



STADT ESSLINGEN AM NECKAR

Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

– Teilplan Straßenverkehrslärm –

18.10.2021

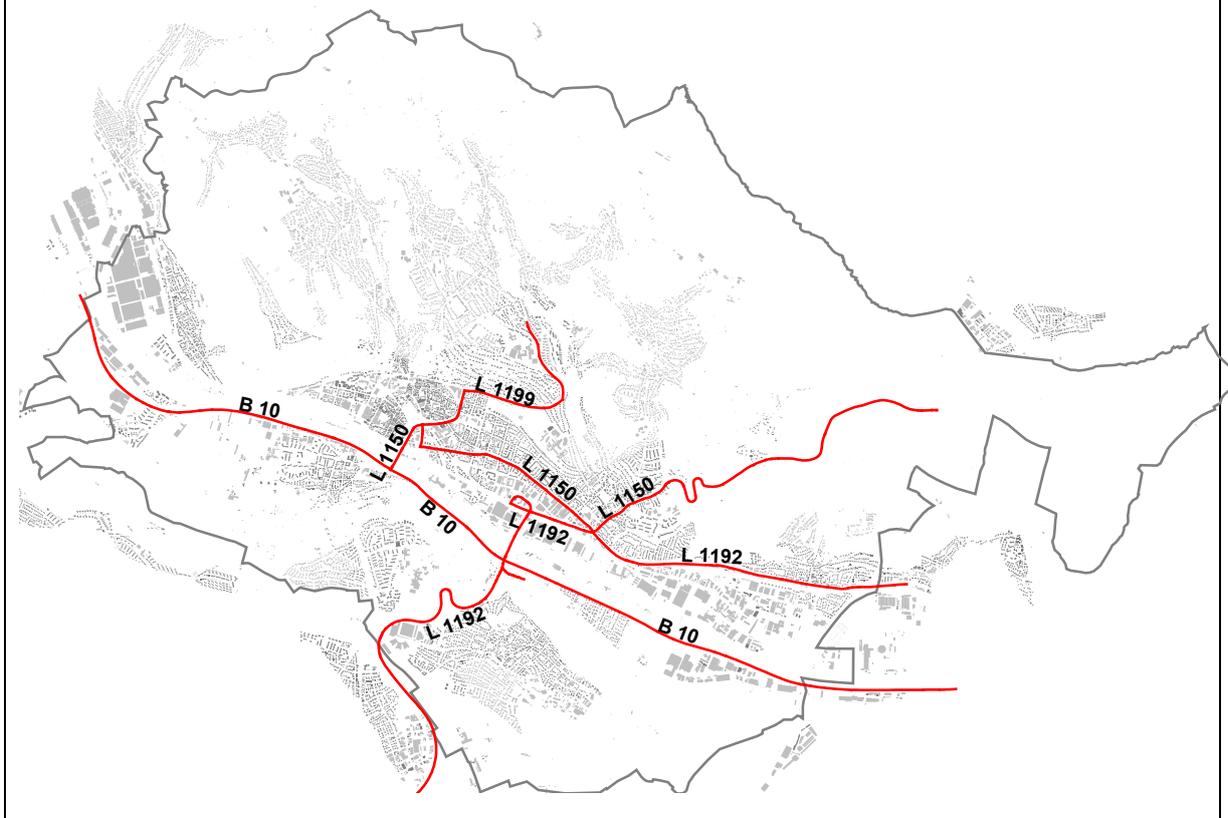
1 Allgemeines

1.1 Beschreibung der Stadt Esslingen am Neckar sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken oder Großflughäfen und anderer Lärmquellen die zu berücksichtigen sind

Die große Kreisstadt Esslingen mit ca. 94.000 Einwohnern befindet sich ca. 10 km östlich der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Innenstadt und die westlichen Gewerbegebiete liegen im Neckartal. Stadtteile mit überwiegender Wohnnutzung erstrecken sich entlang der Hanglagen beidseitig des Neckartals bis zu den südlichen angrenzenden Fildergemeinden und im Norden bis auf die Höhen des Schurwaldes.

Mit der B 10 und der Süddeutschen Schienenmagistrale Stuttgart – München verlaufen durch das Neckartal zwei stark belastete Verkehrsachsen, die zu den wesentlichen Lärmquellen des Stadtgebiets zählen.

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 Landesanstalt für Umwelt und Messungen (LUBW). Berücksichtigt sind demnach die Bundesstraße B 10 und die Landesstraßen L 1150, L 1192 und L 1199. Das kartierte Straßennetz ist in folgender Abbildung dargestellt.



Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr erfolgt bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Der Schienendatensatz umfasst die Strecken Stuttgart-Ulm bzw. Stuttgart-Tübingen. Der Lärmaktionsplan wird ebenfalls vom EBA erstellt und ist im Internet unter www.eba.bund.de bzw. www.laermaktionsplanung-schiene.de veröffentlicht.

Der Flughafen Stuttgart liegt südwestlich des Stadtgebiets. Die südöstlichen Stadtteile (Berkheim, Sirnau, Zell) sind von Fluglärmpegeln L_{DEN} über 55 dB(A) bzw. L_{Night} über 45 dB(A) betroffen. Der Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart wird vom RP Stuttgart erstellt und ist im Internet veröffentlicht unter www.rp.baden-wuerttemberg.de.

Die Stadtteile Mettingen, Brühl und Weil zählen aufgrund der räumlichen Nähe und durch Festlegung des Umweltministeriums Baden-Württemberg zum Ballungsraum Stuttgart. Im Lärmaktionsplan des Ballungsraums Stuttgart werden für diese Stadtteile der Lärm von Industrie- und Gewerbebetrieben sowie Häfen mit erfasst. Der Lärmaktionsplan des Ballungsraumes Stuttgart ist im Internet unter www.stuttgart.de einzusehen.

Im Rahmen der 2. Runde der Lärmkartierung hat die Stadt Esslingen einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der am 06.02.2017 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dieser Lärmaktionsplan basiert auf einer stadt-eigenen erweiterten Kartierung, die neben den Hauptverkehrsstraßen nach Umgebungslärmrichtlinie auch Hauptverkehrsstraßen mit weniger als 3 Mio. Kfz/Jahr sowie Kreisstraßen und kommunale Straßen umfasst. Bei dieser erweiterten Kartierung wurden zahlreiche Brennpunkte ermittelt (ACCON, 2016). Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden verschiedene Lärmschutzmaßnahmen geprüft und in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Gemäß Umgebungslärmrichtlinie muss der Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Veränderungen, spätestens jedoch nach 5 Jahren überprüft und ggf. überarbeitet werden.

Ende 2018 wurden die Ergebnisse der 3. Runde der Kartierung von der LUBW veröffentlicht. Durch gesetzliche Bestimmungen ist nun eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans erforderlich, auch wenn der aktuelle Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen erst 3 Jahre alt ist. Da aber vorliegend nur Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärmrichtlinie kartiert sind, können nur bisherige (und zukünftige) Maßnahmen entlang dieser Straßen geprüft werden. Insbesondere sind die statistischen Auswertungen nicht vergleichbar. Daher werden die Maßnahmen von 2017 in diesem Lärmaktionsplan wieder aufgegriffen und nur entlang der aktuell kartierten Straßen überprüft.

Dabei ist zu beachten, dass die Stadt Esslingen zwischenzeitlich (seit 2017) Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan umgesetzt hat (bzw. derzeit umsetzt), die in den aktuellen Kartierungsergebnissen von 2018 (Datenbasis von 2015) noch nicht berücksichtigt sind.

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar
Gemeindeschlüssel: 8116019
Bearbeitung: Herr Jasdeep Singh
Tel.: 0711 / 3512 - 2553
Fax.: 0711 / 3512 - 55 2553
www.esslingen.de

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

Bindungswirkung des Lärmaktionsplans (MVI, 29.10.2018):

Nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften (z.B. Planungs-, Bau- oder Straßenverkehrsrecht) durchzusetzen.

Allerdings stellt der Plan keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Insoweit bleibt der zuständigen Behörde ein gewisser Ermessensspielraum, ob und wie sie bestimmte Maßnahmen durchführt.

Sind die Abwägungen bei der Maßnahmenplanung rechtsfehlerfrei durchgeführt worden und liegen die Voraussetzungen nach Fachrecht (z.B. Straßenverkehrsrecht) vor, so hat die zuständige Behörde die Maßnahme umzusetzen.

Der Lärmaktionsplan entfaltet keine unmittelbare Rechtswirkung für oder gegen den Bürger. Für die öffentliche Verwaltung ist er insofern verbindlich, dass sie bei planungsrechtlichen Festlegungen (etwa bei der Aufstellung eines Bebauungsplans) die Aussagen des Lärmaktionsplans bei der Abwägung der verschiedenen Belange (Belange des Umweltschutzes, der Wirtschaft usw.) zu berücksichtigen hat. Sie kann bei dieser Abwägung anderen Belangen eine größere Bedeutung zumessen als dem Belang des Lärmschutzes. Der Lärmaktionsplan kann andererseits die Belange des Lärmschutzes konkretisieren und diesem dadurch größeren Einfluss auf den Abwägungsvorgang verleihen.

Der Bürger hat aufgrund der bloß verwaltungsinternen Wirkung des Lärmaktionsplans keine Möglichkeit, die Umsetzung bestimmter im Lärmaktionsplan genannter Maßnahmen einzufordern. Aus einem Lärmaktionsplan allein lässt sich nicht ableiten, dass eine bestimmte Maßnahme realisiert werden muss.

1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich Nutzungsart	Lärmvorsorge 16. BImSchV ¹		Lärmsanierung VLärmSchR 97		Verkehrsbeschränkungen Lärmschutz-Richtlinien-StV ³	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Wohngebiete	59	49	64	54	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	66	56	72 ⁴ 70	62 ⁴ 60
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Angaben in dB(A)

¹ 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 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist

² Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997 - VLärmSchR 97), Bundesministerium für Verkehr, 30.06.1997 (VkBli. 1997 S. 434), zuletzt geändert am 01.08.2020

³ Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bonn, 23.11.2007

⁴ Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung), Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stuttgart, 29.10.2018

2 Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

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

L _{DEN} dB(A)	Belastete Personen	L _{Night} dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	1.822	über 50 bis 55	1.503
über 60 bis 65	1.333	über 55 bis 60	970
über 65 bis 70	895	über 60 bis 65	278
über 70 bis 75	211	über 65 bis 70	3
über 75	0	über 70	0
Gesamt	4.261	Gesamt	2.754

Geschätzte Zahl der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55 bis 65	6,1	2.029	5	0
über 65 bis 75	1,6	526	0	0
über 75	0,3	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Zur Einstufung und Bewertung siehe auch Anlage 1.

Über 200 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen mit L_{DEN} > 70 dB(A) ausgesetzt und fast 300 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen mit L_{Night} > 60 dB(A) ausgesetzt.

Etwa 900 Personen sind ganztägig hohen Belastungen mit L_{DEN} > 65 dB(A) ausgesetzt und etwa 1.000 Personen sind nachts hohen Belastungen mit L_{Night} > 55 dB(A) ausgesetzt.

2.3 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Folgende Lärmbrennpunkte wurden aus dem beschlossenen Lärmaktionsplan vom 06.02.2017 übernommen. In diesen Bereichen wurden bislang noch keine Maßnahmen umgesetzt:

1. Neckarstraße: zwischen Bahnhofstraße und Sirnauer Straße
2. Ulmer Straße: zwischen Deffnerstraße und Stauffenbergstraße
3. Krumpfenackerstraße / Maienwalterstraße / Sulzgrieser Straße / Alexanderstraße
4. Mittlere Beutau / Krumpfenackerstraße: zwischen Augustinerstraße und Hellerweg

Aus den Daten der Lärmkartierung 2017 der LUBW wurde der folgende zusätzliche Lärmbrennpunkt identifiziert:

5. Mülbergerstraße: zwischen Grabbrunnenstraße und Wielandstraße

3 Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung

Im Gebiet der Stadt Esslingen am Neckar wurden folgende lärmindernden Maßnahmen in der Vergangenheit umgesetzt, bzw. sind gerade in Umsetzung:

Zeitraumen	Maßnahme
Derzeit in Umsetzung (2020)	<p>Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ganztags:</p> <p>Schorndorfer Straße, zwischen Plochinger Straße und Hegensberger Straße</p> <p>Nördlicher Altstadttring (Ebershaldenstraße, Augustinerstraße, Berliner Straße bis Mettinger Straße)</p> <p>Östlicher Altstadttring (Kiesstraße, Entengrabenstraße, Grabbrunnenstraße)</p> <p>Hirschlandstraße, zwischen Schorndorfer Straße und Zufahrt Haupteingang Klinikum</p> <p>Mettinger Straße, zwischen Berliner Str. und Haus Nr. 101</p> <p>Stuttgarter Straße, zwischen Brückenstraße und Karl-Pfaff-Straße</p> <p>Berliner Straße zwischen Martinstraße und Mettinger Straße</p>
Derzeit in Umsetzung (2020)	<p>Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h nachts:</p> <p>Esslinger Straße, zwischen Breitinger Straße und Haus Nr. 50</p>
Derzeit in Umsetzung (2020)	<p>Lkw-Durchfahrverbot:</p> <p>Stuttgarter Straße, zwischen Karl-Pfaff-Straße und Eberhard-Bauer-Straße</p>

2018	Geschwindigkeitsbegrenzung in der Alexanderstraße (30 km/h)
2012	Sperrung der Schurwaldquerungen für Lkw > 12 t Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart, die sich auch lärmindernd auf die Schondorfer Straße auswirkt.
2012	Bündelung des Schwerverkehrs auf Bundesstraßen, u. a: Sperrung der Sirnauer Straße für Lkw Maßnahme aus dem Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart, die sich auch lärmindernd auswirkt.
2011	Sanierung der B 10 mit Splittmastixasphalt
2010	Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 10 (80 km/h Pkw, 60 km/h Lkw)
2009	Lärmschutzwand Sirnau
2008	Lärmschutzwand entlang der Bahn
2008	Koordination Lichtsignalanlagen
2006/2007	Schallschutzfensterprogramm in Weil und Brühl

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre

M1 Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h

Auf folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten (aus dem beschlossenen Lärmaktionsplan vom 06.02.2017 übernommen; ohne bereits realisierte Maßnahmen) (Priorisierung gemäß Betroffenheit):

1. Neckarstraße, zwischen L 1150 und Plochinger Straße
2. Kruppenackerstraße, zwischen Alexanderstraße und Maienwalterstraße
3. Sulzgrieser Straße, zwischen Maienwalterstraße und Kelterstraße
4. Maienwalterstraße, zwischen Kruppenackerstraße und Sulzgrieser Straße
5. Kruppenackerstraße, zwischen Mittlere Beutau und Alexanderstraße
6. Rüter Straße, zwischen Festo und Am Bergele

Auf folgendem Straßenabschnitt (neu):

7. Mülbergerstraße: zwischen Grabbrunnenstraße und Wielandstraße

M2 Lkw-Durchfahrverbot

– vorbehaltlich einer positiven Prüfung der Genehmigungsfähigkeit –

Auf folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten und zu folgenden Zeiten (aus dem beschlossenen Lärmaktionsplan vom 06.02.2017 übernommen; ohne bereits realisierte Maßnahmen):

- Hirschlandstraße, nachts (22 bis 6 Uhr)

**M3 Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags
– abhängig von der Haushaltslage –**

Auf folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten

(aus dem beschlossenen Lärmaktionsplan vom 06.02.2017 übernommen):

- Plochinger Straße, zwischen Ulmer Straße und Neckarstraße
- Ulmer Straße, zwischen Plochinger Straße und Maillestraße

Zum Einsatz soll ein lärmarder Fahrbahnbelag mit einer Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) kommen. Auf eine weitergehende Spezifikation des Fahrbahnbelags wird an dieser Stelle verzichtet, da die Maßnahme nicht auf einen speziellen Fahrbahnbelag ausgelegt werden soll. Vielmehr soll die Möglichkeit offen gelassen werden, einen geeigneten Fahrbahnbelag auszuwählen, der ggf. andere nicht-akustische Randbedingung erfüllen muss, oder künftige Neuentwicklungen zu berücksichtigen. In Frage kommt aus heutiger Sicht z. B. LOA 5D oder DSH-V.

3.3 Schutz ruhiger Gebiete sowie Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz für die nächsten fünf Jahre

Die Stadt Esslingen weist keine ruhigen Gebiete aus und plant somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz.

3.4 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen**Lärmarder Asphalt:**

sanierungsbedürftige Straßen sollen nach Möglichkeit stets mit einem lärmarmen Asphalt ausgestattet werden.

Verstetigung des Verkehrs

z. B. durch Optimierung von Lichtsignalanlagen.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen**M1 Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h**

Die Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten werden um etwa 2,5 dB(A) entlastet.

Hinsichtlich der Auslösewerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts (Wohngebiet) kann für die einzelnen Bereiche festgestellt werden:

In der Neckarstraße kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von rund 70 Personen auf etwa 2 Personen deutlich gesenkt werden.

In der Kruppenackerstraße, südlich der Alexanderstraße, kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von knapp 50 Personen auf 1 Person deutlich gesenkt werden.

In der Kruppenackerstraße, zwischen Alexanderstraße und Maienwalterstraße, kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von knapp 20 Personen auf 5 Personen deutlich gesenkt werden.

In der Maienwalterstraße, zwischen Kruppenackerstraße und Sulzgrieser Straße, kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von knapp 10 Personen auf 0 Personen vollständig gesenkt werden.

In der Sulzgrieser Straße, zwischen Maienwalterstraße und Kelterstraße, kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von rund 20 Personen auf 1 Person fast vollständig gesenkt werden.

In der Rüter Straße treten bereits im Bestand keine Überschreitungen der Auslösewerte auf.

Mülbergerstraße, zwischen Grabbrunnenstraße und Wielandstraße:

Auf Basis der vorliegenden Daten (LUBW, 2018) kann keine detaillierte Abschätzung wie für die oben genannten Bereiche (ACCON, 2016) vorgenommen werden. Im genannten Bereich liegen jedoch 7 Gebäude (24 Einwohner) mit sehr hohen Lärmbelastungen und 22 Gebäude (189 Einwohner) mit hohen Lärmbelastungen, die durch die Maßnahme entlastet werden können.

M2 Lkw-Durchfahrverbot

Die Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten werden tags um knapp 2 dB(A) entlastet und nachts um rund 1 dB(A).

Hinsichtlich der Auslösewerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts (Wohngebiet) kann für die einzelnen Bereiche festgestellt werden:

In der Hirschlandstraße kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von knapp 90 Personen auf etwa 65 Personen gesenkt werden (betrifft nur die Nachtzeit).

M3 Einbau eines lärmarmen Fahrbelags

Die Anwohner an den betroffenen Straßenabschnitten werden um 3 dB(A) entlastet.

Hinsichtlich der Auslösewerte von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts kann für die einzelnen Bereiche festgestellt werden:

In der Plochinger Straße kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von knapp 20 Personen tags auf 0 Personen vollständig gesenkt werden. Nachts treten bereits im Bestand keine Überschreitungen der Auslösewerte auf.

Im der Ulmer Straße kann die Zahl der von Überschreitungen der Auslösewerte betroffenen Einwohner von rund 130 Personen am Tag bzw. über 110 in der Nacht auf 20 Personen tags bzw. 10 nachts erheblich gesenkt werden.

4 Formelle und Finanzielle Informationen

4.1 Datum der Aufstellung des Aktionsplanes

09.12.2020

4.2 Datum des Abschlusses des Aktionsplanes

18.10.2026

4.3 Mitwirkung der Öffentlichkeit und Protokoll der öffentlichen Anhörung

Öffentliche Sitzung des Ausschusses für Technik und Umwelt des Gemeinderats
am 09.12.2020

Der Öffentlichkeit wurde zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 01.02.2021 bis 05.03.2021 über das Beteiligungsportal auf der Homepage der Stadt Esslingen am Neckar die Möglichkeit zur Mitwirkung gegeben.

Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesem Zeitraum schriftlich, per E-Mail und online (über ein Kontaktformular auf der Internetseite) abgegeben 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 des Aktionsplans werden dabei ermittelt und bewertet.

4.5 Kosten für die Aufstellung und Umsetzung des Aktionsplanes

M1 Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Umprogrammierung der Lichtsignalanlagen:

Geschätzt 125.900 €.

Kosten für die Überwachung des Tempolimits:

Ca. 200.000 € für einen Anhänger zur Geschwindigkeitsüberwachung;

Jährlich 58.100 € Personalkosten für 1 VZÄ SB Bußgeldstelle.

Kosten ÖPNV:

Aufgrund möglicher Fahrzeitverlängerungen fallen ggf. weitere Kosten an.

M2 Lkw-Durchfahrverbot

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung.

Geschätzt 800 €

M3 Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags

Plochinger Straße:

geschätzt 1.000.000 € mit Standard-Fahrbahnbelag

geschätzt 1.190.000 € mit lärmarmen Fahrbahnbelag

Ulmer Straße:

geschätzt 1.800.000 € mit Standard-Fahrbahnbelag

geschätzt 2.150.000 € mit lärmarmen Fahrbahnbelag

4.6 Weitere Finanzielle Informationen

keine

4.7 Link zum Aktionsplan im Internet

www.esslingen.de/laermaktionsplanung

Allgemeine Informationen zur Lärmaktionsplanung unter

www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkartierung-und-laermaktionsplanung

Stadt Esslingen am Neckar, (18.10.2021)

Anlagenverzeichnis

Anlage 1 Orientierungshilfe zur Bewertung von Lärmbelastungen

Anlage 2 Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 3 Übersichtslageplan der Lärmbelastung

Anlage 4 Übersichtslageplan der geplanten Maßnahmen

Anlage 1**Orientierungshilfe zur Bewertung von Belastungen**

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund zur Bewertung
> 70 dB(A) L_{DEN} ¹ > 60 dB(A) L_{Night} ²	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 ³ können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65-70 dB(A) L_{DEN} 55-60 dB(A) L_{Night}	hohe Belastung	Vorsorgewerte gemäß 16. BImSchV ⁴ für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus kurzfristiges Handlungsziel zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (SRU7 ⁵)
< 65 dB(A) L_{DEN} < 55 dB(A) L_{Night}	Belastung / Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete der 16. BImSchV können überschritten sein Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus Mittelfristiges Handlungsziel zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts (SRU) langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts (SRU)

¹ L_{DEN} : Lärmbelastung, gemittelt über Tag, Abend und Nacht mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht gem. 34 BImSchV

² L_{Night} : Lärmbelastung, gemittelt über Nacht gem. 34 BImSchV

³ Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97 -

⁴ Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV

⁵ Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen; Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen; Deutscher Bundestag Drucksache 14 / 2300

Anlage 2

Unterlagen zur Öffentlichkeitsbeteiligung

TEIL I: STELLUNGNAHMEN VON BEHÖRDEN UND SONSTIGEN TRÄGERN ÖFFENTLICHER BELANGE

zum Entwurf des „Lärmaktionsplanes gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz“

Behandlung zu Nr. T 1 bis T 19

I. Nr. T 1 Bürgerausschuss RSKN Schreiben vom 10.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
--	-------------------------------------

RSKN DER BÜRGERAUSSCHUSS

Stellungnahme BA RSKN zum geplanten Lärmaktionsplan

An das
Stadtplanungsamt Esslingen
Zentrale Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Übersendung des Entwurfes für die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes. Anbei übersenden wir Ihnen die Stellungnahme des Bürgerausschusses RSKN zu den geplanten Maßnahmen in unserem Stadtgebiet.

Lärm macht krank – so die zentrale Feststellung des Umweltbundesamtes zu Lärm und Lärmemissionen. Daher ist es folgerichtig, dass auch in Esslingen die Umsetzung eines entsprechenden Lärmaktionsplanes 2016 erfolgte und nun fortgeschrieben werden soll. Insgesamt begrüßen wir es, dass eine Reduzierung von Lärm im Straßenverkehr erfolgt. Bereits 2016 wurden Schritte eingeleitet und erste Absenkungen des Tempolimits auf überörtlichen Straßen und im Bereich Kindergärten und Schulen vorgenommen. Dass diese Maßnahmen noch nicht ausreichen, sieht man auch an der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes und der damit verbundenen Ausweitung des Geltungsbereiches auf die Mittlere Beutau, Krummenackerstraße, Sulzgrieser Straße, Maiewalterstraße und die Alexanderstraße.

Wir begrüßen es, dass dadurch ein Flickenteppich an verschiedenen Richtgeschwindigkeiten im Stadtteil reduziert wird. Bisher ist es so, dass an den verschiedenen Temporeduzierungen die Geschwindigkeit der Fahrzeuge angepasst, aber bereits ab der Aufhebung der Reduzierung wieder beschleunigt wird. Das führt an den Stellen sicherlich zu mehr Lärm und Ausstoß von schädlichen Abgasen. Oftmals sind es nur kleine Straßenabschnitte, die dann wieder mit Tempo 50 befahren werden können, bevor die nächste Temporeduzierung folgt und damit wieder ein Abbremsen. Untersuchungen des Umweltbundesamtes zum Verkehrsfluss haben ergeben, dass ein kontinuierliches Fahren mit einer Geschwindigkeit den Verkehrsfluss fördert. Unabhängig von Tempo 30 oder 50. Entscheidend sind Einschränkungen des Verkehrsflusses durch Ampeln, einbiegende Fahrzeuge oder bauliche Einengungen, wie Verkehrsinseln. Demnach passieren im gleichen Zeitraum die gleiche Anzahl an Fahrzeugen den Messpunkt bei Tempo 30 oder 50. Das gilt für die idealen Straßenbedingungen und ohne Verkehrshindernisse. Uns ist auch bewusst, dass an Kindergärten, Schulen und Fußgängerüberwegen der Bremsweg bei Tempo 50 um ein Vielfaches verlängert ist, als bei Tempo 30 oder Tempo 40. Und unsere Kinder, Schüler und alle anderen Fußgänger oder Verkehrsteilnehmer sollen sicher an ihr Ziel kommen. Daher begrüßen wir es, dass nicht nur Bereiche mit Zone 30 eingerichtet werden, sondern auch das Tempolimit auf den Zubringerstraßen reduziert werden soll.

Nun liegt unser Stadtteil nicht in der freien Ebene, sondern zeichnet sich durch eine Hanglage aus. Von der Mittleren Beutau bis zum Zentrum Sulzgries steigt das Höhenniveau an und die Fahrzeuge sind gezwungen, mehr Gas zu geben, um dem Verkehrsfluss zu folgen. Bei Tempo 50 ist das Fahren im 3. Gang sicherlich gut möglich. Bei Tempo 30 bergauf dürfte das schwieriger werden und die

Entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie muss ein Lärmaktionsplan mind. alle 5 Jahre überprüft und ggfs. überarbeitet werden. Im Lärmaktionsplan 3. Stufe wurden ausschließlich Hauptverkehrsstraßen entsprechend den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie überprüft. Ein erweitertes Streckennetz wurde im Lärmaktionsplan 2. Stufe (Stand 06.02.2017) untersucht.

Kenntnisnahme

meisten Fahrzeuge werden das eher im 2. Gang und damit hochtourig tun, was den Lärm und Abgasausstoß deutlich erhöht. Besonders deutlich wird das im Bereich Alexanderstraße, wo die Fahrzeuge nach dem Kreisverkehr oft mit hochtourigem Motor den Berg hinauffahren. Da sehen wir es eher kritisch, dass hier Lärm und Abgase reduziert werden und die Lebensqualität der Anwohner sich verbessert.

Insgesamt begrüßen wir die geplanten Maßnahmen in unserem Stadtteil. Wir nutzen aber die Chance und wollen auch über den Tellerrand unseres Stadtteils schauen. Daher bitten wir Sie um Prüfung, ob nicht auch ein Absenken der Geschwindigkeit stadtweit von 50 km/h auf 40 km/h sinnvoll wäre - ausgenommen natürlich die Bereiche Kindergärten und Schulen, bei denen auch weiterhin Tempo 30 gelten sollte. Das würde den Schilderwald, der bei häufig wechselnden Zonen die Folge wäre, an vielen Stellen überflüssig machen und Gelder einsparen, die dann für den Ausbau des Radwegenetzes und des ÖPNV verwendet werden könnten. Auch würde es den Verkehrsteilnehmern die Orientierung erleichtern, da sie nicht ständig darauf achten müssten, welche Richtgeschwindigkeit gerade gilt. Bei optimierten Straßen, gut geregelten Ampelschaltungen, guten Wegen für Radfahrer abseits der Hauptverkehrsadern der Stadt und einem noch besseren ÖPNV würden so vielleicht weitere Verkehrsteilnehmer das Auto stehen lassen und Alternativen zur Mobilität nutzen.

In diesem Sinne wünschen wir Ihnen gute Beratungen und verbleiben mit frischem Wind und sonnigen Grüßen aus RSKN.

Für den Bürgerausschuss RSKN

Christine Sigg-Sohn

Die Alexanderstraße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 3. Stufe.

Bei Steigungen > 5 % werden bei der Berechnung der Geräuschsituation Steigungszuschläge berücksichtigt.

Die Lufthygiene ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung und wird gesondert bei der Abwägung der Maßnahmen untersucht.

„Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine Orientierungshilfe dar.“¹

Nach der StVO gibt es keine rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Stadtgebiet. Es gilt generell die Regel der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Beschränkung dieser Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten. Vor einer Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen bedarf es einer Einzelfallprüfung und einer entsprechenden Abwägung für die einzelnen Straßenabschnitte.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

¹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de>

I. Nr. T 2 Bürgerausschuss St. Bernhard, Kennenburg, Wiflingshausen
Schreiben vom 15.03.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Bürgerausschuss St. Bernhard - Kennenburg - Wiflingshausen

Email: info@ba-stbernhardt.de <https://www.ba-stbernhardt.de>

15. März 2021

Herr Werner Strauss
Jasdeep Singh Geschwister- Scholl-Straße 3
Stadt Esslingen am Neckar 73732 Esslingen
Stadtplanungsamt Tel: 0711-372905
Ritterstraße 17, Email: i.w.strauss@t-online.de
D-73728 Esslingen am Neckar

Versand per E-Mail: an Jasdeep.Singh@esslingen.de

Betr. Mitwirkungsverfahren Lärmaktionsplan III

Sehr geehrter Singh,

schon vor der Sperrung der Geiselbachstraße war das Verkehrsaufkommen in der Rotenackerstraße vergleichbar hoch mit dem in der Krumpfenackerstraße.



Aus dem LAP Entwurf III entnehmen wir der Anlage 3, dass die Lärmfassadenwerte in der Rotenackerstraße in dem Bereich zwischen Einmündung Flandernstraße und Kreisverkehr Rotenackerstraße mehr oder weniger durchgängig rosa eingefärbt

Dies besagt, dass die Auslösewerte LDEN > 65 dB(A) und LNight > 55 dB(A) regelmäßig vom Verkehrslärm überschritten werden.

In der Anlage 4 des LAP Entwurfs III sind die Krumpfenackerstraße, die Maienwälderstraße und Sulzgrieser Straße mit M 1.2, M 1.3, M 1.4, M1.5 gekennzeichnet. Diese Kennzeichnung steht für eine künftig geplante Tempo 30 km/h-Regelung in diesen Streckenabschnitten.

Die Rotenackerstraße ist Teil der Lärmaktionsplanung, wurde im Rahmen der Ausarbeitung zum Lärmaktionsplan 2. Stufe jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Bei Planung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) wurde die Rotenackerstraße deshalb nicht berücksichtigt.



Bürgerausschuss St. Bernhard - Kennenburg - Wiflingshausen

Email: info@ba-stbernhardt.de <https://www.ba-stbernhardt.de>

Wir können in Sachen Verkehrsaufkommen bei diesen Straßen keinen wesentlichen Unterschied zur Rotenackerstraße erkennen. Das Verkehrsaufkommen ist in diesen Straßen vergleichbar hoch, in der Rotenackerstraße nach unserer Einschätzung eher noch etwas höher.

Die Lärmbelastung der Anwohner in der Rotenackerstraße durch den Verkehr ist damit sicherlich auch vergleichbar hoch.

Wir fordern daher zur Lärmreduzierung die Einführung einer durchgehenden Tempo 30 Regelung beginnend ab der Einmündung Flandernstraße über den Kreisverkehr Rotenackerstraße/ Kirchackerstraße bis zur Einmündung „Alte Talstraße“

Desweiteren bitten wir um Berechnung der Schalldruckpegel in der Kirchackerstraße. Auch dort ist mit hohen, die „Auslösewerte“ überschreitenden Schalldruckpegeln, verursacht durch den bergauf Richtung Hohenkreuz mit dem dort zulässigen Tempo 50 km/h fahrenden KFZ-Verkehr zu rechnen.

Bitte beachten: In der Rotenackerstraße herrscht derzeit ein „Fleckenteppich“ an Temporegelungen.

Stadtauswärts:

ab Ampel Hirschlandkopf „40 Meter“ Tempo 30 km/h, dann Tempo 50 km/h bis Einmündung Flandernstraße. Nach Einmündung Flandernstraße Tempo 30 bis ca. Einmündung Eugen-Bolz-Straße. Dann folgt wegen eines Kindergartens eine zeitlich befristete Tempo 30 Regelung: Mo.-Fr. 6:30-18:00 Uhr bis zur Kreuzung Goerdelerweg. Dann geht es mit Tempo 50 km/h Regelung über den Kreisverkehr in die Talstraße / bzw. in die Kirchackerstraße.

Stadteinwärts:

Ab Kreuzung Goerdelerweg bis Einmündung Eugen-Bolz-Straße zeitlich befristete Tempo 30 km/h Regelung: Mo.-Fr. 6:30-18:00 Uhr. Ab Einmündung Eugen-Bolz-Straße bis Einmündung Flandernstraße Tempo 30 km/h. Danach über den Hirschlandkopf bis zur Einmündung Anna-Schieber-Weg Tempo 50 km/h, dann wieder Tempo 30 km/h.

Generell wäre es schön, wenn es gelingen würde, eine einheitlich durchgängige Tempo 30 km/h Regelung stadtauswärts ab Hirschlandkopf in die Rotenackerstraße über den Kreisverkehr Rotenackerstraße zum Anschluss an die Tempo 30 Regelung in der Talstraße (ab Hainbachschule) bzw. über die Kirchackerstraße zur Tempo 30 km/h Regelung in der Wäldenbronner Straße und Barbarossastraße einzuführen.

Natürlich sollte diese durchgängige Tempo-30 Regelung dann auch in stadteinwärtiger Richtung gelten.

Wir sehen bei der Überarbeitung des neuen LAP III die Chance in den vorgenannten Straßen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung eine den Lärm mindernde

Nach der StVO gibt es keine rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzung. Es gilt generell die Regel der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Beschränkung dieser Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten.

Die Stadt Esslingen hat sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2. Stufe dazu entschieden, Brennpunkte (Bereiche mit sehr hoher Belastung) auszuweisen und diese vorrangig abzarbeiten. Bereiche mit geringeren Betroffenheiten werden nachfolgend untersucht und einer Maßnahmen-Prüfung unterzogen.

Die Kirchackerstraße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet. Die Kirchackerstraße wurde im Rahmen der Ausarbeitung zum Lärmaktionsplan 2. Stufe untersucht, jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert. Bei Planung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen) wurde die Kirchackerstraße deshalb nicht berücksichtigt.



Bürgerausschuss St. Bernhard - Kennenburg - Wiflingshausen

Email: info@ba-stbernhardt.de <https://www.ba-stbernhardt.de>

Verbesserung für die Anwohner und eine die Sicherheit erhöhende Wirkung für die Verkehrsteilnehmer speziell für Radfahrer und Fußgänger) zu erreichen.

Eine Begutachtung dieser Straßen unter lämpolitischen Gründen und unter Sicherheitsaspekten ist daher zwingend erforderlich!

Mit freundlichen Grüßen

Werner Strauss
Vorsitzender

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

I. Nr. T 3 Bürgerausschuss Oberesslingen Schreiben vom 01.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
---	-------------------------------------

Heike Horlacher | Bürgerausschuss Oberesslingen | Schorndorfer Str. 17/1 | 73730 Esslingen

Stadtplanungsamt Esslingen
Technisches Rathaus
Ritterstraße 17

73728 Esslingen

Stellungnahme Lärmaktionsplan
Ihr Zeichen II 61-1.1 Sijs Lärmaktionsplan III

Sehr geehrte Damen und Herren,

bezugnehmend auf den Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 3 nehmen wir als Bürgerausschuss Oberesslingen, im Sinne eines Trägers öffentlicher Belange, wie folgt Stellung zum Straßenverkehrslärm und schlagen folgende lärmreduzierenden Maßnahmen vor bzw. fordern die zeitnahe Umsetzung bereits eingeleiteter Maßnahmen:

1. Untertunnelung der Schorndorfer Straße (Machbarkeitsstudie weiterverfolgen)
2. Pfortnerrampe zur Reduzierung des nach Oberesslingen einfahrenden Verkehrs vom Schurwald vor dem Oberhof auf der L1150 (Ergänzung einer separaten Busspur) und am Jägerhaus, Taktung der Ampelschaltungen anpassen
3. Einbau von Flüsterasphalt auf d. Hirschlandstraße, Schorndorfer Straße, Ulmer Straße und Plochinger Straße
4. Nachtfahrverbot für LKWs und Durchfahrverbot für überregionale LKWs auf den Hauptverkehrsstraßen (Hirschland- u. Schorndorfer Straße)
5. Tempo 30 oder 40 im gesamten Stadtgebiet (nicht nur auf einzelnen kurzen Teilschnitten)
6. Umfangreiche Begrünung an d. Schorndorfer Straße (z.B. Betonwand Höhe Martinskirche u. Hospiz) und entlang der Bahntrasse inkl. Lärmschutzwände, Pflanzung von Bäumen (einzeln oder als Gruppe) entlang der Schorndorfer Straße (Ortseingang, Kreuzungsbereiche Hirschlandstraße u. Plochinger/Ulmer Straße)
7. Umfangreiches städtisches Förderprogramm, zusätzlich zu den bundeseinheitlichen Fördermöglichkeiten, f. den Einbau von Schallschutzfenstern entlang der Lärm Brennpunkte sowie Aufbringen von schalldämpfendem Außenputz an Gebäuden und Betonwänden
8. Taktung ÖPNV verbessern und optimieren, Verzicht auf Individualverkehr attraktiver gestalten
9. Querverbindungsbusse Remstal-Neckartal stärken

**BÜRGERAUSSCHUSS
OBERESSLINGEN**



Heike Horlacher | 1. Vorsitzende
Tel. 0179/1200691

Bettina Burghardt | Stellvertr.
Vorsitzende

Carsten Mok | Stellvertr. Vorsitzender
Tel. 0711 91 48 22 20

Email: ba_oberesslingen@esslingen.de
www.buergerausschuss-oberesslingen.de

1. März 2021

1. In Planung befindliche Projekte werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Die Lärmaktionsplanung wiederholt sich mindestens alle 5 Jahre, hierbei wird die aktuelle Geräuschsituation aufgrund des Straßenverkehrs überprüft.
2. Die neue Ampelsteuerung befindet sich im Testbetrieb und wird dieses Jahr nach Optimierung endgültig in Betrieb genommen.
3. Der Verbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der Ulmer und Plochinger Straße ist Bestandteil der Maßnahme M3 des Lärmaktionsplans 2. Stufe. Auf Teilbereichen der Schorndorfer Straße und Hirschlandstraße ist im Lärmaktionsplan 2. Stufe eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geplant bzw. umgesetzt.
4. Ein Lkw-Nachtfahrverbot auf der Hirschlandstraße ist, vorbehaltlich einer positiven Prüfung der Genehmigungsfähigkeit, als Maßnahme M2 im Lärmaktionsplan 2. Stufe aufgelistet. Für die Schurwaldquerung über die Schorndorfer Straße besteht aus dem Luftreinhalteplan der Stadt Stuttgart bereits eine Sperrung für LKW > 12 t.
5. „Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine Orientierungshilfe dar.“¹
Nach der StVO gibt es keine rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzung im gesamten Stadtgebiet. Es gilt generell die Regel der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Beschränkung dieser Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Bei Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen wie z. B. Geschwindigkeitsbegrenzungen bedarf es einer Einzelfallprüfung und einer entsprechenden Abwägung für die einzelnen Straßenabschnitte.
6. Innerstädtische Bepflanzungen haben aus schalltechnischer Sicht kaum Auswirkungen auf die Geräuschsituation. Durch die Abschirmung bieten Bepflanzungen in erster Linie einen positiven psychologischen Effekt für die Betroffenen.

Zusätzlich zum Straßenlärm möchten wir noch darauf hinweisen, dass auch der Flugverkehr im Bereich Oberesslingen für erhebliche Lärmbelastung sorgt. Die Einhaltung des Nachtflugverbotes sowie die Leitung von An- und Abflügen über weniger besiedeltes Gebiet sind ein einfach umzusetzendes Mittel in diesem Bereich Lärm zu reduzieren.

Grundsätzlich sehen wir eine Kombination aus den oben genannten Maßnahmen als eine zielführende Lösung an um die Lärmbelastung in den besonders stark beanspruchten Stadtteilen zu reduzieren. Teilweise wird mittlerweile an einer Umsetzung einzelner Maßnahmen gearbeitet. Wir würden uns jedoch wünsche, dass die Bearbeitung etwas mehr an Fahrt aufnimmt und wir auch in Oberesslingen in Sachen Verkehrslärm endlich auch mal Licht am Ende des Tunnels sehen können.

Für Rückfragen und konstruktive Gespräche stehen wir in gewohnter Weise sehr gerne zur Verfügung und freuen uns über einen intensiven Austausch. Wie Sie wissen, liegt uns das Thema sehr am Herzen.

Mit freundlichen Grüßen



Heike Horlacher
Bürgerrausschuss Oberesslingen

7. Ziel des Lärmaktionsplans ist, den Umgebungslärm zu senken. Mit dem Einbau von Schallschutzfenstern ändert sich der Lärm nicht. Lediglich einzelne Betroffene werden dadurch in ihren Wohnungen entlastet. Bei der Lärmaktionsplanung sollen aber Einzelfallplanungen vermieden werden.

¹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de>

8. Die Stadt Esslingen unterstützt die Förderung des Nahverkehrs. Deshalb hat die Stadt Esslingen das Ziel gesetzt, den Modal-Split deutlich in Richtung ÖPNV und Radverkehr zu verschieben.
9. Die Stadtverwaltung kann zur regionalen Busverbindung keine Änderungen vornehmen. Die X Buslinien werden durch die Region Stuttgart betreut und betrieben.

Der Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart wird vom RP Stuttgart erstellt und ist im Internet veröffentlicht unter www.rp.baden-wuerttemberg.de

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Stellungnahme des Bürgerausschuss Zell zum Lärmaktionsplan
Michael Paulsen vom BA Zell An: stellungnahme 13.02.2021 17:39

Von: "Michael Paulsen vom BA Zell" <michael.paulsen@zell-am-neckar.de>
 An: stellungnahme@esslingen.de

Stellungnahme des Bürgerausschuss Zell zum Lärmaktionsplan

Der Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen verzeichnet für Zell zahlreiche Immissionspunkte entlang der Hauptstraße, ohne explizite Maßnahmen vorzusehen. Der Bürgerausschuss nimmt dazu wie folgt Stellung:

Nachdem vor einigen Jahren die Lärmbelastung durch Schienenverkehr mit der Errichtung der dortigen Lärmschutzwände reduziert werden konnte, bleibt der Straßenverkehr entlang der Hauptstraße eine erhebliche Quelle für Lärmbelastung und Sicherheitsrisiken. Wir hatten in puncto Verkehrssicherheit bereits angesichts der (daraufhin inzwischen angepassten) Ampelschaltung im östlichen Teil der Hauptstraße darauf hingewiesen, dass auch Schulkinder und teilweise ganze Klassen diese Straße queren müssen.

Das Hauptproblem ist neben hoher Frequentierung eine zu hohe Grundgeschwindigkeit an dieser durch Beparkung und einmündende Querstraßen oft unübersichtlichen Straße - und in vielen Fällen eine maßlos überhöhte Geschwindigkeit. Für viele PKW-FahrerInnen scheint es eine Art Sport und ein Kavaliersdelikt zu sein, auf der Hauptstraße die Beschleunigung Ihres Fahrzeugs zu demonstrieren, was nicht nur zu erheblichen Lärmspitzen führt: Durch derartige Raserei kam es bereits zu einem tödlichen Unfall am Ausgang des Kreisverkehrs.

Der Bürgerausschuss Zell schlägt nach Diskussion und einstimmigem Beschluss folgende Maßnahmen zur Linderung vor:

- Umwandlung der gesamten Hauptstraße in eine Tempo 30-Zone
- Sicherstellung der Einhaltung durch fest installierte Geschwindigkeitskontrollen
- punktuell zusätzlich mobile Geschwindigkeitskontrollen, um das Rasen zwischen den festen Kontrollen zu unterbinden

Solche Maßnahmen sind nach unserer Beobachtung an Durchgangsstraßen von Gemeinden vergleichbarer Größenordnung üblich, um sich ein Stück weit gegen übermäßigen Durchgangsverkehr zu schützen. Sie sind u.E. für Anwohner/Anlieger in der Abwägung von Vor- und Nachteilen vertretbar. An einer zügige Durchfahrt der Esslinger Ost-West-Achse interessierte Verkehrsteilnehmer können/sollten ohnehin auf die B10 ausweichen.

--
 Mit freundlichen Grüßen aus Zell

Michael "Pul" Paulsen
 Bürgerausschuss Esslingen-Zell, Vorsitzender

Die hohen Beurteilungspegel im Stadtteil Zell ergeben sich aufgrund eines Fehlers in der offiziellen Lärmkartierung der LUBW. Die Straßenachse der Hauptstraße verläuft teilweise durch die nördlich der Hauptstraße liegenden Gebäude.



Straßenachse (orange Linie) verläuft teilweise durch die Gebäude am nördlichen Rand der Hauptstraße (Quelle: 2021 Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg)

Kenntnisnahme

Bei der Hauptstraße handelt es sich um eine reguläre, jedoch bisher mit Blick auf die Zahl der Überschreitungen unauffällige Messstelle, die auch weiterhin im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachungstätigkeiten im Stadtgebiet bedient wird.

Die Hauptstraße ist Teil der Lärmaktionsplanung, wurde im Rahmen der Ausarbeitung zum Lärmaktionsplan 2. Stufe jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert und bei der Maßnahmenplanung deshalb nicht berücksichtigt.

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

I. Nr. T 4 Vodafone BW/Unitymedia
Schreiben vom 22.02.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Vodafone BW GmbH, Postfach 10 20 28, 34020 Kassel

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Stellungnahme
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar

Bearbeiter: Herr Kiewning
Abteilung: Zentrale Planung
Direktwahl: +49 561 7818-149
E-Mail: ZentralePlanungND@unitymedia.de
Vorgangsnummer: EG-20620

Seite 1/1

Datum
22.02.2021

TÖB - Behördenbeteiligung Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für Ihre Informationen.

Gegen die o. a. Planung haben wir keine Einwände.

Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung. Bitte geben Sie dabei immer unsere obenstehende Vorgangsnummer an.

Bitte beachten Sie:

Bei einer Stellungnahme, z.B. wegen Umverlegung, Mitverlegung, Baufeldfreimachung, etc. oder eine Koordinierung/Abstimmung zum weiteren Vorgehen, dass Vodafone und Unitymedia trotz der Fusion hier noch separat Stellung nehmen. Demnach gelten weiterhin die bisherigen Kommunikationswege. Wir bitten dies für die nächsten Monate zu bedenken und zu entschuldigen.

Mit freundlichen Grüßen

Zentrale Planung Vodafone

- Kenntnisnahme, keine Einwände -

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 5 Amprion GmbH Schreiben vom 02.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
--	-------------------------------------



Leitungsauskunft - Vorgangs-Nr. 149160, Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm)
Vidal Blanco, Bärbel An: stellungnahme@esslingen.de 02.02.2021 13:55
Diese Nachricht ist digital signiert.

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Planbereich der o. a. Maßnahme verlaufen keine Höchstspannungsleitungen unseres Unternehmens.

Planungen von Höchstspannungsleitungen für diesen Bereich liegen aus heutiger Sicht nicht vor.

Wir gehen davon aus, dass Sie bezüglich weiterer Versorgungsleitungen die zuständigen Unternehmen beteiligt haben.

Mit freundlichen Grüßen

Bärbel Vidal Blanco

Amprion GmbH
Asset Management
Bestandssicherung Leitungen
Robert-Schuman-Straße 7, 44263 Dortmund
Telefon +49 231 5849-15711
baerbel.vidal@amprion.net
www.amprion.net
<https://www.amprion.net/Information-Datenschutz.html>

Aufsichtsrat: Uwe Tigges (Vorsitzender)
Geschäftsführung: Dr. Hans-Jürgen Brick (Vorsitzender), Dr. Hendrik Neumann, Peter Rütth
Sitz der Gesellschaft: Dortmund - Eingetragen beim Amtsgericht Dortmund -
Handelsregister-Nr. HRB 15940

- Kenntnisnahme, keine Einwände -

Die anderen Versorgungsträger wurden ebenfalls am Verfahren beteiligt.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 6 Netze BW GmbH
Schreiben vom 02.02.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Netze BW GmbH - Postfach 80 08 10 70003 Stuttgart

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar

Name Dennis Laborius
Bereich Netzplanung NETZ TEMN
Telefon +49 7021 8009 59645
Telefax +49 7021 8009 59200
E-Mail d.laborius@netze-bw.de
Ihr Zeichen II 61-2.2 Si/js/LAP III

Ihr Schreiben 01. Februar 2021

Datum 2. Februar 2021
Seite 1/1

Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar (Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange)

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Mitwirkungsverfahren.

Seitens der Netze BW GmbH bestehen keine Bedenken oder Anregungen.

Netze BW GmbH

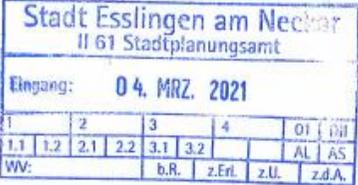
i. A. Dennis Laborius
Netzplanung

- Kenntnisnahme, keine Einwände -

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 7 Landratsamt Esslingen Schreiben vom 26.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
---	-------------------------------------

 <p>Landkreis Esslingen</p>		<p>Landratsamt Esslingen</p>	
<p>Landratsamt Esslingen - 73726 Esslingen a. N.</p> <p>Stadtverwaltung Stadtplanungsamt Ritterstraße 17 73728 Esslingen am Neckar</p>		<p>Dienstgebäude: Pulverwiesen 11 73726 Esslingen am Neckar</p> <p>Telefon: 0711 3902-0 Telefax: 0711 3902-58030</p> <p>Internet: www.landkreis-esslingen.de</p> <p>Zentrale E-Mail-Adresse: LRA@LRA-ES.de</p>	
<p>Unsere Zeichen Bitte bei Antwort angeben 411-364.33/014284</p>	<p>Sachbearbeitung Frau Balz</p>	<p>Telefon 0711 3902-42461 Telefax 0711 3902-52461 Batz.Heike@LRA-ES.de</p>	<p>Datum 26.02.2021</p>
<p>Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange Scheiben vom 01.02.2021, Zeichen: II 61-1.1 Si/js Lärmaktionsplan III</p>			
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>das Landratsamt als untere Verwaltungsbehörde wurde gebeten, im oben angeführten Mitwirkungsverfahren eine Stellungnahme bis zum 05.03.2021 abzugeben.</p> <p>Die Fachämter äußern sich folgendermaßen:</p>			
<p>I. Amt für Wasserwirtschaft und Bodenschutz Herr Benjamin Heemeier, Tel. 0711 3902-42480</p>			
<p>Es bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es wird darauf hingewiesen, dass bei den Maßnahmen gegebenenfalls Altstandorte und/ oder Altablagerungen betroffen sein können, die dann unter Umständen bei der Konkretisierung der Maßnahmen beachtet werden müssen.</p>			
			<p>Kenntnisnahme</p>

- 2 -

II. **Untere Naturschutzbehörde**

Frau Nicole Müller, Tel. 0711 3902-42416

Nachdem sich der Lärmaktionsplan auf Maßnahmen an den Hauptverkehrswegen konzentriert und dort durch eine weitere Ausweitung der Tempo 30 Zonen und Einbau lärmarmen Fahrbahnbelags Lärmreduzierungen vorgesehen sind, ist das geplante Vorgehen auch naturschutzfachlich zu begrüßen. Direkte naturschutzrelevante Auswirkungen sind nicht zu erwarten. Daher bestehen keine weiteren Anregungen oder Bedenken zu den Planungen. Wünschenswert wäre natürlich eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in Esslingen und striktere Vorgaben zu Lärmemissionen von Fahrzeugen, dies kann jedoch nicht über den Lärmaktionsplan geregelt werden.

III. **Gewerbeaufsicht**

Herr Tobias Bareiss, Tel. 0711 3902-41407

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans wurde eine erkennbare und sorgfältige Bestandsanalyse vorgenommen, die Einzelheiten des in der Stadt Esslingen vorhandenen Immissionsgeschehens durch den Straßenverkehr zum Inhalt hat.

Untersuchungen zum Gewerbelärm sind im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung durch die Stadt Esslingen nicht vorgenommen werden. Lärmprobleme bei Gewerbe und Industrie treten meist lokal auf und werden über die anlagenbezogenen Regelungen des BImSchG und der TA Lärm gelöst. Die gesetzlichen Anforderungen an einzelne Anlagen sind in Nebenbestimmungen von Genehmigungen konkretisiert und unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Behörden. In den §§ 47 a - f BImSchG sind keine weitergehenden Anforderungen enthalten. Aus diesen Gründen sind hierzu keine weiteren Erhebungen vorgenommen worden.

Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans basiert auf einer schalltechnischen Untersuchung mit der Bericht-Nr. ACB-0616-5818/26 vom 15.06.2016, durch die ACCON GmbH. Die dort enthaltenen Ausführungen sind plausibel und nachvollziehbar.

Insofern sind keine Anregungen zu der Erstellung des Lärmaktionsplans vorzubringen.

Kenntnisnahme

Kenntnisnahme

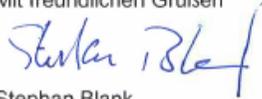
- 3 -

IV. **Straßenbauamt**

Herr Kurt Köder, Tel. 0711 3902-41177

Das gemeinsame Straßenbauamt der Landkreise Esslingen und Göppingen ist Baulastträger für Kreisstraßen sowie für verkehrliche und betriebstechnische Angelegenheiten im Zuge des Bundes- und Landesstraßennetzes in den beiden genannten Landkreisen zuständig. Ausnahme für Landesstraßen bilden aber die Großen Kreisstädte über 30.000 und unter 100.000 Einwohner, zu denen die Stadt Esslingen gehört. Da an der Bundesstraße 10 und auch außerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen im Landesstraßennetz (beispielsweise L 1192-Aufstiegstraße) der Stadt keinerlei Maßnahmen vorgesehen sind, gibt es bezüglich der Lärmaktionsplanung der Stadt Esslingen keine Betroffenheit beziehungsweise Zuständigkeit des Straßenbauamtes.

Mit freundlichen Grüßen



Stephan Blank

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 8 Polizeipräsidium Reutlingen
Schreiben vom 08.02.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Baden-Württemberg

POLIZEIPRÄSIDIUM REUTLINGEN
FÜHRUNGS- UND EINSATZSTAB

Polizeipräsidium Reutlingen, Bismarckstraße 80, 72784 Reutlingen

Stadtverwaltung Esslingen
Stadtplanungsamt

Datum 08.02.2021

Name Hr. Bonnaire

Durchwahl 0711/3990-670

CNP

Aktenzeichen EV-1132.6-12 LAP Esslingen Teil III
(Bitte bei Antwort angeben)

 Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm)
der Stadt Esslingen am Neckar
hier: Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ihre E-Mail v. 01.02.2021, Az.: II 61-2.2 Si/js/LAP III, Fr. Jesinger

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Lärmaktionsplan (Teilplan Straßenverkehrslärm) erheben wir keine Bedenken.

Durch die geschwindigkeitsregelnden Maßnahmen sind keine nachteiligen

Verkehrsverlagerungen zu erwarten, da es entlang der beschränkten Strecken meist keine
adäquaten Ausweichmöglichkeiten gibt. Vorhandene Umfahrungsmöglichkeiten durch
Wohngebiete dürften aller Wahrscheinlichkeit nach keine zeitlichen Vorteile gegenüber den
Haupttrouten bringen und deshalb für Fahrzeuglenkende keine sinnvolle, dauerhafte
Alternative bieten.

Entlang der Kruppenackerstraße und Sulzgrieser Straße sind solche Umfahrungs-
möglichkeiten nicht vorhanden. Einzig die „obere“ Mülbergerstraße stellt eine Variante für die
Ziele in Wäldenbronn dar, ermöglicht jedoch nur die Umfahrung des „Hirschlandkopfes“ und die
Rotenackerstraße.

Inwieweit sich tatsächlich Verlagerungen durch die Maßnahmen aus dem LAP Teil III
ergeben bleibt abzuwarten.

- 2 -

Nachteilige Auswirkungen für die Verkehrssicherheit lassen sich aus den dargestellten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht schlussfolgern.

Für das geplante Lkw-Durchfahrtsverbot zur Nachtzeit in der Hirschlandstraße sind alternative Strecken für den Lkw-Verkehr zu prüfen. Eine Verlagerung auf andere Straßen die einen geringeren Ausbauquerschnitt aufweisen, kann dort jeweils nachteilige Auswirkungen haben (z.B. Urbanstraße).

Mit freundlichen Grüßen

gez.
Christian Bonnaire
Erster Polizeihauptkommissar

Ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot in der Hirschstraße wird geprüft und ggf. abgewogen.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 9 Regierungspräsidium Freiburg Schreiben vom 04.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p> LGRB-Az. 2511__21-01168 zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar Koschel, Anke (RPF) An: stellungnahme@esslingen.de 04.02.2021 10:07</p> <p>Von: "Koschel, Anke (RPF)" <anke.koschel@rpf.bwl.de> An: "stellungnahme@esslingen.de" <stellungnahme@esslingen.de></p> <p>Ihr Schreiben Az.: II 61-2.2 Si/js/LAP III vom 01.02.2021</p> <p>Sehr geehrte Frau Jesinger, sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>durch die vorgelegte Planung sind vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange zu vertretende geowissenschaftliche Belange nicht betroffen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Anke Koschel</p> <hr/> <p>Regierungspräsidium Freiburg Abt. 9 – Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau Ref. 91 – Geowissenschaftliches Landesservicezentrum Tel . +49 761 208-3046 Mail: Anke.Koschel@rpf.bwl.de Internet: www.rp-freiburg.de Postanschrift: Regierungspräsidium Freiburg, 79095 Freiburg i. Br. Hausanschrift: Regierungspräsidium Freiburg, Albertstraße 5, 79104 Freiburg</p> <p>Die Informationen bei der Verarbeitung von personenbezogenen Daten nach Art. 13 und 14 Datenschutz-Grundverordnung (DS-GVO) können unserer Homepage entnommen werden: https://lgrb-bw.de/datenschutz/</p> <p>Bitte prüfen Sie der Umwelt zuliebe, ob der Ausdruck dieser E-Mail erforderlich ist.</p>	<p>- Kenntnisnahme, keine Einwände -</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.</p>

I. Nr. T 10 Handwerkskammer Region Stuttgart Schreiben vom 26.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
---	-------------------------------------

Handwerkskammer Region Stuttgart - Postfach 102155 - 70017 Stuttgart

001070150

Stadtverwaltung
Stadtplanungsamt
Postfach 10 03 55
73726 Esslingen

Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan
Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar

26. Februar 2021

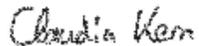
Ihr Zeichen: II 61-2.2/Sj/js/LAP III
Unser Zeichen: 2.1-Ke/Ke

Ansprechpartner:
Claudia Kern
Telefon 0711 1657-220
Telefax 0711 1657-873
claudia.kern@hwk-stuttgart.de

Sehr geehrte Frau Jesinger,
sehr geehrter Herr Singh,

zu diesem Lärmaktionsplan haben wir keine Bedenken oder Anregungen.

Freundliche Grüße



Claudia Kern
Geschäftsbereich Unternehmensservice

Handwerkskammer
Region Stuttgart
Heilbronner Straße 43
70191 Stuttgart
info@hwk-stuttgart.de
www.hwk-stuttgart.de

Präsident:
Rainer Reichhold

Hauptgeschäftsführer:
Thomas Hoefling

Landesbank Baden-Württemberg
IBAN: DE 31 6005 0101 0002 1205 00
BIC: SOLA DEST 600

Volksbank Stuttgart eG
IBAN: DE 21 6009 0100 0213 9560 04
BIC: VOBA DE33 XXX

- Kenntnisnahme, keine Einwände -

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 11 Regierungspräsidium Stuttgart
Schreiben vom 04.03.2021 und 02.03.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
ABTEILUNG WIRTSCHAFT UND INFRASTRUKTUR

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Technisches Rathaus
Ritterstraße 17
73726 Esslingen am Neckar

Stuttgart 04.03.2021
Name Marlene Aichinger
Durchwahl 0711 904-12133
Aktenzeichen RPS21-2434-102/1/2
(Bitte bei Antwort angeben)

Versand erfolgt nur per E-Mail an:
stellungnahme@esslingen.de

Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplanes (Teilplan Straßenverkehrs-
lärm) der Stadt Esslingen am Neckar
hier: Beteiligung nach § 47d Abs. 3 BImSchG

Ihr Schreiben vom: 01.02.2021
Ihr Zeichen: II 61-1.1 Si/Js Lärmaktionsplan III

Sehr geehrter Herr Ratzer,
sehr geehrte Damen und Herren,

das Regierungspräsidium Stuttgart nimmt als höherer Raumordnungsbehörde zu der
o.g. Planung folgendermaßen Stellung:

Raumordnung
Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken.

Mit freundlichen Grüßen
gez.
Marlene Aichinger

- Kenntnisnahme, keine Einwände -

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM STUTTGART
MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN

Regierungspräsidium Stuttgart · Postfach 80 07 09 · 70507 Stuttgart

Per E-Mail
Stadtverwaltung
Amt 61
73726 Esslingen a. N.

Stuttgart 02.03.2021
Name Corinna Krokenberger
Durchwahl 0711 904-14522
Aktenzeichen 45-3911.7/329
(Bitte bei Antwort angeben)

Lärmaktionsplan Stadt Esslingen a. N.

Schreiben der Stadt Esslingen a. N. vom 01.02.2021, AZ.: II 61-1.1 Si/Js Lärmaktionsplan III

Sehr geehrte Frau Jesinger,

mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Esslingen a. N. im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten.

Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen:

(1) M1 Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h, M2 Lkw-Durchfahrverbot (S. 8/ Ziff. 3.2 (Entwurf))

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in

- 2 -

der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärm-schutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtli-nien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).

Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärm-wirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesund-heitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.

Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zu-schlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorge-nannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzli-chen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Ver-kehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.

Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine be-stimmte Verkehrsart sein.

Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswir-kungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswir-kungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärm-aktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenver-kehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird

- 3 -

durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).

Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.

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. lärmärmerer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.

Verkehrsverbote für bestimmte Fahrzeugklassen sind nur in einem sehr engen Rahmen zulässig. Sollen solche Beschränkungen aus Lärmschutzgründen erfolgen ist zunächst die Wirkung eines solchen Verbots durch Lärmberechnungen eines Ingenieurbüros zu belegen. Darüber hinaus muss eine geeignete Alternativroute bestehen, die den zusätzlichen Verkehr in seiner Kapazität und dem zusätzlichen Lärm aufnehmen kann. Hierzu ist auch die enge Abstimmung mit den Anrainergemeinden erforderlich. Angesichts dieser Reihe an Voraussetzungen sehen wir die Einrichtung von Verkehrsverbote grundsätzlich als kritisch. Die Stadt Esslingen a.N. selbst ist in der Pflicht durch umfangreiche Gutachten die gewünschten Konzepte fachlich zu fundieren und den Abstimmungsprozess einzuleiten.

Für eventuell erforderliche Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Stefan Hess

Ein nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot in der Hirschstraße wird geprüft und ggf. abgewogen.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.



**STN LAD Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans
Esslingen**

Bilitsch, Lucas (RPS) An: stellungnahme@esslingen.de 02.03.2021 10:11
Kopie: "Schneider, Gerhard (RPS)", "Sagol, Zeynep (RPS)", "Gralfs,
Dr. Bettine (RPS)"

Von: "Bilitsch, Lucas (RPS)" <Lucas.Bilitsch@rps.bwl.de>
An: "stellungnahme@esslingen.de" <stellungnahme@esslingen.de>
Kopie: "Schneider, Gerhard (RPS)" <gerhard.schneider@rps.bwl.de>, "Sagol, Zeynep (RPS)"
<Zeynep.Sagol@rps.bwl.de>, "Gralfs, Dr. Bettine (RPS)" <bettine.gralfs@rps.bwl.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Beteiligung des Landesamts für Denkmalpflege am
Mitwirkungsverfahren des Lärmaktionsplans in Esslingen.

Zum o.g. Planentwurf bestehen im Grundsatz keine Bedenken oder Anregungen seitens des
Landesamts für Denkmalpflege. Wir bitten jedoch folgende Sachverhalte aufzunehmen bzw.
zu berücksichtigen:

- Bei passiven Lärmschutzmaßnahmen sollte ein Hinweis auf die notwendige
Abstimmung bei Kulturdenkmälern im Rahmen eines denkmalschutzrechtlichen
Genehmigungsverfahrens aufgenommen werden.
- Bei baulichen Maßnahmen innerhalb der nach § 19 DSchG geschützten Gesamtanlage
Esslingen weisen wir auf das geschützte Straßen-, Platz- und Ortsbild und der damit
verbundenen Genehmigungspflicht bei Bauvorhaben innerhalb der
Gesamtanlagenbegrenzung hin. In solchen Fällen ist die rechtzeitige Kontaktaufnahme mit
der Unteren Denkmalschutzbehörde zwingend notwendig.
- Bei Bodeneingriffen für Lärmschutzmaßnahmen bitten wir um den Hinweis auf § 20
Denkmalschutzgesetz zum Fund von Kulturdenkmälern.

Für Rückfragen stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Lucas Bilitsch

M.Eng. Lucas Bilitsch
Landesamt für Denkmalpflege im Regierungspräsidium Stuttgart
Ref. 83.1 Inventarisierung – städtebauliche Denkmalpflege
Berliner Straße 12
73728 Esslingen am Neckar

Telefon: 0711/ 904 - 45170
Telefax: 0711/ 904 - 45444
E-Mail: lucas.bilitsch@rps.bwl.de
www.denkmalpflege-bw.de

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 12 Verband Region Stuttgart
Schreiben vom 03.02.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



AW: TÖB - Behördenbeteiligung Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des
Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am
Neckar
Mueller Nadine An: Stellungnahme@esslingen.de 03.02.2021 08:14

Von: "Mueller Nadine" <muellen@region-stuttgart.org>
An: "Stellungnahme@esslingen.de" <Stellungnahme@esslingen.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Beteiligung des Verbandes Region Stuttgart an der Lärmaktionsplanung für die Stadt Esslingen am Neckar danken wir Ihnen sehr. Die im Kapitel 3 des Entwurfs zum Lärmaktionsplan vom 03. Dezember 2020 genannten Maßnahmenvorschläge stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Nadine Müller
Referentin für Verkehrsplanung

Verband Region Stuttgart
Kronenstraße 25
70174 Stuttgart
Tel.: 0711 22759-932
Mail: mueller@region-stuttgart.org

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 13 VCD Kreisverband Esslingen e.V. Schreiben vom 05.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Stellungnahme des Verkehrsclub Deutschland (VCD), Kreisverband Esslingen e.V.</p> <p>zum Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Esslingen am Neckar 5. März 2021</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir danken für die Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Als ökologischer Verkehrsclub begrüßen wir die Entscheidung zum Busbetrieb mit 100% klimaneutral betriebenen und geräuscharmen Oberleitungs-Hybridbussen und die Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen. Kritisch sehen wir jedoch einerseits die jahrelangen Zeitverzögerungen bei der Umsetzung von Tempo 30 zum Lärmschutz sowie die Einführung der Maßnahme lediglich auf einzelnen kurzen, extrem lärmbelasteten Straßenabschnitten. Denn auch auf weiteren stark lärmbelasteten Straßenabschnitten ist die Stadt Esslingen in der Verantwortung, Gesundheitsschäden durch Lärm vorzubeugen. Zielführender wäre hier, flächendeckend Tempo 30 einzuführen und an einigen wenigen Streckenabschnitten Tempo 40 zu gestatten.</p> <p>Rahmenbedingungen zu installieren, unter denen sich Mobilität so entwickelt, dass sich eine signifikante Reduzierung des lärmintensiven Autoverkehrs einstellt, ist schließlich auch zu Gunsten von Verkehrssicherheit, Stadtentwicklung, Klimaschutz und Aufenthaltsqualität von enormer Bedeutung und dringend geboten. Deshalb empfehlen wir, weitere Maßnahmen zur Attraktivierung flächeneffizienter und emissionsarmer Mobilitätsangebote umzusetzen, so dass diese zur Mobilitäts-Grundversorgung der Bürgerinnen und Bürger werden.</p> <p>Stadtbusse Mit dem Betrieb des Esslinger Busnetzes ausschließlich mit geräuscharmen Oberleitungs-Hybridbussen beschreitet Esslingen bahnbrechende Wege in einen zukunftsfähigen und klimaneutralen ÖPNV. Damit dieses Angebot sein Potential im zukünftigen klimaneutralen Mobilitätssystem ausschöpfen kann, braucht es für die Menschen signifikante Vorteile gegenüber der Nutzung von Autos. Die Busbeschleunigung an den Signalanlagen bringt dem ÖPNV erhebliche Vorteile und sollte auf jeden Fall der Beschleunigung des motorisierten Individualverkehrs vorgezogen werden. Die Ausweitung und Durchgängigkeit von Busspuren und das e-Ticketing sind der richtige Weg, um noch attraktivere Fahrzeiten zu erreichen. Durch die allseits vorhandene kurze Haltestellenfolge fallen die wenigen Strecken, auf denen Busse Tempo 50 erreichen könnten, nicht ins Gewicht. Das zeigen einschlägige Studien. Deshalb wollen wir davor warnen, einen Konflikt zwischen der Ausweitung von Tempo 30 auf Hauptstraßen und den Fahrzeiten im Stadtverkehr zu konstruieren.</p>	<p>„Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine Orientierungshilfe dar.“¹</p> <p>Nach der StVO gibt es keine rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzung. Es gilt generell die Regel der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Beschränkung dieser Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>¹ https://vm.baden-wuerttemberg.de</p>

Fahrtzeitverluste sind im Wesentlichen durch das Zuviel an motorisiertem Individualverkehr und durch den Fahrscheinverkauf im Bus verursacht.

Tempo 30

Eine Geschwindigkeitsreduktion verursacht nur geringe Kosten und verringert die Lärmemissionen nahezu um die Hälfte. Tempo 30 erhöht die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Insbesondere Fußgänger*innen und Radfahrer*innen erleiden weniger Unfälle mit geringeren Unfallfolgen.

Durch Tempo 30 wird die Geschwindigkeit der verschiedenen Verkehrsteilnehmer angeglichen.

Tempo 30 schafft eine deutlich freundlichere und sichere Verkehrssituation, in der mehr Menschen das Vertrauen haben, zeitsparend und sicher mit dem Fahrrad und zu Fuß Wege im Alltag zurückzulegen. Dabei wird ein Teil der dennoch auch Lärm emittierenden Autofahrten auf ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr verlagert. Damit verbessert Tempo 30 auch gezielt den Modal Split und trägt damit zusätzlich auf diese Weise zur Lärminderung bei.

Voraussetzung für die mehrfache Wirksamkeit von Tempo 30 sind allerdings engmaschige Geschwindigkeitskontrollen.

Wir bitten darum, unsere Stellungnahme zu prüfen und zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen

Petra Schulz

1. Vorsitzende [Verkehrsclub Deutschland Kreisverband Esslingen e.V.](http://www.verkehrsclub.de)
petra.schulz@vcd-esslingen.de



Begrenzungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der Lärmschwerpunkte wurden im Rahmen des Lärmaktionsplans 2. Stufe in die Maßnahmenplanung aufgenommen und werden geprüft bzw. wurden bereits umgesetzt.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

I. Nr. T 14 ADFC Esslingen

Schreiben vom 01.03., 04.03. und 08.03.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanung- und Stadtmessungsamt

73728 Esslingen am Neckar

Lärmaktionsplan 3. Stufe

Sehr geehrte Damen und Herren,

1.03.2021

vielen Dank für die Möglichkeit zur Stellungnahme. Tempo 30 auf Esslinger Hauptverkehrsstraßen im Rahmen des Lärmaktionsplans sehen wir durchweg positiv.

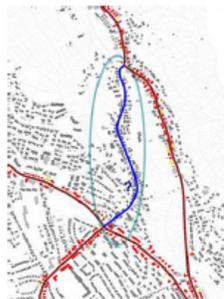
Eine Geschwindigkeitsreduzierung verursacht quasi keine Kosten und reduziert die Lautstärke so, als ob nur noch halb so viele Fahrzeuge unterwegs wären¹.

Dass in der vorliegenden Planung pauschal Verkehrszählungen ausgeschlossen werden ist unverständlich: Für Stadtteile wie Liebersbronn oder Zollberg dürfte der Einfluss der Geiselbachbaustelle und -umleitungen vernachlässigbar gering sein. Wir halten es daher für geboten, die Zollbergstraße mit in den aktuellen Lärmaktionsplan aufzunehmen.

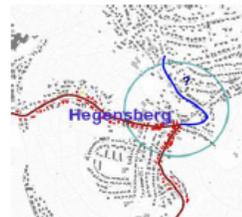
Dass die Stettener Straße zwischen den Kreuzungen Kirchacker- und Talstraße bisher nicht kartiert wurde, irritiert gleichermaßen. An beiden Enden sind zahlreiche Gebäude über den Lärmgrenzwerten, sodass davon auszugehen ist, dass die Verbindung ebenfalls überlastet ist. Oberhalb von Liebersbronn Zentrum sind die Auslösegrenzwerte sicherlich ebenfalls überschritten. Dort bietet sich eine Verlängerung der bestehenden Tempo 30-Strecke von Hegensberg Zentrum bis hinauf zu Kirche und Kindergarten Liebersbronn an (gem. Randnummer 13 zu Zeichen 274 VwV-StVO).



Gebäude über Auslösewerten in der Zollbergstraße



Die Stettener Straße wurde nicht untersucht?!



Die Liebersbronner Straße fehlt in der Kartierung, trotz benachbarter Überschreitungen

Im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung werden ausschließlich Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Mio. Kfz pro Jahr (8.200 Kfz/Tag) überprüft. Hauptverkehrsstraßen sind Bundesautobahnen, Bundes- und Landesstraßen.

¹ <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen> Seite 13

Aus Sicht der Radfahrenden möchten wir darüber hinaus vor allem die erhöhte Sicherheit bei niedriger Geschwindigkeit betonen:

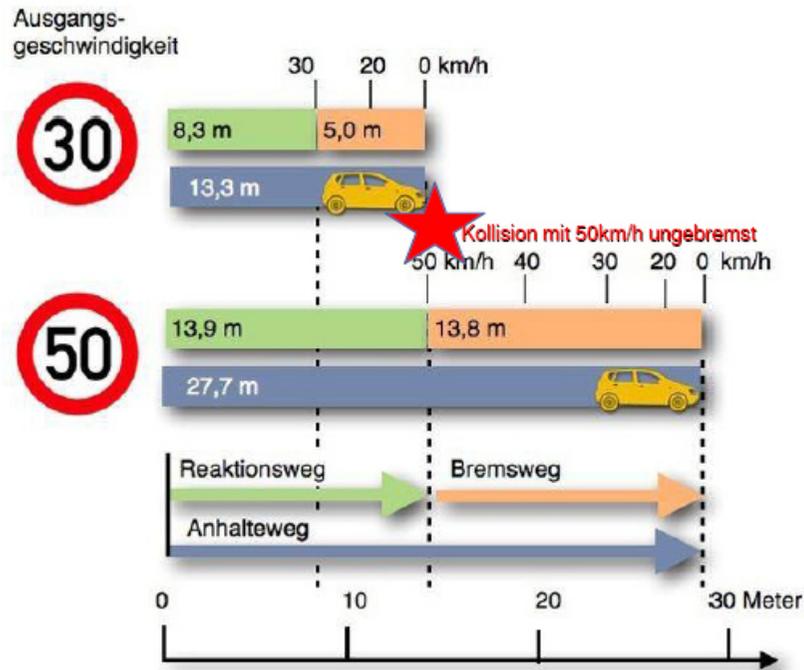


Abbildung 1: Ein Kind kann bei Tempo 30 unverletzt bleiben, mit dem ein Fahrzeug bei Tempo 50 ungebremst kollidiert (<https://login.adfc.de/adfc-magazin-radwelt/radwelt-ausgaben/radwelt-2013/radwelt-02-2013/tempo-30/lebenswerte-strassen--fakten-zu-tempo-30-teil-2>)

Hauptursache für Unfälle mit Personenschäden sind zu hohe Geschwindigkeiten. Eine Langzeitstudie von 1986 bis 2006 zeigte, dass die Einführung von 20-mp/h-Zonen (32 km/h) in London einen Rückgang der Verkehrsoferzahlen um 41,9 Prozent bewirkte. Besonders deutlich war die Abnahme von tödlichen Unfällen und von Unfällen mit Kindern.

Die Erfahrungen und Studien aus England zeigen: Weder mit dem Auto noch mit dem Öffentlichen Verkehr, hat sich die Reisezeit nach der Einführung von Tempo 30, bzw. 20 Meilen pro Stunde, als Basisgeschwindigkeit verlängert. Denn der Verkehr fließt durch weniger Stop-and-Go-Phasen, weniger Staus flüssiger und gleichmäßiger – das kommt auch Autofahrern zugute. Tempo 30 trägt zur Verkehrssicherheit und zu einem besseren Klima und Miteinander unter den Verkehrsteilnehmern bei, weil sich die Geschwindigkeiten annähern.

Da Radfahrer bergauf mehr Platz brauchen, sind an Steigungsstrecken dringend Erweiterungen der Tempo 30-Beschränkung notwendig:

Kenntnisnahme

- untere Zollbergstraße (insbesondere im Mischverkehrsbereich zwischen Hausnummer 46 und Hausnummer 62)
- Krumpfenackerstraße zwischen Hellerweg und Beutau (bis endlich der Radweg „Kaufmannareal“ gebaut wird)

Die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen langsamen (Pendelbewegung!) Radfahrern bergauf und überholenden KFZ wird so verringert.

Auch in Baden-Württemberg beobachten wir funktionierende Beispiele von Tempo 30 im Innenstadtbereich, beispielsweise in Kirchheim unter Teck auf Stuttgarter- und Paradiesstraße.

Der ADFC setzt sich für die „Vision Zero“ ein – also Null Verkehrstote auf deutschen Straßen. Statt dem bisherigen, unausgesprochenen Ziel der Straßenverkehrsordnung, den Autoverkehr möglichst ungehindert fließen zu lassen muss Sicherheit an erster Stelle stehen. Oberste Prämisse muss es sein, Menschen vor Gefahren zu schützen.

Mit freundlichen Grüßen

Joachim Schleicher (Ansprechpartner ADFC Esslingen)

<https://vm.baden-wuerttemberg.de/en/politik-zukunft/verkehrssicherheit/tempolimits/>

Sicherheitsaspekte im Radverkehr sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung und werden seitens der Stadtverwaltung separat geprüft.

Ergebnis:

Die vorgebrachten Stellungnahmen konnten aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

I. Nr. T 15 Esslingen-Feinstaub-Lärm e.V. Schreiben vom 05.0.32021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Esslingen-Feinstaub-Lärm e.V.</p> <p>Jörg Sanzenbacher</p> <p>Kurzbeschreibung</p> <p>Die Temporeduzierung auf 30 km/h ist die wirksamste und günstigste Maßnahme um die Gesundheitsbelastung durch Lärm- und Luftverschmutzung zu verringern. Es besteht heute kein Interessenkonflikt mehr zwischen beiden Gütern. Im Gegenteil, sie bedingen sich heute gegenseitig</p> <p><u>Lärmaktionsplan</u> <u>3. Erneute Beteiligung nach §4 a Abs.3 BauGB</u></p> <p>Dateianhang</p> <p> <u>laermaktionsplan_stufe3_feinstaub_laerm_ev</u> Stellungnahme vom: 05.03.2021</p>	



Stadt Esslingen
Stadtplanung- und Stadtmessungsamt
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar

Stellungnahme Lärmaktionsplan 3. Stufe, Esslingen, 05.03.2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Temporeduzierung auf 30 km/h ist die wirksamste und günstigste Maßnahme um die Gesundheitsbelastung durch Lärm und Luftverschmutzung zu verringern. Es besteht heute kein Interessenkonflikt zwischen beiden Gütern. Im Gegenteil, sie bedingen sich heute gegenseitig:

1. Durch Technik und Motorisierung sind heutige Durchschnittsfahrzeuge zu einer drehzahloptimierten Fahrweise auch bei Tempo 30 in der Lage.
2. Die zunehmende Elektromobilität hilft Luftschadstoffe wie Feinstaub der Fraktion PM2,5 und NOx deutlich zu reduzieren. Sie kann aber nur dann einen Beitrag zum Lärmschutz in der Stadt leisten, wenn die zulässige Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt ist. Darüber überlagern Abrollgeräusche Motorgeräusche und E-Fahrzeuge tragen zur gleichen Lärmbelastung bei. Das Potential, welches E-Mobilität zum Lärmschutz leisten könnte, bliebe ungenutzt.
3. Tempo 30 leistet einen zentralen Beitrag zur Veränderung des Modal Splits hin zu mehr umwelt- und stadtverträglicher Mobilität. Fußgänger und Radfahrer können sicherer am städtischen Verkehr teilnehmen. Die Attraktivität dieser Mobilitätsformen steigt. Hier liegt ein großes Potential zur Lärm- und Luftschadstoffminderung.
4. Vorteil ÖPNV: Tempo 30 führt zu einer Verflüssigung des Verkehrs. Davon profitiert der ÖPNV und somit dessen Attraktivität. Hier liegt ein weiteres Potential zur Lärm- und Luftschadstoffminderung.

Wir begrüßen ausdrücklich die Einführung von Tempo 30 auf den aufgeführten Strecken!

Tempo 30 sollte jedoch auf durchgehenden Strecken durchgängig eingeführt werden. Eine kleinteilige Einführung führt zu Verwirrung und zu einer mangelnden Akzeptanz.

Für einen möglichst effektiven Gesundheitsschutz muss auf möglichst viele Verbindungen in Esslingen möglichst durchgängig Tempo 30 eingeführt werden.

Mit freundlichen Grüßen,

Esslingen-Feinstaub-Lärm e.V. • Auchtweg 18 • 73734 Esslingen • 0711-820 96 57 • info@esslingen-feinstaub-laerm.de
Vorstand: Jürgen Grad (Schatzmeister) und Jörg Sanzenbacher (1. Vorsitzender)
Bank: Volksbank Esslingen eG • IBAN: DE80 6119 01100285 6160 05
Amtsgericht Stuttgart/Registriergericht VR 722380

www.esslingen-feinstaub-laerm.de

Seite 1 von 1

1. Kenntnisnahme
2. Ab einer Geschwindigkeit von 35 km/h ist das Reifengeräusch üblicherweise lauter als das Motorengeräusch
3. Kenntnisnahme, nicht Teil der Lärmaktionsplanung
4. Kenntnisnahme, nicht Teil der Lärmaktionsplanung

Ergebnis:

Die vorgebrachten Stellungnahmen konnten aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

I. Nr. T 16 Stadt Plochingen
Schreiben vom 04.03.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



STADT PLOCHINGEN AM NECKAR

[Stadtverwaltung Plochingen, Postfach 1329, 73203 Plochingen](#)

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungs- und Stadtmessungsamt
Ritterstraße 17
D-73728 Esslingen am Neckar

Landkreis Esslingen

Dienstgebäude:
Schulstraße 5 - 7
73207 Plochingen
(07153) 7005-0 (Zentrale)
Telefax (07153) 7005-199

Bankverbindungen:

Kreissparkasse Plochingen
(BLZ 611 500 20) Konto 20 600 033

Volksbank Plochingen
(BLZ 611 913 10) Konto 600 098 001

Ihr Zeichen, AZ: II 61-2.2 Sijjs	Ihre Nachricht vom 01.02.2021	Unser Zeichen, 106.4	Sachbearbeiter Hr. Wagner	Durchwahl (07153) 7005- 606	Tag 04.03.2021
-------------------------------------	----------------------------------	-------------------------	------------------------------	--------------------------------	-------------------

Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen (Stufe 3)
- Anhörung der Träger öffentlicher Belange -
- Stellungnahme der Stadt Plochingen -

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die Beteiligung an dem o.g. Verfahren bedanken wir uns.

Der Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt der Stadt Plochingen hat in seiner öffentlichen Sitzung am 2. März 2021 zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes (Stufe 3) für die Stadt Esslingen die folgende Stellungnahme einstimmig beschlossen:

Stellungnahme der Stadt Plochingen:

Durch die im Lärmaktionsplan für die Stadt Esslingen geplanten Tempo-30-Zonen und durch den Einbau von lärmarmen Fahrbahnbelägen auf zwei Straßenabschnitten werden die Belange der Stadt Plochingen nicht berührt. Deshalb werden dazu keine Anregungen und Bedenken geäußert.

Das nächtliche Lkw-Durchfahrverbot auf der Hirschlandstraße sollte allerdings nur eingeführt werden, wenn gewährleistet werden kann, dass andere Wohngebiete durch Ausweichverkehr nicht zusätzlich belastet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Kissling
Verbandsbaudirektor

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 17 Gemeinde Altbach
Schreiben vom 18.03.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME



Gemeinde Altbach Esslinger Straße 65 73776 Altbach

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Renate Jesinger
Ritterstraße 17

73728 Esslingen am Neckar

Hauptamt: Herr Lutz
Tel: 07153/7007-14
Fax: 07153/7007-11
lutz@altbach.de

Registernummer HRA 732211
Amtsgericht Stuttgart

Datum: 18.03.2021

**TÖB – Behördenbeteiligung Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans
(Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar**

Sehr geehrte Frau Jesinger,

der Gemeinderat der Gemeinde Altbach hat vom o.g. Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen
Kenntnis genommen und beschlossen **keine** Anregungen und Bedenken vorzubringen.

Mit freundlichen Grüßen

Lutz



Altbacher Bank
IBAN DE56 619 1310 0601 1450 03
BIC GENODE33VBP

Kreissparkasse Esslingen
IBAN DE84 6115 0020 0000 9013 05
BIC ESSLDE66XXX

Steuer-Nr. 59316/00070
Ust-ID-Nr. DE145340036
Gläubiger-ID: E3822200000034593

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 18 Stadt Ostfildern Schreiben vom 10.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
---	-------------------------------------



AW: TÖB - Behördenbeteiligung Mitwirkungsverfahren zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Teilplan Straßenverkehrslärm) der Stadt Esslingen am Neckar

Scharbau, Dirk An: 'stellungnahme@esslingen.de' 10.02.2021 13:10

Von: "Scharbau, Dirk" <D.Scharbau@Ostfildern.de>
An: "'stellungnahme@esslingen.de'" <stellungnahme@esslingen.de>

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Ostfildern bedankt dich für die Beteiligung am Verfahren.

Bedenken oder Anregungen werden nicht vorgebracht.

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Scharbau

Mit freundlichen Grüßen

Dirk Scharbau



Planung · Baurecht
Otto-Vatter-Straße 12 · Ruit · 73760 Ostfildern
Tel. 0711/3404-407
D.Scharbau@Ostfildern.de
www.ostfildern.de

Wir verarbeiten Ihre personenbezogenen Daten unter Einhaltung der DSGVO.

Ihre Betroffenenrechte entnehmen Sie bitte der Datenschutzerklärung auf unserer Internetseite www.ostfildern.de/datenschutz

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

I. Nr. T 19 Landeshauptstadt Stuttgart
Schreiben vom 26.02.2021

BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME

Landeshauptstadt Stuttgart
Amt für Umweltschutz



Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz,
Postfach 10 60 34, 70049 Stuttgart

Stadt Esslingen am Neckar
Stadtplanungsamt
Ritterstraße 17
73728 Esslingen am Neckar

Gaisburgstraße 4
70182 Stuttgart

Ansprechpartner Herr Schene
GZ 36-4.31
Durchwahl (07 11) 2 16-88 707
Telefax (07 11) 2 16-88 640
Email Thomas.Schene@stuttgart.de

26. Februar 2021

Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen am Neckar
Stellungnahme der Landeshauptstadt Stuttgart

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken für die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Esslingen abgeben zu können.

Von den geplanten Maßnahmen sind Belange der Stadt Stuttgart nicht betroffen.

Die Auslösewerte für Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (Tabelle auf S. 5) wurden zum 01.08.2020 für Wohngebiete auf 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht und für Dorf-, Misch- und Kerngebiete entsprechend auf 66 bzw. 56 dB(A) gesenkt (Allgemeines Rundschreiben des BMVI vom 27.07.2020; Az. StB 13/7144.2/01/3277650). Die gleichen Werte gelten seitdem auch für Lärmsanierung an Landesstraßen (Schreiben des Ministeriums für Verkehr vom 25.08.2020; Az. 2-3911.7/95).

Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der weiteren Lärminderungsplanung und der Umsetzung der Maßnahmen.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Schene

Kenntnisnahme

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte berücksichtigt werden.

TEIL II: STELLUNGNAHMEN DER ÖFFENTLICHKEIT

zum Entwurf des „Lärmaktionsplanes gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz“

Behandlung zu Nr. B 1 bis B 15

Hinweis: Aus datenschutzrechtlichen Gründen wurden personenbezogene Daten unkenntlich gemacht.

II. Nr. B 1 Schreiben vom 28.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>gerne nehme ich die Möglichkeit einer Stellungnahme wahr.</p> <p>In den Lärmaktionsplan sollte auch die Wielandstraße (Lärmbrennpunkt) mit nachfolgenden Maßnahmen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">• Schallschutzfensterprogramm• Geschwindigkeitsüberwachung oder Bauliche Maßnahmen um die Akzeptanz der eingeführten Tempo 30 zu erhöhen.• Entfernen der Rad / Bus Spur in der Wielandstraße. Durch die Rad/ Bus Spur in der Wielandstraße steigt die bereits davor schon gesundheitsgefährdende Lärmbelastung der Gebäude am südlichen Fahrbahnrand stark an, da der dortige Fahrstreifen näher an die Gebäude heranrückt.• Instandsetzen der Fahrbahn im Bereich des ehemaligen Parkstreifen. Durch diese Fahrbahnschäden entsteht eine zusätzliche Lärmbelastung und starke Vibrationen an den Gebäuden. <p>Freundliche Grüße</p>	<p>Die Wielandstraße wurde im Lärmaktionsplan 2. Stufe als Lärmbrennpunkt identifiziert und fand Berücksichtigung durch eine bereits eingeführte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplans ist, den Umgebungslärm zu senken. Mit dem Einbau von Schallschutzfenstern ändert sich die Geräuschbelastung nicht. Lediglich einzelne Betroffene werden dadurch in ihren Wohnungen entlastet. Bei der Lärmaktionsplanung sollen aber Einzelfallplanungen vermieden werden.</p> <p>Geschwindigkeitsüberwachung ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Bei der Wielandstraße handelt es sich um eine reguläre Messstelle, die auch weiterhin im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachungstätigkeiten im Stadtgebiet bedient wird.</p> <p>Bei allen im Rahmen der vom Regierungspräsidium Stuttgart genehmigten 2. Stufe des Lärmaktionsplans der Stadt Esslingen am Neckar ermittelten Lärmpegeln an den Gebäuden südlich der Wielandstraße ist die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung deutlich unterschritten, das war sie bereits vor Einführung der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (dies war bereits Gegenstand der Abwägung hinsichtlich der Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im o.g. Lärmaktionsplan).</p> <p>Durch die Entfernung der Parkplätze am südlichen Rand der Wielandstraße verkehren die Fahrzeuge 1 bis 2 m näher an der südlichen Bebauung. Dadurch entfällt jedoch auch die Geräuschbelastung durch Parkvorgänge, weiterhin werden durch die Temporeduzierung auf 30 km/h Brems- und Beschleunigungsvorgänge vermindert. Für eine detaillierte Aussage, inwieweit sich die Geräuschsituation durch Anpassung der Straßenführung geändert hat, sind weitere Untersuchungen erforderlich.</p> <p>Der Straßenzug befindet sich in einer engmaschigen Beobachtung durch die Mitarbeiter der Straßenunterhaltung. Entstehende Schäden werden erkannt, beobachtet und bei Bedarf wieder instand gesetzt.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 2 Schreiben vom 02.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sofern ich das richtig interpretiere, geht es einmal wieder nur um den Straßenverkehr. Bahn- und Flugverkehr oder auch nächtliche Veranstaltungen (Außengastronomie) wurden überhaupt nicht berücksichtigt! Wobei der Lärm des Straßenverkehrs auch hausgemacht ist: Unsinnige Ampelschaltungen, welche den Verkehr aufstauen, anstatt ihn gleichmäßig fließen zu lassen, sowie auch laute Busse und LKW`s aufgrund der vielen Baustellen (welche übrigens auch Lärm verursachen) tun ihr übriges.</p> <p>Element10-Checkboxes = ja</p> <hr/>	<p>Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen/Jahr erfolgt bundesweit durch das Eisenbahnbundesamt (EBA). Der Lärmaktionsplan wird ebenfalls vom EBA erstellt und ist im Internet unter www.eba.bund.de bzw. www.laermaktionsplanung-schiene.de veröffentlicht.</p> <p>Der Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart wird vom RP Stuttgart erstellt und ist im Internet veröffentlicht unter www.rp.baden-wuerttemberg.de</p> <p>Geräuschbelastungen durch Baustellen und Veranstaltungen sind nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Die Geräuschbelastung durch Baustellen ist durch die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – AVV Baulärm geregelt. Veranstaltungen unterstehen den Regelungen der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm.</p> <p>Die Bewertung der Ampelschaltung ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Das zuständige Amt beschäftigt sich ständig mit der Verbesserung der Ampelsteuerung. Laufend werden zahlreiche Optimierungsmaßnahmen durchgeführt. In der Schorndorfer Straße wird zurzeit eine moderne, dynamische Steuerung "OptiFluss" erprobt, sie soll eine leistungsfähige Abwicklung aller Verkehrsarten ermöglichen. Mittelfristig soll die bestehende Busflotte der Stadt Esslingen durch elektrische Busse ersetzt werden.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 3 Schreiben vom 04.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
---	-------------------------------------

Stadt Esslingen
Stadtplanungsamt
Ritterstraße 17

73728 Esslingen

Eingang: 05. MRZ. 2021							
1	2	3	4				
1.1	1.2	2.1	2.2	3.1	3.2		
WV:				b.R.	z.Erl.	z.L	

4. März 2021

**Anregung und Bitte zum Lärmaktionsplan
Erweiterung der Maßnahmen zur Lärminderung in der Stettener Straße
von Haus 73 bis Haus 25 (8-Röhren-Brunnen bis Feuerwehrmagazin)**

Sehr verehrte Damen,
sehr geehrte Herren,

der schnurgerade Straßenverlauf in der Stettener Straße von Haus 73 bis Haus 25 wird vielfach von Pkws, Lkws und Motorrädern als Rennstrecke benutzt. Das verursacht eine nicht unerhebliche Lärmbelästigung.

Da in der Talstraße Tempo 30 gilt, wird die Stettener Straße als Alternative für einen zügigen Durchgangsverkehr vor allem von Lkws genutzt. Die stetig größer werdenden Firmen Karl Fingerle Bauunternehmen und E. Bayer Baustoffwerke, beide in oder am Rande von Wäldenbronn ansässig, fahren mit ihren Lkws samt Anhängern mit lautem Getöse über den schlechten Straßenbelag.
Wenn jetzt noch „Im Greut“ gebaut wird, erhöht sich der Lkw-Verkehr erheblich.

Die Straßennetzhierarchie aus dem Jahr 2011, die Straßen als wesentliche Netzverbindung zwischen den Stadtteilen festlegt, ist ja nicht mehr gültig.

- Zone 30 Stettener Straße vom Kreisverkehr bis zum Feuerwehrmagazin
- Zone 30 Hirschlandstraße ab Krankenhaus bis zur Schorndorfer Straße
- Zone 30 Augustiner Straße und Mettinger Straße bis fast zum früheren Hengstenberg-Areal.

Mein Vorschlag und meine Bitte: Verlängern Sie die Tempo 30 Zone in der Stettener Straße vom Feuerwehrmagazin bis zur Bushaltestelle „Brunnen“.
Der Kostenaufwand ist mit zwei neuen „Tempo 30-Schildern“ gering.
Ein Schild Tempo 30 an der Kreuzung „Langer Weg“ stadtauswärts, und ein Schild in Höhe Stettener Straße Haus 73.
Das Schild „Ende Tempo 30-Zone“ kann beim Feuerwehrmagazin abmontiert und in Höhe Stettener Straße Haus 84 neu angebracht werden.

Es würde mich freuen, Sie könnten meinem Vorschlag folgen und meiner Bitte entsprechen.

Mit freundlichen Grüßen

Der Bereich Stettener Straße Gebäude Nr. 73 bis Gebäude Nr. 25 ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 3. Stufe bzw. 2. Stufe.

Entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie muss der Lärmaktionsplan mind. alle 5 Jahre überprüft und ggfs. überarbeitet werden. Laufende Bauleitplanverfahren werden daher nicht berücksichtigt.

Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine Orientierungshilfe dar.“¹ Die Voraussetzungen zur Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung sind im genannten Bereich nicht gegeben.

Ergebnis:

Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.

¹ <https://vm.baden-wuerttemberg.de>

II. Nr. B 4 Schreiben vom 07.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>folgende Punkte möchte ich als Anwohner der oberen Hirschlandstraße zur Stellungnahme einbringen:</p> <p>1) die geplante Maßnahme des LKW Durchfahrtsverbots nachts reicht nicht aus um den Verkehrslärm maßgeblich zu reduzieren. Eine Höchstgeschwindigkeit für LKW auch tagsüber (Tempo 30) würde etwas helfen und wäre wahrscheinlich umsetzbar (wie in der Stettener Straße bis Ortsende).</p> <p>2) Die Begründung, in der oberen Hirschlandstr. keine Tempo-30 Begrenzung zu schaffen (Lärmaktionsplanung Stufe 2), ist nicht nachvollziehbar. Die 19 errechneten Sekunden, die in der Nebenzeit der Bus verlieren würde und weshalb man einen Bus mehr fahren lassen müsste um den Takt zu halten ist nicht realistisch. Der Bus verliert sehr viel mehr Zeit an der Ampel am Hirschlandkopf. Durch eine intelligente Ampelschaltung wären mehr als 19 Sek. gespart und die Maßnahme Tempo 30 könnte auch hier vor unserer Haustür umgesetzt werden.</p> <p>3) Durch das Ende der 30er Zone in der Nähe unseres Hauses hat sich der Lärm durch schnell beschleunigende Fahrzeuge nochmal erhöht, sodass es noch dringender wird die obere Hirschlandstr. verkehrszuberuhigen. Der meiste Lärm entsteht durch PKWs, die von unten kommend die 30er Zone verlassen und "endlich wieder Gas geben können".</p> <p>4) Man könnte auch tagsüber eine Tempobeschränkung für LKW einführen auf der gesamten Hirschlandstr.</p> <p>5) Es ist unverständlich, und aus meiner Sicht unsinnig, so viele kleinteilige Tempozonen in der ganzen Stadt zu schaffen. Ständig wechselnde Tempozonen erhöhen die Unfallgefahr und vergrößern die Gefahr, dass man eine Beschränkung übersieht. Besser wäre z.B. eine flächendeckende Tempobeschränkung in der ganzen Innenstadt.</p> <p>Element10-Checkboxes = ja</p>	<p>1. Die Hirschlandstraße ist nicht Teil des Lärmaktionsplans 3. Stufe. Im Lärmaktionsplan Stufe II wurden für die Hirschlandstraße folgende Maßnahmen aufgenommen: - Begrenzung der zulässigen Geschwindigkeit auf T30 – teilweise bereits umgesetzt - Nächtliches Lkw-Durchfahrverbot</p> <p>2. Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine Orientierungshilfe dar.“¹ Eine Geschwindigkeitsbegrenzung im nördlichen Teil der Hirschlandstraße wurde im Rahmen der 2. Stufe des Lärmaktionsplans geprüft und abgewogen. Der Gemeinderat hat insbesondere auf Grund der Fahrzeitverlängerung für den ÖPNV beschlossen, die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h beizubehalten.</p> <p>3. Kenntnisnahme</p> <p>4. Siehe Punkt 1. und 2.</p> <p>5. Die geltende Gesetzeslage lässt eine flächendeckende Temporeduzierung schlichtweg nicht zu, da bundesweit geltendes Recht auch bundeseinheitlich angewandt werden muss. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 5 Schreiben vom 28.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir Bürgerinnen und Bürger sollen also zu Dingen und Daten Stellung nehmen, die sich mittlerweile verändert haben? Die geplanten Maßnahme M1 Nr. 6/7 (Mülbergerstraße) sind in der vorgeschlagenen Form abzulehnen. Insbesondere schon deshalb, weil wie die Stadt selbst angibt, "zwischenzeitlich (seit 2017) Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan umgesetzt zu haben und gleichzeitig die in den aktuellen Kartierungsergebnissen von 2018 (Datenbasis von 2015) noch nicht berücksichtigt sind."</p> <p>Sind Sie sicher, dass eine solche Beteiligung auf Respekt und Anerkennung stößt? Das scheint eine Alibi-Beteiligung zu sein.</p> <p>Deshalb lehne ich die beabsichtigten Maßnahmen in der Mülbergerstraße (zwischen Grabbrunnenstraße und Wielandstraße) ab.</p> <p>Aus den zu Verfügung stehenden Unterlagen gibt sie Stadt selber an, dass für die Mülbergerstraße, zwischen Grabbrunnenstraße und Wielandstraße auf Basis der vorliegenden Daten (LUBW, 2018) keine detaillierte Abschätzung vorgenommen werden kann. Dennoch streben Sie eine Maßnahme an? Die Stadt hat bereits durch die Einführung der Busspur die Mülbergerstraße verengt und damit den Verkehrsfluss verlangsamt. Es ist daher zu bezweifeln, ob die Auslösewerte überhaupt noch in dieser Höhe erreicht werden.</p> <p>Für die stark betroffenen 7 Gebäude könnten daher Lärmschutzfenster ebenso hilfreich wie der Einbau eines lärmarmen Fahrbelags. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erscheint deshalb nicht notwendig, weil durch mildere Mittel der Lärmschutz ebenfalls erreicht werden kann. Die Finanzierung der Lärmschutzfenster sowie des Belages kann durch den Verzicht des Kaufes eines Radar-Anhängers und der dazugehörigen dauerhaften Personalstelle finanziert werden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Im Rahmen der 2. Runde der Lärmkartierung hat die Stadt Esslingen einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der am 06.02.2017 vom Gemeinderat beschlossen wurde. Dieser Lärmaktionsplan basiert auf einer stadteigenen erweiterten Kartierung, die auch Kreisstraßen und kommunale Straßen umfasst. Gemäß Umgebungslärmrichtlinie muss der Lärmaktionsplan bei bedeutsamen Veränderungen, spätestens jedoch nach 5 Jahren überprüft und ggf. überarbeitet werden.</p> <p>Ende 2018 wurden die Ergebnisse der 3. Runde der Kartierung von der LUBW veröffentlicht. Durch gesetzliche Bestimmungen ist nun eine Überarbeitung des Lärmaktionsplans erforderlich, auch wenn der aktuelle Lärmaktionsplan der Stadt Esslingen erst 3 Jahre alt ist. Da aber vorliegend nur Hauptverkehrsstraßen gem. Umgebungslärmrichtlinie kartiert sind, können nur bisherige (und zukünftige) Maßnahmen entlang dieser Straßen geprüft werden.</p> <p>Ziel des Lärmaktionsplans ist, den Umgebungslärm zu senken. Mit dem Einbau von Schallschutzfenstern ändert sich der Lärm nicht. Lediglich einzelne Betroffene werden dadurch in ihren Wohnungen entlastet. Bei der Lärmaktionsplanung sollen aber Einzelfallplanungen vermieden werden.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 6 Schreiben vom 01.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, die Lärmbelastung, verursacht durch Fluglärm, nimmt im Stadtteil Zell stetig zu. Vor allem entlang, und im Umkreis der Hauptstrasse, ist der reine Verkehrslärm der von PKWs verursacht wird gegenüber dem Fluglärm marginal. Es würde mich freuen, wenn bei der Kartierung der Quellen für Verkehrslärm, ebenfalls die Lärmbelastung durch Flugzeuge mit einbezogen wird. Mit freundlichen Grüßen,</p>	<p>Der Lärmaktionsplan für den Flughafen Stuttgart wird vom RP Stuttgart erstellt und ist im Internet veröffentlicht unter www.rp.baden-wuerttemberg.de</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 7 Schreiben vom 23.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren, es ist mir völlig unverständlich, dass die Zollbergstraße mit über 18.000 Fahrzeugen täglich nicht im 5 Jahresplan aufgeführt und in eine 30 er Zone umgewandelt wird. Der in Hanglage erzeugte Lärm strahlt auf die gesamte Stadt ab und ist zudem eine Belastung für die direkten Anwohner der Zollbergstraße. An die bei Nässe gegebenen Geschwindigkeitsbeschränkgen auf Tempo 20 hält sich zudem leider niemand. Auch die Busse fahren hier viel zu schnell. Also Bitte: Nehmen Sie auch die Zollbergstraße in die 30 er Zonen Planung auf. Vielen Dank!</p>	<p>Die Zollbergstraße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 8 Schreiben vom 03.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir wohnen seit vielen Jahren am Hirschlandkopf, der zu den lautesten Plätzen von Esslingen gehört. Der Lärm ist mittlerweile unerträglich geworden. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen von 30, rund um den Hirschlandkopf hilft uns nicht weiter. Warum gilt diese nicht auch am Hirschlandkopf, sowie in der Rotenackerstraße und Kennenburgerstr.? Was tut die Stadt um uns zu schützen und Ihren Pflichten nachzukommen?</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Kennenburger Straße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet.</p> <p>Im Lärmaktionsplan 2. Stufe wurde die Kennenburger Straße untersucht, jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert und somit bei der Planung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht berücksichtigt. Bei der Maßnahmenplanung wurde jedoch festgelegt, dass sanierungsbedürftige Straßen nach Möglichkeit mit einem lärmindernden Asphalt ausgestattet werden sollen.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 9 Schreiben vom 23.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>meine Anmerkung bezieht sich nicht direkt auf den Entwurf des aktuellen Lärmaktionsplans, vielmehr geht es um jahreszeitlich bedingten Spitzenlärm welchen die Stadt Esslingen direkt und einfach abstellen könnte.</p> <p>In den städtischen Grünanlagen und in z.B. Schulen angeschlossenen Parks werden in jedem Jahr stundenlang bis tagelang ökologisch bedenkliche Laubbläser, welche Lärmpegeln zwischen 90 - 120 DB erzeugen, eingesetzt. Diese Lärmquellen liessen sich einfach abstellen! Inzwischen gibt es akkubetriebene leise Laubbläser, falls die Arbeiten an externe Firmen vergeben werden ist dies in der Ausschreibung so vorzugeben. Ökologisch am sinnvollsten wäre das personalintensive Zusammenrechnen des Laubs, das scheidet wohl aus Kostengründen aus.</p> <p>Die Stadt sollte hier mit gutem Beispiel vorangehen. Ich würde mich freuen, wenn diese von Seiten der Stadtverwaltung leicht vermeidbaren Lärmspitzen in Zukunft wegfallen würden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Geräusche verursacht durch Arbeitsgeräte wie Laubbläser sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Eine Rückmeldung zu dieser Anfrage wurde bereits vom zuständigen Amt zugeschickt.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 10 Schreiben vom 10.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Guten Tag Herr Singh,</p> <p>gerne möchten wir auch diesen Weg nutzen um eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan - im Besonderen zur Tempobegrenzung Krumpfenackerstr / Maiewalterstr / Sulzgrieserstr abgeben zu können.</p> <p>Auf diesen Straßen ist aktuell noch ein ständiger Wechsel zwischen 30- und 50-Zone - somit ein ständiges Beschleunigen und Abbremsen des fließenden Verkehrs. Wir plädieren für eine durchgehende Tempo- 30 -Beschränkung - so wie es schon auf vielen Durchgangsstraßen in Esslingen inzwischen umgesetzt wurde.</p> <p>1. Der ständige Tempowechsel erhöht den Schadstoffausstoß erheblich und belastet unsere Umwelt sowie die direkten Anwohner.</p> <p>2. Auf der Strecke gibt es mehrere Ein- und Ausfahrten sowie Zufahrten von Nebenstraßen, die zu Gefahrenpunkten werden: z.B. Ecke Krumpfenacker- / Maiewalterstr., Aus- und Einparken vor der Sonnenapotheke sowie der Tankstelle Ludwig Maiewalterstr,</p> <p>3. Ein besonderer Gefahrenpunkt befindet sich nach der Kurve Maiewalterstr. / Sulzgrieserstr . Um diese Kurve beschleunigen rücksichtslose Verkehrsteilnehmer oft mit aufheulenden Motoren. In den Sommermonaten auch die Zweiräder. Direkt nach dieser Kurve befindet wird, sowie die Ein- und Ausfahrt der Volksbank, einer Physiotherapie-Praxis sowie eines Reisebüros. Neben der Gefahrensituation ist die Lärmbelastung für alle Anwohner unzumutbar und die Lebensqualität wird stark gemindert.</p> <p>4. Die Fahrradverkehrsdichte ist in den letzten Jahren stark angestiegen. . Jedoch nur ein minimaler Abschnitt der Krumpfenackerstr. ist mit einem Radweg versehen. Auch dies ein Grund für ein rücksichtsvolles Miteinander auf einer beengten Durchfahrtsstraße mit teilweise beidseitig parkenden Fahrzeugen (Sulzgrieserstr)</p> <p>Alle Untersuchungen zu Fahrverläufen (ADA) bestätigen, dass der Verkehr in einer Tempo 30-Zone ruhiger und entspannter verläuft und eine Änderung der Fahrweise festzustellen ist. Innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf kann und darf es nur eine Tempo 30-.Zone geben.</p> <p>In diesem Sinne sind wir zuversichtlich, dass Sie unsere Argumente nachvollziehen können und die zwingende Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbegrenzung erkennen.</p> <p>Freundliche Grüße</p>	<p>Die geltende Gesetzeslage lässt eine flächendeckende Temporeduzierung schlichtweg nicht zu, da bundesweit geltendes Recht auch bundeseinheitlich angewandt werden muss. Eine Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten. Grundsätzlich sind nicht überall die Voraussetzungen gegeben die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu begrenzen.</p> <p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Die Untersuchung von Gefahrenstellen ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung und wird von der Stadt Esslingen separat durchgeführt. Unfallschwerpunkte werden von der Polizei jährlich ausgewertet und im Rahmen einer Unfallkommission gesondert behandelt. In den genannten Bereichen war in den vergangenen Jahren keine besondere Unfallsauffälligkeit zu verzeichnen.</p> <p>3. Siehe Punkt 2</p> <p>4. Die Untersuchung von Gefahrenstellen im Radverkehr ist nicht Teil der Lärmaktionsplanung und wird von der Stadt Esslingen separat durchgeführt. Unfallschwerpunkte werden von der Polizei jährlich ausgewertet und im Rahmen einer Unfallkommission gesondert behandelt. In den genannten Bereichen war in den vergangenen Jahren keine besondere Unfallsauffälligkeit zu verzeichnen. Kenntnisnahme</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 11 Schreiben vom 04.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum Lärmaktionsplan möchte ich noch eine kurze Stellungnahme abgeben:</p> <p>Wir wohnen in Hohenkreuz/St. Bernhardt und freuen uns an der 'Einkaufsstraße' Wäldenbronner Straße. Leider ist sie jedoch sehr stark befahren und damit sehr laut und für uns Fußgänger bzw. Radfahrer nicht angenehm zu überqueren, teilweise nachgerade gefährlich.</p> <p>Was unserer Ansicht nach dem Abhilfe schaffen könnte, ist ein Tempolimit von 30 km/h. Der Verkehr ist dadurch nicht groß gehindert, gibt es doch oft genug sehr unübersichtliche Situationen, eben durch querende andere Verkehrsteilnehmer und durch den Parkverkehr, in denen die Autofahrer anhalten oder zumindest sehr langsam nur weiterkommen. Sobald aber eine solche Situation sich geklärt hat, wird ziemlich stramm auf das Gaspedal getreten.</p> <p>Tempo 30 würde Ruhe in den durchfahrenden Verkehr bringen und die Gefahrensituationen für Fußgänger - vor allem Ältere und Kinder - und Radfahrer stark mindern. Die Mitte unseres Stadtteils würde sehr viel an Lebensqualität gewinnen.</p> <p>Mit besten Grüßen</p>	<p>Die Wäldenbronner Straße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet.</p> <p>Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Wäldenbronner Straße wurde bereits umgesetzt.</p> <p>Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in der Wäldenbronner Straße wird derzeit erarbeitet.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 12 Schreiben vom 25.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Bürgerin von Esslingen begrüße ich es sehr, dass Sie den Lärmaktionsplan für die Stadt Esslingen fortschreiben. Leider konnte ich dem bisherigen Entwurf keine Empfehlungen für den Stadtteil Zell entnehmen.</p> <p>Ich wohne seit 1994 in der Hauptstraße 87, einem 12-Parteienhaus mit 16 Bewohnern, in dem ich Verwalter-Beirätin der Eigentümergemeinschaft bin.</p> <p>In den letzten Jahren hat der Verkehrslärm stadtauswärts in Fahrtrichtung Esslingen Innenstadt massiv zugenommen. Insbesondere beschleunigen Personenkraftwagen und motorisierte Zweiräder ab dem Kreisel am Bahnhof Zell mit aufheulenden Motoren und teilweise quietschenden Reifen. Dies ist besonders auffällig am Abend und in der Nacht, wenn wenig Verkehr ist. An den Wochenenden ist der Lärmpegel sogar teilweise ganztägig hoch. Dies ist teilweise so laut, dass man aufschreckt, egal ob man sich in der Wohnung oder auf dem Balkon befindet, besonders belästigend ist das Geschehen während der Ruhezeiten, also auch während der Schlafphasen. Die Beschleunigung erfolgt im Regelfall ab Kreisel bis über die Einmündung Friedrichstraße hinaus. Wir erklären uns das aggressive Verhalten der Fahrzeugführer durch den durchgängigen Charakter der Hauptstraße, die unverstellte Sicht vom Kreisel bis zum Ortsausgang sowie die helle durchgehende Beleuchtung in der Nacht, die die Eigenschaft einer Vorrangstraße unterstreicht. Zu diesem Zustand trägt ebenso bei, dass nur einseitig in Fahrtrichtung Zeller Ortskern geparkt werden darf.</p> <p>Ich bitte Sie, in die Aktualisierung des Lärmaktionsplans auch die Hauptstraße in Esslingen Zell aufzunehmen.</p> <p>Dazu könnte ich mir folgende Maßnahmen zur Lärmreduzierung, zur Erhöhung der Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer sowie Kraftfahrzeugführer, die in die Hauptstraße einbiegen wollen, vorstellen:</p> <ul style="list-style-type: none">• Einrichtung einer Tempo 30-Zone in beiden Fahrtrichtungen• Einrichtung des Rechts- vor Links-Gebots an den Einmündungen in die Hauptstraße in Fahrtrichtung Innenstadt Esslingen• Verschwenkung der Fahrspuren durch wechselseitiges Parken in der Hauptstraße und die damit bedingte Verkürzung der Sichtachsen• Ergänzung der Verkürzung der Sichtachsen durch wechselseitige Baumpflanzung• Durchführung regelmäßiger Geschwindigkeitsmessungen Orts auswärts• Aufstellung von Geschwindigkeitsanzeigetafeln (z.B. Speeddisplay) <p>Ich würde mich über eine Rückmeldung von Ihnen freuen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Hauptstraße ist Teil der Lärmaktionsplanung, wurde im Rahmen der Ausarbeitung zum Lärmaktionsplan 2. Stufe jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert und bei der bei der Planung streckenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht berücksichtigt. Daher können die vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen dieser Untersuchung nicht mit geprüft werden.</p> <p>Bei der Maßnahmenplanung wurde jedoch festgelegt, dass sanierungsbedürftige Straßen nach Möglichkeit stets mit einem lärm mindernden Asphalt ausgestattet werden sollen.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Hauptstraße handelt es sich um eine reguläre, jedoch bisher mit Blick auf die Zahl der Überschreitungen unauffällige Messstelle, die auch weiterhin im Rahmen der Geschwindigkeitsüberwachungstätigkeiten im Stadtgebiet bedient wird.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

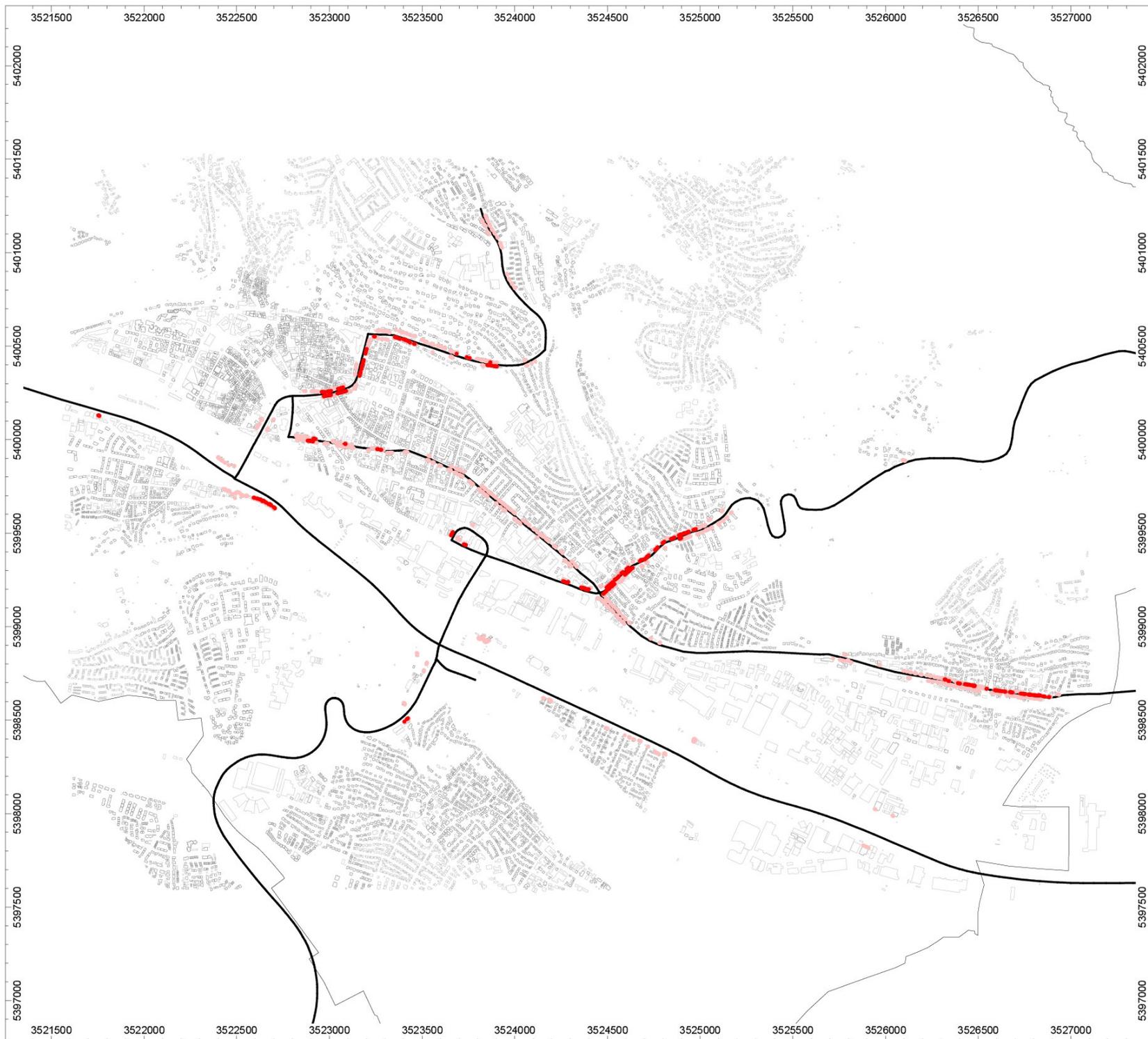
II. Nr. B 13 Schreiben vom 01.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Als Anwohnerin der Barbarossastr. bin ich erstaunt, dass die Barbarossastr. im Lärmaktionsplan von 2017 nicht erwähnt ist. Ich empfinde die Barbarossastr. als mindestens so befahren wie die anderen aufgeführten Straßen. Es gibt nun zwar die teilweise 30 Tempoabschnitt. Um aber eine wirkliche Lärmreduzierung zu bewirken, wäre ab dem Kreisverkehr Wäldenbronnerstraße bis zum Schelztorgymnasium bzw. Alexanderbuckel eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sinnvoll. An dieser Straße gibt es auch mehrere Punkte, an denen Kinder unterwegs sind: Sportplatz Wäldenbronn, Zebrastreifen zur Gemeinschaftsschule, Kindergarten St.Joseph und schließlich das Schelztorgymnasium. Also es geht nicht nur um den Lärm, sondern auch um die Sicherheit der Fußgänger. Ein Blick auf diese, vor allem auch wegen der Umleitung, extrem befahrenen Straße, wäre sehr wichtig!</p>	<p>Die Barbarossastraße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet. Im Lärmaktionsplan 2. Stufe wurde die Barbarossastraße untersucht, jedoch nicht als Lärmschwerpunkt identifiziert und deshalb bei der Planung streckenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht berücksichtigt.</p> <p>Nach der StVO gibt es keine rechtliche Möglichkeit zur Einführung einer pauschalen Geschwindigkeitsbegrenzung. Es gilt generell die Regel der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Eine Beschränkung dieser Höchstgeschwindigkeit ist nur im Ausnahmefall möglich. Dies muss von der Verkehrsbehörde ausführlich begründet werden. Durch einzelne Betrachtungen aufgrund verschiedener Notwendigkeiten der Temporeduktion entsteht so leider häufig und auch unvermeidbar ein Wechsel der zulässigen Geschwindigkeiten</p> <p>Vorübergehende, baustellenbedingte Verkehrsverlagerungen können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 14 Schreiben vom 07.02.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Als Lärm und Abgasgeplagter Anwohner der Wäldenbronner Str. wünsche ich Aufklärung, wann endlich Maßnahmen beschlossen und umgesetzt werden zum Schutz von uns Anwohnern. Damit der Tägliche Verkehrswahnsinn erträglicher wird.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Wäldenbronner Straße wurde bereits umgesetzt. Eine Möglichkeit zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußgänger in der Wäldenbronner Straße wird derzeit erarbeitet.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

II. Nr. B 15 Schreiben vom 08.03.2021	BEHANDLUNG DER STELLUNGNAHME
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Was uns so sprachlos und wütend macht, ist, dass, die Stettener Straße als Bereich mit "hoher Belastung" und teilweise sogar als "sehr hohe Belastung" ausgewiesen ist, aber nichts passiert. Kein Tempo 30 oder dergleichen.</p> <p>Und laut einer Mail der Stadt Esslingen auch nicht der Bereich, wo wir wohnen, als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden soll (Gebäude 50 - 60)</p> <p>Wie kann denn sowas sein? Gibt es da keine rechtlichen Grundlagen diese Maßnahmen einzufordern, wenn schon "hohe" bzw. "sehr hohe Belastung" nachgewiesen ist?</p>	<p>Die Stettener Straße ist keine klassifizierte Hauptverkehrsstraße und wurde im Lärmaktionsplan 3. Stufe nicht betrachtet.</p> <p>Auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung .2 Stufe wurde der Bereich Stettener Straße Gebäude Nr. 50 bis Nr. 60 nicht untersucht.</p> <p>Ergebnis:</p> <p>Die vorgebrachte Stellungnahme konnte aus den oben genannten Gründen nur teilweise berücksichtigt werden.</p>

Anlage 3

Übersichtslageplan der Lärmbelastung



Stadt Esslingen am Neckar

Lärmaktionsplan gemäß
§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Stufe III

Übersichtslageplan
der Lärmbelastung

Kennzeichnung von Fassaden
mit Überschreitung von Auslösewerten
gemäß Lärmkartierung 2017 der LUBW

rosa: LDEN>65dB(A) oder LN_{Night}>55dB(A)
rot: LDEN>70dB(A) oder LN_{Night}>60dB(A)

M 1:20000

Kartengrundlage:
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Karlsruhe, Stand 22.03.2019

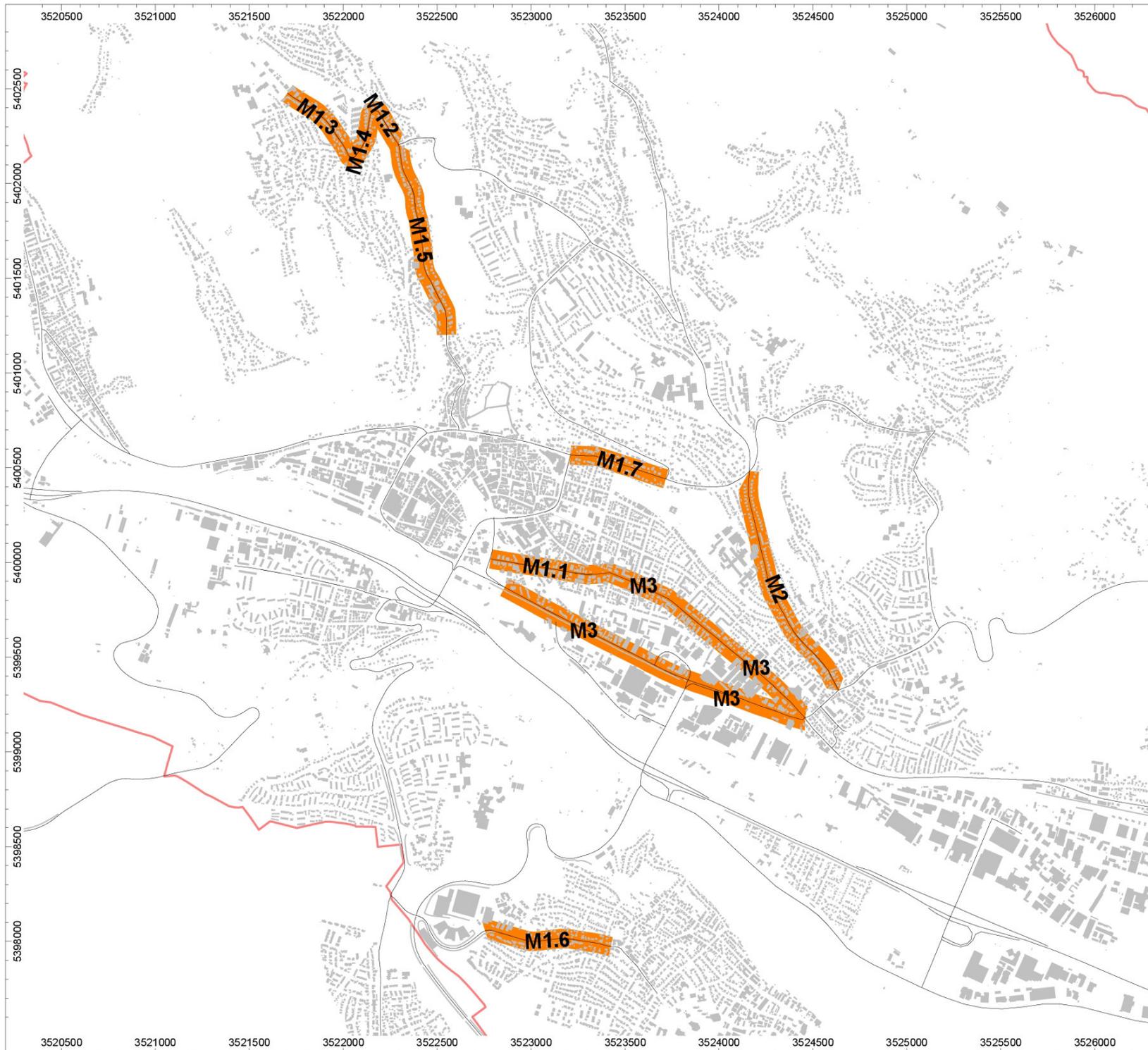
Objekte

- Straße
- Haus
- Immissionspunkt

Bearbeitung: ACCON GmbH
Provinstraße 52
86153 Augsburg
www.accon.de

Anlage 4

Übersichtslageplan der geplanten Maßnahmen



Stadt Esslingen am Neckar
Lärmaktionsplan gemäß
§ 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz
Stufe III

Übersichtslageplan
der geplanten Maßnahmen

M1: Tempo 30 km/h
M2: Lkw-Durchfahrtsverbot
M3: Lärmmatratzen Fahrbahnbelag

M 1:20000

Kartengrundlage:
Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
Karlsruhe, Stand 22.03.2019

Objekte

- Straße
- Haus
- Schirm
- Rechengebiet

Bearbeitung: ACCON GmbH
Provinstraße 52
86153 Augsburg
www.accon.de