

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

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange Wird nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen ergänzt

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
1.	Landeshauptstadt Stuttgart, Amt für Umweltschutz, 17.04.2019	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Hauptverkehrsstraßen sind grundsätzlich auch möglich, wenn die Schallpegel nachts unter 60 dB(A) liegen.</p> <p>Werte ab 55 dB(A) in der Nacht liegen im gesundheitskritischen Bereich, was bei der Ermessensausübung in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist. Nach dem Urteil des VGH Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 und dem daraufhin überarbeiteten Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29. Oktober 2018 sind fachlich und rechtsfehlerfrei abgewogene Maßnahmen des Lärmaktionsplans von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Insofern ist die Feststellung auf Seite 6 des Lärmaktionsplans „Die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ...als nicht genehmigungsfähig beurteilt“ in Frage zu stellen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Für die beiden Straßenabschnitte an ermittelten Lärm-schwerpunkten, Ditzinger Straße und Leonberger Straße, auf denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h beträgt, ist die Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärminderndem Asphalt geplant (M1 und M2).</p> <p>An allen anderen Straßenabschnitten (Hauptstraße, Schulstraße, Kirchstraße und Weilmorfer Straße) im Kernbereich von Gerlingen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits 30 km/h.</p> <p>Weitere Prüfungen können im Zuge einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgen.</p>
	Regierungspräsidium Straßenwesen und 17.04.2019	<p>Zu Maßnahme M1:</p> <p>Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich der betroffenen Streckenabschnitte Erhaltungsmaßnahmen anstehen und nach Prüfung des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Prüfung Planvorhaben) feststeht, dass die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p> <p>Entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Untersuchung zur Lärmaktionsplanung (ACCON GmbH, Bericht-Nr. ACB-0916-6058/10, 20.01.2017) sind aufgrund der zahlreichen Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung auf Landesstraßen in Baden-Württemberg die lärmtechnischen Voraussetzungen für das Einbringen eines lärmoptimierten Belags erfüllt,</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Stadt befindet sich bereits in Abstimmungsgesprächen mit dem Regierungspräsidium.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
2.	Landratsamt Ludwigsburg, Fachbereich Bauen und Immissionsschutz, 23.04.2019	<p>so dass sich das Land Baden-Württemberg als Träger der Straßenbaulast grundsätzlich an den diesbezüglichen Kosten im Zuge einer anstehenden Fahrbausanierung beteiligen kann. Hinsichtlich Art und Umfang der Sanierungsmaßnahmen sowie der Kostenbeteiligung des Straßenbaulastträgers bedarf es einer abschließenden Vereinbarung zwischen der Stadt Gerlingen und dem zuständigen Fachreferat des Regierungspräsidiums Stuttgart (Baureferat West – Referat 47.4).</p> <p>1) Straßen</p> <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Gerlingen untersucht im Bereich des Straßenverkehrslärms die A81, die L 1180 (Stuttgarter Straße), die L1141 (Ditzinger- und Hauptstraße), die L 2255 (Weilimdorfer- und Schulstraße) sowie die Kirch- und K 1657 (Leonberger Straße).</p> <p>Fahrbahndeckenerneuerungen, die zur Lärminderung beitragen, sind im LAP aufgeführt. Um den Lärm an innerörtlichen Straßen zu verringern eignen sich die Entfernung von Pflasterkandeln am Randstein, Pflasterungen an Bushaltestellen oder Pflasterstreifen an Fußgängerüberwegen. So sind Pflasterbeläge bis zu 6 dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Darüber hinaus ergeben sich ohne Pflasterungen Vorteile auch für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen.</p> <p>2) Verkehr</p> <p>Die Stadt Gerlingen hatte im Frühjahr 2016 die Lärmaktionsplanung aufgenommen und die Straßenverkehrsbehörde in einem frühen Planungsstand beteiligt. Aufgrund der seinerzeit durchgeführten Untersuchungen und Prüfungen wurde am 01.12.2016 ausführlich zu den geplanten Maßnahmen auf Basis der seinerzeit geltenden Rechtslage Stellung genommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde nun mit Stand 30.01.2019 in die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gegeben. Der Plan sieht folgende Maßnahmen vor:</p> <p>Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt in der Ditzinger Straße</p>	<p>Zu 1) Wird zur Kenntnis genommen</p>
			<p>Zu 2) „Diese rechtliche Einschätzung [...] als nicht mehr aktuell einzuschätzen“.</p> <p>Die Einschätzung des LRA Ludwigsburg wurde im Jahr 2016 vorgenommen. Die darauffolgenden Untersuchungen wurden aufgrund des zum damaligen Zeitpunkt aktuellen Kenntnisstand im Einvernehmen mit der Stadt Gerlingen und dem LRA durchgeführt. Im Kernbereich von Gerlingen liegt bereits eine Zonenanordnung von 30 km/h vor. An den Lärmschwerpunk-</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmen Asphalt in der Leonberger Straße</p> <p>Eine Fahrbahnsanierung ist grundsätzlich ein geeignetes Mittel, die Lärmbelastung der Anwohner zu verringern. So kann mit dieser Maßnahme die Zahl der mit Lärm belasteten Einwohner deutlich reduziert werden. Es liegen jedoch nach wie vor Lärmbelastungen oberhalb der Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts vor. Der Plan führt aus, dass weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen in Vorgesprächen mit dem Landratsamt Ludwigsburg als nicht genehmigungsfähig beurteilt wurden.</p> <p>Diese rechtliche Einschätzung ist vor dem Hintergrund der aktuellen Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg vom 17.07.2018 (10 S 2449/17) und dem darauf folgenden überarbeiteten Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg vom 29.10.2018 (Az. 4-8826.15/75) als nicht mehr aktuell einzustufen.</p> <p>Wir machen Sie darauf aufmerksam, dass die Stadt Gerlingen aufgrund der im letzten Jahr eingetretenen rechtlichen Veränderungen die noch laufende Lärmaktionsplanung dahingehend überprüfen könnte, ob gegebenenfalls weitergehende (verkehrsrechtliche) Maßnahmen in den Blick genommen werden sollen oder zusätzliche Bereiche, die bei der verkehrsrechtlichen Bewertung im Jahr 2016/2017 nicht im vordringlichen Handlungsbedarf lagen, ergänzt werden.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung kann inzwischen berücksichtigt werden, dass nach der Lärmwirkungsforschung bereits Werte ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Aufgrund dieser Veränderung in der rechtlichen Bewertung bei Durchführung einer Lärmaktionsplanung wäre es denkbar, über die bisher festgelegten Maßnahmen hinaus gegebenenfalls weitere Maßnahmen für die untersuchten Straßen im Stadtgebiet aufzunehmen. [..]</p>	<p>ten Ditzinger- und Leonberger Straße sind Lärmminierungsmaßnahmen in Form von lärmarmen Fahrbahnbelägen geplant.</p> <p>Eine weitere Untersuchung aufgrund zwischenzeitlich eingetretener, rechtlicher Veränderungen im aktuellen LAP ist nicht vorgesehen.</p> <p>Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ist eine umfassende Verkehrsuntersuchung im Stadtgebiet angedacht. Diese soll als Grundlage für eine Aktualisierung dienen. In dieser Aktualisierung des LAP werden die Vorgaben der aktuellen Rechtsprechung berücksichtigt.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
	<p>Fachbereich 06.06.2019</p> <p>Gesundheitsschutz.</p>	<p>3) Zentrale Bußgeldangelegenheiten</p> <p>Sollen weitere Maßnahmen aufgenommen werden, müsste nach den Vorgaben des Kooperationserlasses für diese Maßnahmen eine umfassende Abwägung durchgeführt werden.</p> <p>Unter Ziffer 3.2. Maßnahmen zur Lärminderung ist als mittelfristige Maßnahme (im Zuge von Sanierungsmaßnahmen), auf der Leonberger Straße der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags vorgesehen. Nachdem wir an dieser Straße zwei stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Höhe der Mitschelenstraße betreiben, bitten wir die Stadtverwaltung Gerlingen und den Straßenbausträger um vorherige Abstimmung, damit der Eingriff und Schaden an den Messanlagen minimiert wird.</p> <p>Eine weitere stationäre Geschwindigkeitsmessanlage ist an der Panoramastraße Höhe Geb. 99 in FR. ortseinwärts vorhanden.</p> <p>4) Gesundheitsschutz</p> <p>Nach den vorgelegten Schalltechnischen Untersuchungen der Firma ACCON GmbH vom 20.01.2017 und dem daraus abgeleiteten Entwurf eines Lärmaktionsplans der Stadt Gerlingen [..]</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kurzfristig die Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmem Asphalt am Brennpunkt 1 auf der Ditzinger Straße (im Rahmen der anstehenden „Straßenraumgestaltung Ditzinger Straße“) 2. Mittelfristig die Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmem Asphalt am Brennpunkt 2 auf der Leonberger Straße, sobald eine Fahrbahnsanierung ansteht. 3. Für die anderen Lärmschwerpunkte Weilimdorfer Straße, Hauptstraße und Schulstraße sind lt. Gutachten keine (weiteren) Lärmschutzmaßnahmen möglich, da hier bereits Tempo 30 besteht und demnach der Einbau eines lärmindernden Asphalts nicht zweckmäßig sei, weil dieser doch erst bei Geschwindigkeiten ab 50 km/h wirksam sei. 	<p>Zu 3) Wird zur Kenntnis genommen</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>4. Auf der Ditzinger Straße und Leonberger Straße ist eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme wie die Einführung eines Tempo 30-Limits nicht genehmigungsfähig, weil hierzu die Grenzwerte nach Lärmschutz-Richtlinien-StV nur sehr vereinzelt (Ditzinger Straße) oder nicht (Leonberger Straße) überschritten werden.</p> <p>Bewertung durch den Fachbereich Gesundheitsschutz:</p> <p>Das Gesundheitsamt ist grundsätzlich mit den im vorliegenden Lärmaktionsplan benannten Fahrbahnsanierungen auf zwei der als vorrangige Lärmbrennpunkte ausgewiesenen Straßen (Ditzinger Straße und Leonberger Straße) einverstanden, allerdings halten wir es angesichts der bestehenden (Verkehrs-)Lärmbelastung mit gesundheitsgefährdendem Potential für die betroffenen Anwohner für notwendig, dass diese Maßnahmen innerhalb eines vertretbaren Zeitrahmens umgesetzt werden, d.h. kurz- bis allenfalls mittelfristig. Ferner gilt es darauf hinzuweisen, dass es zwar nach Umsetzung der oben genannten Maßnahmen an zwei hochbelasteten Streckenabschnitten zu einer signifikanten Verbesserung der Lärmbelastung vor Ort und damit Minderung der Anzahl belasteter Personen kommen kann, aber auch dann weiterhin eine nicht unerhebliche Anzahl von Personen hohen bis sehr hohen verkehrsbedingten Lärmbelastungen ausgesetzt ist bzw. sein wird. Daher halten wir es für erforderlich, dass weitere Maßnahmen zum aktiven Schallschutz - sofern rechtlich möglich und lt. Kooperationserlass ein Ermessensspielraum hierfür besteht - in Erwägung gezogen werden.</p> <p>In dem Zusammenhang möchten wir der Aussage (Pkt. 3, s.o.) widersprechen. Zum einen weiß man doch mittlerweile, dass bei den heutigen PKW die Rollgeräusche, die aus der Wechselwirkung des Reifens mit der Fahrbahn entstehen, bereits ab Geschwindigkeiten von 30 bis 40 km/h dominieren und nicht mehr das Antriebsgeräusch (bei LKW gilt dies ab Tempo 60 km/h). Zum anderen gibt es heutzutage durchaus lärmabsorbierende</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Im Zuge der anstehenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes ist eine umfassende Verkehrsuntersuchung im Stadtgebiet angedacht. Diese soll als Grundlage für eine Aktualisierung dienen. In dieser Aktualisierung des LAP werden die Vorgaben der aktuellen Rechtsprechung berücksichtigt.</p> <p>Die Abrollgeräusche von Kfz dominieren bei fließendem Verkehr ab Geschwindigkeiten von ca. 50 km/h. Gemäß den Handlungsempfehlungen für den „Einsatz lärmreduzierender Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ des MVI BW können für bestimmte lärmarme Asphaltbeläge Pegelminderungen auch bereits ab 30 km/h angesetzt werden.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Fahrbahnbeläge, bei denen auch gerade bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten (30–40 km/h) ein lärmindernder Effekt nachgewiesen wurde.</p> <p>Bezüglich oben genanntem Punkt 4 sei der Hinweis erlaubt, dass Tempo 40 eine wirksame und zugunsten einer verbesserten Verstärkung und angesichts der – je nach Fahrzeugtyp und Fahrverhalten – bei T 30 oftmals ungünstig hohen Motorgeräusche eine gute, angepasst an die örtliche Gegebenheiten eventuell sogar eine bessere Alternative darstellen kann als Tempo 30, was sich insbesondere als innerörtliche Teilstreckenmaßnahme infolge der zunehmenden Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge davor und dahinter oftmals eher als kontraproduktiv erweist.</p> <p>Nachfolgend einige weitere, gesundheitsbezogene Hinweise zur Verkehrslärmproblematik:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aus umweltmedizinischer Sicht bzw. aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge sollte darüber hinaus zeitnah angestrebt werden, auch die Auslöswerte (LDEN > 65 dB(A)/ LN > 55 dB(A)) zu unterschreiten, wie es bereits am 10.09.2014 die Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung als Zielsetzung bekräftigte. 2. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein. 	<p>Im Innenstadtbereich von Gerlingen kann durch das relativ hohe Verkehrsaufkommen mit Quell- und Zielverkehr bzw. Parkplatzsuchverkehr und zugleich durch die bauliche Situation (kurze Abschnitte, Kreuzungsverkehr, Einmündungen) nicht von gleichmäßig fließendem Verkehr ausgegangen werden. Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation an den angesprochenen Straßenabschnitten ist durch das Einbringen eines lärmarmen Fahrbahnbelages daher nicht zu erwarten.</p> <p>Grundsätzlich kann bei Sanierung des Straßenbelages das Aufbringen eines lärmarmen Belages, sofern dieser keine oder nur geringfügig höhere Kosten verursacht, in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Zu 1.) Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Zu 2.) Die Festlegung ruhiger Gebiete dient im Wesentlichen dem Ziel, Gebiete, in denen die akustische Umweltqualität zumindest zufriedenstellend ist, zu erhalten. Diese sollen der wohnortnahen Erholung und Entspannung der Bevölkerung dienen und große zusammenhängende Freiflächen bieten, um z.B. ausgedehnte Spaziergänge ohne Durchquerung verlärmter Bereiche zu ermöglichen. Hierfür kommen vorrangig Gebiete in Betracht, bei denen es sich um Grünflächen, Parks, Wald- oder</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>3. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der bereits geplanten Ausweisung und Durchsetzung von Tempo 30/40-Zonen die Verkehrsverstärkung sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit bestimmten, höheremittierenden Motortechniken.</p>	<p>Wasserflächen o. ä. handelt. Auch Friedhöfe, Altenheime und Kurgelände können hierzu dienen. Als Beispiele für ruhige Gebiete seien hier der Rot- und Schwarzwildpark oder der Hospitalwald zwischen Degerloch und Schöenberg für das Stadtgebiet der Stadt Stuttgart genannt. Neben der Sicherung der Gebiete ist auch deren Vernetzung eine sinnvolle Maßnahme im Lärmaktionsplan. Für Gerlingen kann festgestellt werden, dass aufgrund der kurzen Wege in die Außenbereiche sowie in den Wald ausreichend derartige Erholungsflächen zur Verfügung stehen. Weder die Umgebungslärmrichtlinie noch das Bundes-Immissionsschutzgesetz machen weitergehende Vorgaben zur Identifizierung, Auswahl, Abgrenzung und Festlegung ruhiger Gebiete. Das Verkehrsministerium plant, einen Praxisleitfaden „Ruhige Gebiete in der Lärmaktionsplanung“ mit konkretisierenden Hinweisen für den Umgang mit ruhigen Gebieten herauszugeben. Bei Vorliegen dieser Hinweise kann eine Ausweisung ruhiger Gebiete unter Berücksichtigung dieses Leitfadens bei der anstehenden Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erneut geprüft werden.</p> <p>Zu 3.) Luftschadstoffe sind nicht Inhalt der Umgebungslärmrichtlinie. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass bereits seit vielen Jahren ein ganzjähriges Lkw-Durchfahrtsverbot (ab 3,5 t; Lieferverkehr frei) u.a. im Stadtgebiet Gerlingen besteht. Zudem liegt Gerlingen seit 2013 in der regionalen Umweltzone „Leonberg/Hemmingen und Umgebung“. Seinerzeit wurde eine Lücke zu den angrenzenden Umweltzonen von Leonberg, Stuttgart sowie Ludwigsburg und Umgebung geschlossen, welche weitgehende Fahrverbote enthält und somit maßgeblich zur Senkung der Schadstoffe beiträgt.</p>

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>4. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.</p> <p>5. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>6. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.</p> <p>Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechsellstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern - für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline)</p>	<p>Zu 4.) Passive Schallschutzmaßnahmen sind nicht Teil des LAP.</p> <p>Zu 5.) Ist in der Umgebungslärmrichtlinie und im Kooperationserlass nicht definiert.</p> <p>Zu 6.) Die Beurteilungszeiträume sind in der VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) definiert.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
3.	IHK Region Stuttgart Bezirkskammer Ludwigsburg, 24.04.2019	Die Maßnahmen M1 und M2 "Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärmarmen Asphalt" an den Brennpunkten Ditzinger Straße bezie-	Wird zur Kenntnis genommen.

Ifd. Nr.	Behörde	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
4.	Verband Region Stuttgart, 21.03.2019	<p>hungsweise Leonberger Straße weisen ein relativ hohes Lärminderungspotenzial auf und werden daher seitens der IHK-Bezirkshammer Ludwigsburg grundsätzlich begrüßt.</p> <p>Die weitere Stärkung des ÖPNV sowie Förderung des Rad- und Fußverkehrs sind als mittelfristige Strategien mit Lärminderungspotenzial aufgeführt.</p> <p>Die im Kapitel 3.3 des vorgelegten Entwurfes zum Lärmaktionsplan (Stand 30. Januar 2019) aufgeführten geplanten Maßnahmen stehen mit den Festlegungen des Regionalplans in Einklang oder betreffen regionalplanerische Belange nicht.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
5.	Polizeipräsidium Ludwigsburg Führungs- und Einsatzstab Sachbereich Verkehr, 18.03.2019	Aus verkehrsrechtlicher Hinsicht kann zum Lärmaktionsplan nichts gesagt werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
6.	Handwerkskammer Region Stuttgart, Geschäftsbereich Unternehmensservice, 21.03.2019	Zu diesem Lärmaktionsplanverfahren haben wir keine Bedenken oder Anregungen; Interessen des Handwerks sehen wir hierdurch nicht negativ betroffen.	Wird zur Kenntnis genommen.
7.	Regierungspräsidium Stuttgart Referat 21 - Abteilung Wirtschaft und Infrastruktur, 11.04.2019	Aus raumordnerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen die Maßnahmen der Stadt Gerlingen im Rahmen des Lärmaktionsplanes.	Wird zur Kenntnis genommen.
8.	IHK Region Stuttgart, Bezirkskammer Ludwigsburg, 23.04.2019	Die Maßnahmen M1 und M2 "Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärmarmen Asphalt" an den Brennpunkten Ditzinger Straße beziehungsweise Leonberger Straße weisen ein relativ hohes Lärminderungspotenzial auf und werden daher seitens der IHK-Bezirkshammer Ludwigsburg grundsätzlich begrüßt. Die weitere Stärkung des ÖPNV sowie Förderung des Rad- und Fußverkehrs sind als mittelfristige Strategien mit Lärminderungspotenzial aufgeführt.	Wird zur Kenntnis genommen.
9.	Regierungspräsidium Stuttgart Referat 46 - Recht und Verwaltung, Grunderwerb, 24.04.2019	Aus unserer Sicht gibt es zur StN der Abteilung 4 des RPS keinen Ergänzungsbedarf.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungen der Bürger (aus Datenschutzgründen ohne namentliche Zuordnung)

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
10.	Bürger 1	Als Anwohner der [...] Straße bin ich von dem Verkehr der Stuttgarter Straße betroffen. Im Plan finde ich keine Werte oder Maßnahmen zu meiner Gegend. Mich würde interessieren welche Lärmwerte für meinen Bereich berechnet worden sind. Sind Maßnahmen nur für den Innenstadtkern geplant.	Isophonenkarten sind in Anlage 1.1 (L _{DEN}) und 1.2 (L _{Night}) des Berichts „ACB-0916-6058/10“ enthalten. In Anlage 2.1 und 2.2 sind diejenigen Gebäude farblich gekennzeichnet, bei denen Überschreitungen der Auslöswerte L _{DEN} 70 dB(A) und/oder L _{Night} 60 dB(A) bzw. L _{DEN} 65 dB(A) und/oder L _{Night} 55 dB(A) vorkommen. Eine Anhäufung dieser Gebäude und somit als Lärm-schwerpunkte ermittelt, ist vor allem im Innenstadtbereich erkennbar. Die Stuttgarter Straße wurde nicht als Lärm-schwerpunkt identifiziert, Maßnahmen sind dort nicht geplant. Eine Darstellung der Gebädefassaden mit Überschreitungen nationaler Richtwerte/Grenzwerte tags (Lärm-schutzzrichtlinien StV und VLärmSchR 97) sind in Anlage 7 zu erkennen. Auch hier sind an der Stuttgarter Straße keine Gebäude betroffen.
11.	Bürger 2	Auf der Homepage habe ich den Bericht zum Lärmaktionsplan Gerlingen angeschaut. Gerne wüsste ich ob Lärm-schutz entlang der Autobahn vorgesehen ist. [...] Ist hier etwas in Planung?	Der Lärmaktionsplan der Stadt Gerlingen sieht aufgrund der vorliegenden Datenlage keine Lärm-schutzmaßnahmen an der Autobahn vor, es wurde hier kein Lärm-schwerpunkt ermittelt.
12.	Bürger 3	Ich möchte zu folgenden Punkten zum Entwurf der Lärmaktionsplans eine Stellungnahme abgeben. Zu 3.2 Mögliche Maßnahmen zur Lärm-minderung Für die Lärm-schwerpunkte: - Weilimdorfer Straße [...] - Hauptstraße [...] - Schulstraße [...] „...auf diesen Straßen beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bereits heute 30 km/h. Der Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelags ist in diesem Fall nicht zweckmäßig, denn seine Wirkung beginnt sich erst ab Geschwindigkeiten von 50 km/h zu entfalten“	Zu 3.2) Die Abrollgeräusche von Kfz dominieren bei fließendem Verkehr ab Geschwindigkeiten von ca. 50 km/h. Gemäß Handlungsempfehlung für den „Einsatz lärm-mindernder Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ des MVI BW können für bestimmte lärm-arme Asphaltbeläge Pegel-minderungen auch bereits ab 30 km/h angesetzt werden. Im Innenstadtbereich von Gerlingen kann durch das relativ hohe Verkehrsaufkommen mit Quell- und Zielverkehr bzw. Parkplatzsuchverkehr und zugleich durch

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
	<p>Bürger</p>	<p>Stellungnahme</p> <p>Anmerkung Bürger: Bei Geschwindigkeiten unter 50 km/h spielen bei den derzeit populären schweren Fahrzeugen die Abrollgeräusche eine dominierende Rolle und diese lassen sich durch einen glatten Asphaltbelag deutlich reduzieren. Diesen Unterschied kann man deutliche hören und sicher auch messen, wenn ein Fahrzeug von der Kirchstraße (glatter Belag) in die Weilimdorfer Straße (rauer Belag) fährt. Daher ersieht es sinnvoll als zusätzliche Maßnahme den Einbau eines glatten Fahrbahnbelags in der Weilimdorfer Straße bis zum Abzweig der Feuerbacher Straße mit aufzunehmen.</p> <p>3.6 <i>Geplante Maßnahmen zum Schutz „Ruhiger Gebiete“ für die nächsten fünf Jahre: Sind von der Stadt Gerlingen nicht vorgesehen</i></p> <p>Anmerkung Bürger: Im ISEK wurde deutlich dass die Bevölkerung diesen Schutz sehr wohl wünscht. Und dass durch den zunehmenden Verkehr in den Wohngebieten z.B. in der Hofwiesenstraße oder der Goethestraße hier durchaus Handlungsbedarf besteht. Ein sinnvolle Maßnahme in der Goethestraße wäre die bereits Ende 2018 vorgeschlagenen mehrfache Verschwenkung der Fahrbahn und auch hier die Verwendung eines glatten Fahrbahnbelags wie er auch in der Brennerstraße eingesetzt wird. Beide Maßnahmen empfehlen sich auch in der Hofwiesenstraße.</p> <p>3.7 <i>Mittelfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen</i> Weiterhin <i>Stärkung des ÖPNV sowie Förderung des Rad- und Fußverkehrs</i></p>	<p>die bauliche Situation (kurze Abschnitte, Kreuzungsverkehr, Einmündungen) nicht von gleichmäßig fließendem Verkehr ausgegangen werden. Eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation an den angesprochenen Straßenabschnitten ist durch das Einbringen eines lärmarmen Fahrbahnbelages daher nicht zu erwarten. Grundsätzlich kann bei Sanierung des Straßenbelages das Aufbringen eines lärmarmen Belages, sofern dieser keine oder nur geringfügig höhere Kosten verursacht, in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Zu 3.6) Vgl. hierzu die Stellungnahme auf Seite 6 dieser Anlage, dort unter zu 2.)</p> <p>Die angesprochenen konkreten Maßnahmen werden im Rahmen des ISEK-Verfahrens weiter behandelt.</p>

Ifd. Nr.	Bürger	Stellungnahme	Abwägung der Verwaltung
		<p>Anmerkung Bürger: Diesen Punkt kann ich nur unterstützen, aber warum "mittelfristig"? Wäre der Lärmaktionsplan nicht das richtige Instrument auch hier erste konkrete Schritte einzuleiten. Ein Kurzfristig umsetzbare Maßnahme wäre z.B. die Aufwertung der Fußwege zu den Stadtbahnhaltestellen z.B. durch Gehwegen an der Schiller- und Christophstr, um das Queren bei der oft zugeparkten Kreuzung und den Zugänge zur Haltestelle zu erleichtern, siehe gelbe Markierungen im Bild [..] Es würde mich und sicher viele andere Bürger in Gerlingen sehr freuen wenn die hier genannten Maßnahmen Berücksichtigung finden. Denn durch den zunehmenden Verkehr und die Nachverdichtung erfordern Gegenmaßnahmen zur Erhaltung der Lebensqualität in der Stadt.</p>	<p>Zu 3.7) Konkrete Maßnahmen wurden im Zusammenhang mit dem Fußverkehrs-Check sowie im Rahmen des ISEK Verfahrens bereits angedacht und werden im Rahmen dieses Verfahrens weiter behandelt.</p>