht bei offenem Fenster schlafen. Besonders schlimm ist dies während der Motorradsaison, seit im Gewerbepark Schwage ein Motorradgeschäft aufgemacht hat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gebäude Heidenheimer Straße 135 wurde nicht als Lärmschwerpunkt definiert.</li> <li>- Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beim Lärmaktionsplan wird dieser Straßenabschnitt nicht sonderlich berücksichtigt, weil angeblich nur ca. 6000 Fahrzeuge täglich vorbeifahren. Der vorhandene Lärmschutzwall bringt nur wenig und ist außerdem Teil von meinem Grundstück; die Grundstücksgrenze verläuft auf dem Kamm!</li> <li>- Um die Situation zu verbessern, wäre die <b>Verlegung des Ortschilds</b> oder eine <b>Geschwindigkeitsbegrenzung</b> mit gelegentlicher Geschwindigkeitskontrolle angebracht. Wir sind hier keine Bürger 2. Klasse und es kann nicht angehen, dass an der einen Grundstücksseite 100 km/h gefahren werden darf und auf der gegenüberliegenden 30 km/h! Ich zahle meine Grundsteuer auch und das obwohl das Grundstück zu einem Drittel wegen dem Lärmschutzwall minderwertig ist!!!</li> <li>- Ich bitte deshalb unverzüglich geeignete Maßnahmen im Bereich der städtischen Bebauung entlang der L1083 zu ergreifen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ließe sich kurzfristig ohne großen Aufwand realisieren.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Einhalten der vorgeschriebenen zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch die Verkehrsteilnehmer wird vorausgesetzt. Regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen können Abhilfe schaffen. (Polizei u. örtliche Verkehrsbehörde)</li> <li>- Die L 1083 (Schwagestraße) ist im Rechenmodell von der Einmündung der Beethovenstraße in nördlicher Richtung bis ca. 500 Meter über die Wohnbebauung hinaus (Höhe Brunnenfeld) berücksichtigt.</li> </ul>
20.		21.12.2016	Aus Sicherheits- u. Lärmschutzgründen befürworte ich die Einführung von Tempo 70 km/h zwischen Ortsende Giengen und Abzweig Brunnenfeld auf der L 1083.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gebäude Rechbergweg 9 wurde nicht als Lärmschwerpunkt definiert.</li> <li>- Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsausgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.</li> </ul>
21.		21.12.2016	Aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen befürworte ich auf der L 1083 zwischen Ortsausgang Giengen und Abzweigung Brunnenfeld eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gebäude Rechbergweg 6 wurde nicht als Lärmschwerpunkt definiert.</li> <li>- Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsausgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.</li> </ul>

22.		22.12.206	<p>Die Ortsumfahrung muss kommen [...]. Der Schwerlastverkehr muss aus dem Dorf. Dadurch verringert sich der Lärm auf den Straßen. Das bringt im Dorf und in der Stadt weniger Lärm, die Schulwege werden sicherer und durch die Entlastung von Fernverkehr wird der Verkehrsfluss verbessert. Das erhöht die Radfahrerquote im innerörtlichen Verkehr und die Abgas- und Feinstaubbelastung sinkt.</p>	<p>Die Ortsumfahrung Hohenmemmingen ist nach wie vor Planungsziel der Stadt Giengen - beispielsweise ist sie im rechtskräftigen Flächennutzungsplan dargestellt. Da es sich um eine Landesstraße handelt, ist der Generalverkehrsplan Baden-Württemberg 2010 (GVP 2010) von besonderer Bedeutung. Im GVP 2010 wurden die Grundsatzplanung und der Maßnahmenplan getrennt. Bei den Projekten, die 2013 in den Maßnahmenplan aufgenommen wurden, handelt es sich um 31 Neubau- und 73 Ausbaumaßnahmen sowie 19 Bahnübergänge. Auf Gemarkung Giengen sind der Ausbau der L 1083 zw. Heidenheim und Giengen sowie die Beseitigung des Bahnübergangs Hermaringer Straße berücksichtigt. Deshalb ist zumindest bis zum Jahr 2025 mit einer Planung bzw. dem Bau der Ortsumfahrung Hohenmemmingen nicht zu rechnen.</p>
23.		24.12.2016	<p>... wir sind Anwohner der Heidenheimer Str. 139 auf Höhe der L 1083 Richtung HDH. Aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens in den letzten Jahren und den dadurch entstehenden Lärm fordern wir eine Lärmschutzwand und eine Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Geschwindigkeitsbegrenzung wäre sinnvoll ab der Einfahrt ins Brunnenfeld.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Gebäude Heidenheimer Straße 139 wurde nicht als Lärmschwerpunkt definiert.</li> <li>- Die örtliche Verkehrsbehörde kann in Abstimmung mit dem Baulastträger überprüfen, ob eine Geschwindigkeitsbegrenzung vom Ortsausgangsschild bis zur Einmündung „Hasenloch“ zielführend ist.</li> </ul>