

Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
06.1		Lärmschutzwall B29	<p>Fehlender Lärmschutzwall auf der Nordseite der B29                      Es hat mich schon immer etwas verwundert, warum der Lärmschutzwall auf der Nordseite der B29 bei der Fa. [ ] im Industriegebiet Großheppach aufhört und erst wieder auf Höhe Dammstrasse / Birkelgelände in Weinstadt-Endersbach beginnt. Das Wohngebiet Trappeler ist z. B. sowohl durch das relativ hohe Gebäude des Birkellager wie auch durch einen sehr hohen Lärmschutzwall ab Birkelgelände geschützt wie überhaupt der Stadtteil Endersbach entlang der alten Ortsgrenzen durchgängig auf beiden Seiten durch Lärmschutzwände geschützt wurde. Das Ortszentrum in Großheppach und hier insbesondere die Bereiche Brückenstrasse / Pfahlbühlstrasse sind aber durch den fehlenden Lärmschutzwall einer Dauerbeschallung Tag und Nacht ausgesetzt. Hier hätte meiner Meinung nach auch der für die Bundesstrasse verantwortliche Träger die Verpflichtung, hier Abhilfe zu schaffen. Dies gilt auch für die Auf- und Abfahrt Weinstadt-Beutelsbach/-Großheppach zur Bundesstrasse. Vielleicht könnte man hier, wie auch bei der Bahn einmal einen Vorstoß machen. Was den Lärm der Bundesstrasse bis ins Ortszentrum Großheppach anbelangt, so dürfen Sie sich gerne auch einmal selbst in unseren Gebäuden in der Rathausstrasse / Kleinheppacher Strasse, insbesondere an heißen Sommertagen, wenn die Fenster geöffnet sind, davon einen Eindruck verschaffen.</p>	<p>Im Bereich Brückenstraße / Pfahlbühlstraße sind die Auslösewerte nicht überschritten. Es gibt somit keine rechtliche Grundlage zur Umsetzung von Maßnahmen.</p>	<p>Zuständiger Straßenbaulastträger der Bundesstraße 29 sowie derer Zu- und Abfahrten ist das Regierungspräsidium Stuttgart.</p>
06.2		Geschwindigkeitsbegrenzung B 29	<p>Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 29                      Ich muss mich hier schon wieder wundern, dass z. B. seit Jahren auf der B 10 / B 313 von Stuttgart-Stadtmitte bis zur Autobahnauffahrt ein Tempolimit von 80 km/h für PKW und von 60 km/h für LKW besteht und dies unter dem Motto „Lärm- bzw. Umweltschutz“ (zusätzlich zu den installierten Tempoüberwachungsanlagen). Links und rechts der B10 / B313 befinden sich im Gegensatz zum Remstal meistens nur Industriegebiete. Bei uns wohnen viele Bürger noch näher an der Bundesstrasse als in den Gemeinden an der B 10 / B 313 und dennoch verweigert sich die Stadt Weinstadt als einzige Kommune im Remstal selbst dem Tempo 100. Wir als vom Lärm und der durch die Abgase verursachten Verschmutzung Betroffene empfinden dies als einen Schlag ins Gesicht! Was die Umweltverschmutzung und die Feinstaubbelastung durch den Verkehr auf der B29 bzw. die Ortsdurchfahrten für die betroffenen Wohngebiete bedeutet, so kann Ihnen dies jeder Bewohner im Ortszentrum von Großheppach auch ohne Messgeräte anhand der Verschmutzung seiner Fenster und der Außenanlagen demonstrieren.</p>		<p>Unabhängig von der Lärmaktionsplanung haben Weinstadt, Remshalden und Winterbach aufgrund der Belastung durch die B29 den Wunsch auf Maßnahmen zur Lärmreduzierungen bei der Lärmschutzbeauftragten der Landesregierung in einem gemeinsamen Schreiben vom September 2014 zum Ausdruck gebracht.</p>
06.3		Verkehrszählung	<p>Verkehrszählung Weinstadt-Großheppach                      Bei der Sitzung in Großheppach wurde erwähnt, dass Verkehrszählungen in den Teilgemeinden durchgeführt wurden, aufgrund derer die Dringlichkeit der Maßnahmen in den einzelnen Ortsteilen definiert wurden. Nach diesen Verkehrszählungen ist die Dringlichkeit für die Kleinheppacher Strasse in Großheppach nur 2. Priorität. Ich schlage Ihnen vor, dass Sie einmal außerhalb der Ferienzeiten morgens die Verkehrsdurchsagen im Radio anhören und wenn Stau auf der B 29 und / oder der B 14 Richtung Stuttgart gemeldet wird, nach Großheppach kommen und sich die Situation dort vor Ort selbst einmal anschauen. Wenn sich der Stau Richtung Stuttgart ab Weinstadt oder schon früher aufbaut, weicht ein großer Teil des Verkehrs über die Abfahrten über die „Dörfer“ aus. Dies bedeutet für uns in Großheppach und insbesondere für die Bewohner der Grunbacher Strasse, dass der Verkehr sich von der abknickenden Vorfahrt in Großheppach zurück staut bis zur B-29-Abfahrt in Grunbach bzw. bis nach Grunbach. Hier wäre zum Schutze der Anwohner der Grunbacher Strasse evtl. auch eine Pfortnerampel am Ortsanfang eine Lösung, damit der Stau vor der Bebauung abgebremst wird und nur der fließende Verkehr durchkommt. Zum Thema „Ampel“ wäre auch noch anzumerken, dass es dringend einer Fußgängerampel und / oder eines Zebrastreifen im Bereich der Grunbacher Strasse bedarf (zwischen abknickender Vorfahrt und Heuweg - evtl. an der Bushaltestelle)                      Dieselbe Erfahrung durften wir an der Kleinheppacher Strasse auch schon mehrfach machen, wenn morgens auf der B 14 sich ein Rückstau in Fahrtrichtung Stuttgart gebildet hat und dann der Ausweichverkehr aus Backnang / Winnenden in Richtung Schorndorf nicht mehr über den Teiler B14 / B29 läuft, sondern über Korb, Klein- und Großheppach, um dann in Grunbach Richtung Schorndorf weiterzufahren (den Navis geschuldet). An solchen Tagen haben wir Probleme ohne Ampel als Fußgänger über die Kleinheppacher Strasse zu kommen.                      Ich bin mir sicher, dass an den o.g. Tagen die Zahlen der Verkehrszählung in Großheppach bedeutend höher werden und sich denen in der Stuttgarter Strasse annähern.</p>	<p>Die Priorität der Lärmbrenn- und Lärmschwerpunkte wurde anhand der Lärmbetroffenheit (Pegelhöhe und Anzahl betroffener Einwohner) festgelegt.                      Die Verkehrszählungen, auf denen die Lärmberechnungen basieren, wurden an einem Normalwerktag (Di oder Do, außerhalb der Ferienzeiten) durchgeführt.</p>	<p>Die für die Einrichtung einer Fußgängerampel nötigen Querungszahlen werden in diesem Bereich nicht erreicht, so dass die Einrichtung nicht möglich ist. Für das Erstellen einer Mittelinsel im Bereich der Fahrbahn sind die Fahrbahnbreiten nicht ausreichend.</p>
06.4		Zubringerverkehr aus Remshalden in die Einkaufszentren	<p>Zubringerverkehr aus Remshalden in die Einkaufszentren                      Es wurde schon bei einer früheren Verkehrszählung festgestellt, dass sehr viel „Einkaufsverkehr“ von Remshalden nach Weinstadt über die Grunbacher Strasse kommt, um dann nach Endersbach oder ins Großheppacher Industriegebiet zu fahren. Da ich selbst schon in Remshalden gewohnt habe, weiß ich aus eigener Erfahrung, dass man über die B 29 von Remshalden aus flotter zum Einkaufen in den Kalkofen oder nach Großheppach kommt als durch Großheppach. Vielleicht könnte man hier am Ortsanfang mal ein Plakat platzieren mit der Aufschrift „Schneller zum Einkaufen nach Weinstadt über die B29 – die Anwohner der Grunbacher Strasse bedanken sich bei Ihnen!“ Vielleicht verursacht dies bei einigen doch ein Umdenken.</p>		

lfd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
06.5		Kleinheppacher Str. Tempo 30	Tempo 30 in der Kleinheppacher Strasse Wir als Anwohner profitieren sicherlich durch geringere Lärmbelastigung und Umweltverschmutzung bei einer Temporeduzierung und freuen uns schon darauf. Was aber auch Not tut, ist eine allgemeine Reduzierung des Durchgangsverkehr (siehe hierzu meine Anmerkungen unter dem Punkt „Verkehrszählung Weinstadt-Großheppach“). Es ist mir aufgefallen, dass in den Nachbargemeinden auch auf den Durchgangstrassen Parkflächen ausgewiesen sind, die den Durchgangsverkehr abbremsen bzw. oft sicherlich auch verhindern. Ein gutes Beispiel dafür sind z. B. die beiden Parkbereiche, die in Grunbach vor der Bäckerei [ ] vor der Kreuzung mit der Bahnhofstrasse ausgewiesen sind. Diese Parkplätze bremsen den Durchgangsverkehr ab und schaffen auch noch zusätzlichen Parkraum, der z. B. bei uns in der Ortsmitte in Großheppach mehr als dringend benötigt wird. Vielleicht könnte man solche Parkbereiche an der Kleinheppacher Strasse für limitierte Zeiträume, z. B. an Werktagen von 20.00 – 07.00 h und an Sonn- und Feiertagen durchgängig schaffen. Dies würde für mehr Nacht- und Wochenendruhe sorgen und auch evtl. die Horden von Motorradfahrern, die an schönen Wochenenden durch Großheppach brettern und uns den letzten Nerv rauben, etwas ausbremsen. Unabhängig davon wäre hier ab und zu eine Verkehrskontrolle an solchen Tagen sehr hilfreich, da vermutlich einige dieser Zweiräder, was die Lärmemissionen anbelangt, nicht der Straßenverkehrsordnung entsprechen.		Im Bereich der Kleinheppacher Straße sind bereits einige Parkflächen ausgewiesen, darüber hinaus weitere Parkplätze auszuweisen ist in diesem Straßenzug nicht möglich. Der ÖPNV hat in seiner Stellungnahme darum gebeten keine weiteren Parkmöglichkeiten in den von Geschwindigkeitsreduzierungen betroffenen Straßenzügen auszuweisen.
06			ich weiß, dass manche meiner Vorschläge nicht sofort umsetzbar sind (z. B. Schließung der Lärmschutzwände an der B29), wäre aber dankbar dafür, wenn diese zumindest in die Lärmaktionsplanung mit aufgenommen werden könnten, damit hier vielleicht in der nahen Zukunft für uns im Ortszentrum von Großheppach erträglichere Verhältnisse geschaffen werden.		
07.1	28.04.2014 Schreiben per E-Mail	Aufnahme [ ] in den LAP	[ ]  Lärmbelastigungen, die im Lärmaktionsplan nicht entsprechend beachtet wurden: · Starke Lärmbelastigung durch bremsende und anfahrende Fahrzeuge im Kreuzungsbereich Waiblinger Str. zur Stettener Str. · Unser Haus [ ] befindet sich im direkten Kreuzungsbereich (höhere Lärmbelastigung im Kreuzungsbereich als bei Haus [ ])	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde die Lärmbelastung an jedem Wohngebäude im Stadtgebiet berechnet. Das Haus [ ] ist ca. 12 m von der Straßenachse entfernt, das Haus [ ] ist ca. 21 m von der Straßenachse entfernt. Durch den größeren Abstand sind die Schallimmissionen [ ] (um ca. 4 dB) geringer und somit unterhalb der Auslösewerte.	Die Auslösewerte in diesem Bereich sind nicht überschritten, eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen ist daher nicht möglich.
07.2		vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen	Unsere zusätzlich zu den im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen lauten: 1. Verbesserung des Verkehrsflusses durch Änderung der Verkehrsführung an der Kreuzung Stettener Str. zur Waiblinger Str. als abknickende Vorfahrtstraße 2. Temporeduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (siehe Ortsdurchfahrt Kernen-Stetten) in gesamter Waiblinger Str. und Stettener Str., da dies zu einem gleichmäßigeren Verkehrsfluss führt. Lärm durch übermäßig hohe Beschleunigung bei anfahrenden Fahrzeugen nach der abknickenden Vorfahrtstraße wird dadurch vermieden. 3. Überwachung der Temporeduzierung durch feststehende Tempoüberwachungsanlagen 4. Temporegulierung durch mit Tempolimit gekoppelte Ampelanlagen (siehe Nachbarort Kernen- Rommelshausen – Fellbacher Str.) (vorhandene Ampelanlage in Stettener Str. könnte dafür umgebaut werden)  Aus Lärmreduzierungsmaßnahmen entstehende Potenziale: · Maßnahme 1 (Änderung der Verkehrsführung) hat hohes Lärminderungspotenzial bei gleichzeitig niedrigen Kosten (Kosten entstehen nur durch Änderung der Beschilderung). · Weiterhin entsteht ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss mit deutlich niedrigerer Lärmbelastigung und geringeren Emissionen. · Änderung der Verkehrsführung kann gleichzeitig mit geplanter Tempo-30-Zone umgesetzt werden (Synergieeffekte).	zu 2. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist rechtlich nur zulässig, wenn die Auslösewerte bzw. die nationalen Lärmsanierungswerte (berechnet nach RLS-90) überschritten sind. Daher gibt es aus schalltechnischer Sicht keine Grundlage für die Anordnung einer Temporeduzierung in der gesamten Waiblinger- und Stettener Straße.	zu 1. eine Änderung der Vorfahrtsregelung in diesem Bereich ist nicht möglich. Auch ist zu beachten, dass bei einer Änderung der Fußgängerüberweg zu entfernen wäre. Zu 2. die Auslösewerte in den Bereichen sind nicht überschritten, eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ist daher nicht möglich. zu 3. Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen bieten sich dort an, wo aufgrund von Unfallhäufungen aufgrund überhöhter Geschwindigkeiten punktuell auf kurzen Abschnitten eine Verbesserung erzielt werden soll. Für die Überwachung von längeren Straßenabschnitten ist diese Maßnahme ungeeignet. zu 4. geschwindigkeitsabhängig geschaltete Ampelanlagen sind nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig und können somit nicht eingerichtet werden.
08.1	25.04.2014	Tempo 30 Lützestraße	1. Lützestraße: Tempolimit 30 km/h	Geschwindigkeitsbeschränkung in der Lützestraße ist in M1 des LAP enthalten.	Der Bereich Lützestraße ist von der Lärmaktionsplanung vorgesehen. Für die Anordnung vom Tempo 30 gilt der Genehmigungsvorbehalt des Regierungspräsidiums.
08.2		Fahrverbot für Motorräder von Schnait nach Manolzweiler	2. Straße von Schnait nach Manolzweiler: Fahrverbot für Motorräder an Sonn- und Feiertagen. Tempolimit 50 km/h	Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist rechtlich nur zulässig, wenn die Auslösewerte bzw. die nationalen Lärmsanierungswerte (berechnet nach RLS-90) überschritten sind. Daher gibt es aus schalltechnischer Sicht keine Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung in der Weinstraße.	In der Weinstraße werden die Auslösewerte nicht erreicht. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Aufkommens an Motorradfahrern wurde für die Motorradsaison 2014 ein Pilotprojekt mit Tempo 40 innerorts und Tempo 70 außerorts an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen durchgeführt, das Ergebnis dieses Versuches steht noch aus.
08.3		Lärmkontrolle	3. Lärmkontrolle mit sofortiger Anzeige		

Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
09	21.04.2014 Schreiben	Großheppach, Canzstraße	<p>zum aktuellen Thema Lärmaktionsplan in Weinstadt möchten wir hiermit noch folgende Sachlage ansprechen:                      Wir wohnen in Weinstadt-Großheppach [ ]. Leider hat in den letzten Jahren, besonders seit dem Ausbau der Kreisstraße, der Verkehr auf der Kleinheppacher Straße dermaßen zugenommen, dass man zur Sommerzeit nach einem längeren Aufenthalt im Garten aufgrund des Lärms freiwillig ins Haus zurückgeht. Außerdem nutzen Motorradfahrer und besonders schnelle sportliche Fahrer die für sie ideale Straßenführung (besonders auch am Wochenende) und beschleunigen dann bergauf nach Kleinheppach oder entgegengesetzt unterhalb unseres Hauses Richtung Ortseingangsschild Großheppach.</p> <p>Direkt unter unserem Haus beträgt die Höchstgeschwindigkeit 70 km/h, kurz darauf an der Einmündung Wartbühlstraße in die Kleinheppacher Straße endet Tempo 70 km/h und es kann auf Tempo 100 beschleunigt werden. In Ca. 300 Metern Entfernung steht das Kleinheppacher Ortsschild (dieses ist in Sichtweite unseres Hauses) und es muss auf Tempo 50 km/h abgebremst werden. Der Schall der Fahrzeuge ab Einmündung Wartbühlstraße bis Ortsschild Kleinheppach ist durch die leicht erhöhte Wohnlage einiger Anwohner der letzten Häuser der Canzstraße, so auch für uns, direkt zu hören. Bereits wenn die Autos am Ortsausgang Kleinheppach um die Kurve kommen, hören wir diese und so lange, bis sie unterhalb am Haus schon längst vorbeigefahren sind und das Ortsschild Großheppach erreicht haben. Dadurch sind ständig Motorengeräusche zu hören, was sehr belastend und ruhestörend ist.</p> <p>Ein weiterer Punkt wäre der Fußgängerübergang an der Einmündung Wartbühlstraße. Dieser wird gerne von Fußgängern, auch von vielen älteren Personen mit Tieren oder Personen mit Kinderwagen oder Fahrrädern genutzt. Da die Fahrzeuge mit Tempo 70 bis 100 km/h an dieser Stelle vorbeifahren ist es für die Fußgänger gefährlich, die Straße zu überqueren, da man durch die leichte Biegung der Straße von Großheppach aus heranfahrende Fahrzeuge nicht sieht und sich auch auf sein Gehör verlassen muss. Besonders gefährdet sind ältere Menschen, die die Fahrzeuge nicht gut hören und die auch nicht so schnell zu Fuß sind, um über die Straße zu „springen“. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 50 km/h an diesem Fußgängerübergang wäre aus unserer Sicht nötig.</p> <p>Wir haben uns schon des Öfteren Gedanken gemacht, wie man eine Lärminderung erreichen kann.                      Das Anpflanzen einer Hecke in unserem Garten hat leider keine Verbesserung gebracht. Anbei unsere Vorschläge:</p>		
09.1		Geschwindigkeitsbegrenzung zwischen Großheppach und Kleinheppach (außerhalb der Ortschaften) auf 50 km/h	<ul style="list-style-type: none"> <li>• in erster Linie Geschwindigkeitsbegrenzung.</li> </ul> <p>Es wäre wünschenswert, wenn nach dem Ortsausgangsschild Großheppach (bis zu diesem jetzt laut Zeitungsberichten Tempo 30 geplant ist) die Höchstgeschwindigkeit übergeht in Tempo 50 km/h und dies bis zum Ortsschild Kleinheppach. Man kann sich gut vorstellen, dass nach der geplanten Begrenzung auf Tempo 30 in der Ortsdurchfahrt Großheppach und danach „freier Fahrt“ erst recht aufs Gaspedal gedrückt wird und sich die Situation für die Anwohner dann eher verschlechtert als verbessert. Auch die Anwohner nach dem Ortsschild würden sich über Tempo 50 zur Lärmbegrenzung freuen!                      Eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h zwischen 2 Orten, die so nah beieinanderliegen - auch wenn es eine Kreisstraße ist - ist unseres Erachtens viel zu hoch und nicht sinnvoll, da nach kurzer Strecke am Ortseingang Kleinheppach schon wieder auf 50 km/h abgebremst werden muss.</p>	Nach § 3 StVO ist die Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften für Pkw auf 100 km/h begrenzt.	Eine Reduzierung der Geschwindigkeit in diesem Bereich ist nicht möglich. Auf dem Streckenabschnitt sind keine Gefahrenstellen vorhanden, die es rechtlich ermöglichen würden, eine Tempolimit einzurichten.
09.2		Vorverlegen des Ortsschildes	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vorverlegung des Ortsschildes Großheppach bis Einmündung Wartbühlstraße.</li> </ul> <p>Warum endet das Ortsschild nicht bei der Einmündung Wartbühlstraße in die Kleinheppacher Straße?                      Auch diese Anwohner sind Bürger Weinstadts und würden gern von einer ortsüblichen Geschwindigkeit profitieren.</p>		Eine Verlegung der Ortstafel ist nicht möglich. Es ist nicht zulässig die Ortstafel außerhalb der geschlossenen Bebauung auf freier Strecke aufzustellen. Ortstafeln sind in der Regel dort anzubringen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt.
09.3		lärmindernder Asphalt zwischen Großheppach und Kleinheppach (außerhalb der Ortschaften)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwendung von lärminderndem Flüsterasphalt.</li> </ul> <p>Es könnte ein lärmindernder Asphalt Splittmastixasphalt (SMA 8s) verwendet werden – wie er lt. Waiblinger Kreiszeitung auch auf der B 29 im Sommer eingesetzt werden soll. Gemäß dem Zeitungsartikel ist dieser Belag auch günstiger als richtiger Flüsterasphalt und außerdem haltbarer.                      Wenn dieser Belag idealerweise vom Ortsausgang Großheppach bis zum Ortsschild Kleinheppach verwendet würde, könnte dies eine gute Verbesserung des Lärmpegels bedeuten.</p>		
09			<p>Dies wären nun einige Vorschläge aus unserer Sicht, sicherlich gibt es noch andere Möglichkeiten zur Lärmreduzierung.                      Wir hoffen, dass unsere Vorschläge diskutiert und aufgegriffen werden.                      Es würde uns sehr freuen, wenn es gelingen würde, bald etwas mehr Ruhe auf Weinstadts Straßen zu erreichen.</p>		

lfd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
10	28.04.2014 Schreiben	Fahrverbot für Motorräder	<p>über [ ] Jahre wohne ich in der Weinstraße in Schnait und noch nie war die Lärmbelästigung so hoch wie in dieser Zeit. Verursacher der Lärmbelästigung sind die Motorradfahrer, die insbesondere an den schönen Wochenenden die Weinstraße befahren. Dabei sind 200 Motorradfahrer je Stunde keine Seltenheit.                      Es ist dabei anzunehmen, dass bestimmt bei 80 % der Maschinen die Auspuffanlagen nicht den Vorschriften entsprechen. Regelmäßige Kontrollen durch die Polizei würden dies bestimmt bestätigen.                      Ich habe erfahren, dass in einer Ausgabe der ADAC Mitgliederzeitschrift diese Strecke als besonders Motorrad freundlich dargestellt wurde, obwohl die Straße durch einen Großteil der Ortschaft führt.                      Es ist eine Tatsache, dass eine erhöhte Lärmemission auf Dauer die Gesundheit schädigt. Auch im Hinblick auf die Vermietung entstehen den Eigentümern Nachteile.                      Es besteht hier dringendst Handlungsbedarf. Daher fordern ich und viele weitere Anwohner ein Fahrverbot für Motorräder.</p>		<p>In der Weinstraße werden die Auslösewerte nicht erreicht. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Aufkommens an Motorradfahrern wurde für die Motorradsaison 2014 ein Pilotprojekt mit Tempo 40 innerorts und Tempo 70 außerorts an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen durchgeführt, das Ergebnis dieses Versuches steht noch aus.                      Ein Fahrverbot für Motorräder kann nicht angeordnet werden, dies hätte eine Mehrbelastung anderer Personen zur Folge, anbaufreie Ausweichstrecken sind nicht vorhanden.</p>
11	13.04.2014 Schreiben	Zone 30	<p>wir wohnen an der Bahnhofstrasse (in der Nähe der Beutelsbacher Straße) und möchten zum Lärmaktionsplan Stellung nehmen.                      Dieser Straßenabschnitt wurde bei Ihrer Analyse nicht berücksichtigt. Es herrscht dort aber auch nicht unerheblicher Verkehr. Wir beantragen, dass die Bahnhofstrasse auf ihrer gesamten Länge 30er Zone wird.                      Wir überlegen schon seit wir hier wohnen diesen Antrag zu stellen.                      Unsere Nachbarstädte und -gemeinden machen uns gerade vor, dass man Hauptstraßen in 30er Zonen verwandeln kann. Die Waiblinger Bahnhofstraße wurde 30er Zone, es sollte in Weinstadt auch möglich sein.                      Der Verkehr wäre nicht länger unterwegs, da die Straße nicht sehr lang ist und mehrere Kurven hat, in denen sowieso nicht 50km/h gefahren werden kann. Für die Busse kommen noch die Haltestellen hinzu, die im Fahrplan einkalkuliert sind.                      Laut ist besonders das Beschleunigen aus den Kurven heraus und das Anfahren der Busse (eine Haltestelle haben wir fast vor dem Haus).                      In beiden Fällen wäre der Lärm deutlich weniger, wenn nicht mehr auf 50km/h, sondern nur auf 30km/h beschleunigt würde. Beliebt ist es auch vor den Kurven nochmal kurz zu beschleunigen, um dann gleich wieder umso kräftiger abzubremesen.                       Wir würden uns auch die Beutelsbacher Straße auf ihrer gesamten Länge als 30er Zone wünschen.                      Die Einführung von 30er Zonen ist auch ein riesiger Schritt für mehr Verkehrssicherheit.                       Wir beantragen, dass sämtliche lauten Straßen innerorts 30er Zonen werden und zwar nicht nur bis die Straßen einen leiseren Straßenbelag haben, sondern dauerhaft, da ein Großteil des Lärms die beschleunigenden Motorengeräusche sind.                       Vielleicht überlegt dann doch der eine oder andere, ob er wirklich durch den Ort fahren will oder doch lieber außen herum.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist rechtlich nur zulässig, wenn die nationalen Lärmsanierungswerte (berechnet nach RLS-90) überschritten sind. Dies ist weder in der Bahnhofstraße noch in der Beutelsbacher Straße der Fall. Daher gibt es aus schalltechnischer Sicht keine Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung.</p>	<p>Die Auslösewerte werden in diesem Bereich nicht überschritten, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes ist damit nicht möglich.                      Eine Unfallhäufung mit Ursache Geschwindigkeit ist im Bereich der Bahnhofstraße nicht zu verzeichnen, so dass auch aus Gründen der Verkehrssicherheit keine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit angeordnet werden kann. Als Grundlage zur Auswahl an Verkehrswegen die im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung in Weinstadt herangezogen wurden, war unter anderem die KFZ-Belastungsanalyse aus dem Jahre 2002. Dabei lagen die KFZ-Belastungen in dem östlichen Teil der Bahnhofstraße deutlich unter denen der Beutelsbacher Straße und der Bahnhofstraße des westlichen Teils. Unabhängig davon kann bei der nächsten Aktualisierung/Fortschreibung des LAP (z.B. in 5 Jahren) dieser Straßenabschnitt ergänzt werden, sofern entsprechende Zahlen dies ergeben.</p>
12	25.04.2014 Schreiben	Durchgangsverkehr in Richtung Strümpfelbach und Stetten über die Stettener Straße leiten	<p>das Verkehrsaufkommen in der Strümpfelbacher Str. hat sich durch die angrenzenden Neubaugebiete und Durchgangsverkehr in den letzten 10 Jahren mindestens verdoppelt.                      Die Lärmbelästigung erstreckt sich heute nicht nur über die Morgenstunden, sowie Mittags - und Feierabendverkehr, sondern permanent über den gesamten Tag hinweg.                      Auch die Staubentwicklung in trockenen Zeiten ist enorm gestiegen.                       Eine Minimierung des Verkehrs wäre möglich, wenn man den Durchgangsverkehr In Richtung Strümpfelbach und Stetten über die Stettener Str. führen würde.                      In der Stettener Str. sind auf der linken Straßenseite Orts auswärts wesentlich weniger angrenzende Gebäude vorhanden, weisen einen deutlich größeren Abstand zur Straße auf und sind teilweise durch große Bäume geschützt.                      Auf der rechten Straßenseite sind die Gebäude durch einen Erdwall geschützt.                      Des weiteren könnte der Lärmpegel und die Staubentwicklung durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung erheblich gesenkt werden.</p>		<p>Eine Verlagerung des Verkehrs ist nur möglich, wenn dadurch keine Mehrbelastung anderer Bewohner eintritt. In dem betroffenen Bereich stehen keine anbaufreien Ausweichstrecken zur Verfügung. Eine Änderung der Verkehrsführung ist daher nicht machbar.</p>
12		Schachtdeckel	<p>Zu einer schnellen Reduzierung des Lärmpegels müssen unbedingt die Schachtabdeckungen der Wasser - Abwasser - und Straßenentwässerungskanäle an die Straßenoberfläche angepasst werden.                       Hiervon bin ich selbst betroffen, vor meinem Gebäude Strümpfelbacher [ ] befinden sich 10 dieser Schachtabdeckungen. Bei den ausgeschlagenen Deckel gibt es bei jedem überfahren einen lauten Knall und bei den abgesackten Deckelrahmen einen dumpfen Schlag.                       Diese Mängelbeseitigung könnte kurzfristig und mit geringen Mitteln zu einer enormen Verbesserung des Lärmpegels und Lebensqualität führen.</p>	<p>Aus schalltechnischer Sicht sind neuartige Schachtrahmen, die sich beispielsweise einem absenkenden Straßenbelag anpassen, zu empfehlen. Sie haben eine bessere Lastverteilung und liegen daher stabiler in der Fahrbahn. Dadurch entfällt der "dumpfe Schlag" beim überfahren.</p>	<p>Die neuartigen und lärmindernden Schachtrahmen werden seit circa 2006 bei allen Schachtdeckelsanierungen in Weinstadt verwendet und eingebaut.</p>

lfd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   BÜRGER	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
13	13.04.2014 E-Mail		herzlichen Dank für die Präsentation und Erklärungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Weinstadt am 3. April 2014. Folgende Vorschläge möchten wir noch einreichen: 1. Ggf. könnte der Ortsausgang in Richtung Endersbach etwas weiter hin zum Kreisverkehr verlegt werden. Damit wäre automatisch die 50er-Zone erweitert. 2. Ferner sollte am Ortsausgang in diese Richtung auch eine Blitzanlage, ähnlich der in Grunbach, aufgebaut werden. Hintergrund: Die Geräuschentwicklung während der Beschleunigung nach der Ampelanlage Stuttgarter- / Schönfelder-Straße ist im Allgemeinen deutlich höher als bei konstantem Tempo. 3. Die Vorschläge oben sollten erst recht überdacht werden, falls die Stuttgarter-Straße zur Zone 30 umfunktioniert wird. Damit wäre der Ortsausgang auf Höhe der Araltankstelle noch stärker eine Beschleunigungs-Rallye und somit noch lauter. Somit könnte die Zone 30-Regelung sogar kontraproduktiv sein, was die Lärmentwicklung angeht.	In den zur Lärmkartierung verwendeten Berechnungsverfahren (VBUS und RLS-90) wird die Beschleunigung nicht erfasst. Aber im Rechenmodell ist die Geschwindigkeit bereits an der Ortstafel, d.h. ab dem ersten lfd. Meter, auf zulässige Geschwindigkeit außerorts wie innerorts in Gegenrichtung berücksichtigt.	zu 1. Eine Verlegung der Ortstafel ist nicht möglich. Es ist nicht zulässig die Ortstafel außerhalb der geschlossenen Bebauung auf freier Strecke aufzustellen. Ortstafeln sind in der Regel dort anzubringen, wo die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. zu 2. aus Gründen der Verkehrssicherheit ist in diesem Bereich keine stationäre Geschwindigkeitsüberwachung erforderlich, um zu ermitteln inwieweit dort Tempoverstöße festgestellt werden können wir der Bereich zukünftig vermehrt mit der mobilen Geschwindigkeitsmessanlage überwacht werden.
14	28.04.2014 Schreiben		die Stadt Weinstadt hat gemäß § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz einen Lärmaktionsplan aufgestellt. In diesem Plan sollen laut Gesetz Maßnahmen beschrieben werden, die zu einer Verbesserung der Situation von lärmbeeinträchtigten Bürgern an den ausgewiesenen Lärmbrennpunkten führen soll. Laut LUBW sind in der 2. Stufe der Lärmkartierung Abschnitte der L 1199 und der L 1201 kartiert und berechnet worden. Über diese gesetzlichen Vorgaben hinaus hat die Stadt Weinstadt für alle relevanten Verkehrswege in Weinstadt eine Lärmkartierung erstellen lassen und dafür diesen Lärmaktionsplan erstellt. Das zeigt mir als Bürgerin, dass die Stadt Weinstadt die Belange der Bürger ernst nimmt und nicht nur nach dem gesetzlichen Rahmen handelt. Somit wird eine größere Anzahl von Bürgern von einer Lärminderungsmaßnahme profitieren und eine verbesserte Wohn- und Lebensqualität erhalten.		
14.1		B29	Und dennoch gibt es für mich einen schwerwiegenden Kritikpunkt: Bereits in der Lärmkartierung der Stufe 1 von 2008 wurde die B 29 erfasst und kartiert, in der Stufe 2 wurde sie durch die LUBW nochmals mit einberechnet und dennoch fehlt die B 29 völlig im Lärmaktionsplan. Obwohl in der Sitzungsvorlage zur Sitzung des Gemeinderates am 30.01.2014 und 26.02.2014 einleitend zum Sachverhalt eindeutig festgestellt wird, dass Lärmprobleme in Weinstadt definitiv vorliegen, da im Zentrum der Stadt die B 29 und die Bahn verlaufen. Weiterhin wird darin erwähnt, dass die LUBW landesweit strategische Lärmkarten (Stufe 2) für die Hauptverkehrsstraßen erstellen ließ: auf Weinstädter Gemarkung sind die Lärmauswirkungen der Bundesstraße 29 und die Abschnitte der Landesstraßen L 1199 und L 1201 berechnet, kartiert und die Anzahl der betroffenen Einwohner ab den Pegelwerten Lden >55 dB(A) , LNight >50 dB(A) ermittelt worden. Im Lärmaktionsplan wird dazu allerdings lediglich hingewiesen, dass für die Lärmkartierung durch die LUBW die B 29 berücksichtigt worden ist, ansonsten wird die B 29 nicht näher betrachtet. Warum wird die B 29 im Lärmaktionsplan nicht behandelt? Warum wurden hierfür keine Maßnahmen entworfen, um eine Lärminderung für die betroffenen Bürger zu erreichen? Wie bereits oben erwähnt, verläuft die B 29 im Zentrum der Stadt, nicht etwa am Rande. Laut Lärmkartierung 2012 der LUBW sind nach einer ersten Auswertung für die B 29 folgende Betroffenheiten festzustellen: LDen > 65dB(A) 49, LNight >55 dB(A) 78 Betroffene und LDen > 70dB(A) 17, LNight >60 dB(A) 22 Betroffene. Nach Empfehlung des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur sind die Lärmbereiche LDen > dB(A) 65 und LNight > 55 db(A) auf jeden Fall zu berücksichtigen, vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit Werten LDen >70 dB(A) und LNight > 60 dB(A). Wie können Sie diese Tatsache einfach ignorieren und dazu keine Stellung beziehen? Gibt es dafür bestimmte Erwägungen, Gründe? Die Bahnlinie auf Gemarkung Weinstadt wird dagegen im LAP aufgeführt. Meiner Meinung nach muss der Lärmaktionsplan nachgebessert werden und die B 29 in den Lärmaktionsplan einbezogen werden.	Die Lärmauswirkungen der B29 wurden auch im Lärmaktionsplan - wie schon bei der LUBW- Lärmkartierung berücksichtigt. Allerdings ist entlang der B29 hauptsächlich Gewerbe angesiedelt - das weniger Schutzanspruch hat als Wohnbebauung. Die Betroffenheit an der B29 ist viel geringer als zum Beispiel an der Stuttgarter-/Schurwaldstraße oder anderen innerörtlichen Bereichen. Daher wurden im LAP die Prioritäten auf Wohnbereiche mit hoher Lärmbetroffenheit gelegt. Die genannten Betroffenenzahlen sind nicht nachvollziehbar. In den LUBW-Berechnungen sind 8 Gebäude LDEN über 70 dB(A) betroffen. Davon liegen 7 Gebäude in Gewerbegebieten und 1 Gebäude im Außenbereich. Über 65 dB(A) LDEN sind 20 Gebäude in Gewerbegebieten und 4 Gebäude in Außenbereichen betroffen. In Misch- und Wohngebieten sind lt. LUBW-Kartierung 2012 keine Gebäude über den oben genannten Auslösewerten.	Die Auslösewerte werden in diesem Bereich nicht überschritten, die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Gründen des Lärmschutzes ist damit nicht möglich. Straßenbaulastträger der Bundesstraße 29 ist das Regierungspräsidium Stuttgart. Im Sommer 2014 wurden Fahrbahnsanierungen auf der Bundesstraße 29 von Waiblingen in Richtung Schorndorf bis Remshalden durchgeführt. Dabei wurde ein sogenannter SplittMastixAsphalt (SMA) - 2 dB(A) eingebracht. Im Laufe des Jahres 2015 sollen in der Gegenrichtung, von Remshalden nach Waiblingen, ebenfalls Fahrbahnsanierungen mit SMA - 2dB(A) durchgeführt werden.
14.2		Motorradlärm in Schnait	Und noch eine Anmerkung außerhalb des Lärmaktionsplans zu einer anderen Lärmproblematik, die in Weinstadt die Gemüter bewegt: Bereits seit längerer Zeit gibt es in Schnait Anwohner der Weinstraße, die ihr Lärmproblem mit Motorradfahrern an sonnigen Wochenenden gelöst haben wollen. In der Sitzung des Gemeinderats am 26.02.2014 hat sich eine breite Mehrheit der Gemeinderatsmitglieder für das Anliegen erwärmen können, in der Weinstraße Maßnahmen zu ergreifen, um den Lärm zu bekämpfen. Auch Oberbürgermeister Oswald signalisierte, dass die Stadt was unternehmen wird. Und das, obwohl die Weinstraße in Schnait nicht im Kartierungsumfang der LUBW enthalten ist und es hierfür keine gesetzliche Grundlage gibt. Warum gibt es also hierfür Verständnis und für lärmgeplagte Anwohner der B 29 nicht?	Die Weinstraße in Schnait wurde bei der erweiterten städtischen Lärmkartierung freiwillig berücksichtigt und die Lärmauswirkungen hier berechnet. Allerdings sind die Auslösewerte im Bereich der Weinstraße nicht überschritten, daher wurden in der Weinstraße kein Lärmbereich ausgewiesen und keine Maßnahmen im LAP vorgeschlagen.	In der Weinstraße werden die Auslösewerte nicht erreicht. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Aufkommens an Motorradfahrern wurde für die Motorradsaison 2014 ein Pilotprojekt mit Tempo 40 innerorts und Tempo 70 außerorts an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen durchgeführt, das Ergebnis dieses Versuches steht noch aus.
14			Ich hoffe, dass Sie mir in Ihrer Stellungnahme den Sachverhalt plausibel und einleuchtend erklären können und die B 29 doch noch als Lärmproblem erkannt und auch so behandelt wird und nicht erst in 5 Jahren bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.		

Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
15	28.04.2014 Schreiben	Ulrichstraße in Beutelsbach	<p>Wir sind erstaunt, daß bei der Erhebung zu den Lärmbelastungen durch den Straßenverkehr die Ulrichstrasse in Beutelsbach überhaupt nicht erwähnt wird, hier wurde doch etwas vergessen!</p> <p>Wir wohnen in der Ulrichstrasse, [ ]. Wir sind der Meinung, daß die Ulrichstrasse zu den lautesten Straßen in Beutelsbach gehört. Unter der Ulrichstraße verläuft der gedeckelte Schweizerbach, dieser Hohlraum gibt ein Dröhnen ab und je schneller die Fahrzeuge fahren, desto lauter ist dies zu vernehmen. Das ist eine Besonderheit, die andere Straßen nicht haben.</p> <p>Schon damals als nach der Bachverdolung die Straße freigegeben wurde, mußten wir feststellen, daß der Straßenlärm um ca. 20% lauter geworden ist, daran hat sich bis jetzt nichts geändert.</p> <p>1. der Teerbelag ist alt u. reparaturbedürftig, es wurde in Jahrzehnten nichts gemacht. Die Stuttgarterstraße hat einen Flüsterasphaltbelag bekommen, in der Ulrichstrasse wurde nichts unternommen.</p> <p>2. Sehr viele Pendler von Schnait u. Aichelberg kommend fahren ab der Ochsenbrücke über die Ulrichstrasse zum Bahnhof P+R-Platz oder zur B 29, weil diese Strecke besser u. schneller zu befahren ist, sie ist übersichtlich, breit und hat nur eine Bedarfs-Verkehrs-Ampel Diese breite Straße verleitet zum schnellen fahren und wir können doch täglich beobachten, daß die meisten Fahren die 50 km/h nicht einhalten. Ganz schlimm benehmen sich die Motorrad- u. Moped-Fahrer. So ab dem Haus Seibold/Bleistift in Richtung Schnait wird nochmals richtig Gas gegeben, deshalb heißt man die Ulrichstraße auch die innerörtliche Rennstrecke. Das ist manchmal unerträglich und geht auf die Nerven.</p> <p>3. Der gesamte Omnibus-Verkehr für Schnait läuft auch über die Ulrichstrasse.</p> <p>4. Bis heute konnten wir nicht feststellen, daß hier mal eine Schallmessung durchgeführt worden ist. Es wurde auch nie ein "Blitzer" aufgestellt, obwohl man uns das vom Ordnungsamt immer wieder versprochen hat.</p> <p>5. Am 26./27.4.2014 in der Zeit von 18.31 Uhr bis 3.26 Uhr haben wir selbst eine Schallmessung gemacht. Das Gerät war im Haus [ ] platziert. Das Messergebnis erhalten Sie in der Anlage, Die Werte sprechen für sich selbst und sind auf Dauer nicht zu ertragen (in der Nacht bis zu 75 dB)</p>	<p>Die Ulrichstraße wurde bei den Verkehrszählungen und Berechnungen zum Lärmaktionsplan berücksichtigt. Allerdings werden die Auslösewerte in der Ulrichstraße nicht überschritten, weswegen im LAP auch keine Maßnahmen für diese Straße vorgeschlagen werden. Aus den hier von den Bürgern aufgeführten eigenen Schallmessungen können keine direkten Rückschlüsse auf den Lärmindex LDEN oder LNight gezogen werden, denen berechnete Mittelwerte über 365 Tage zugrunde liegen müssen. Der dargestellte Pegel-Zeit-Verlauf deutet allerdings darauf hin, dass tags der Beurteilungspegel zwischen 60 und 65 dB(A) liegen könnte, nachts zwischen 55 und 60 dB(A). Um einen Lärmbrennpunkt im Sinne der vorliegenden Lärmaktionsplanung handelt es sich hier eher nicht.</p>	<p>Die Auslösewerte sind im Bereich der Ulrichstraße nicht überschritten. Vor diesem Hintergrund ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen nicht zulässig. An der Stuttgarter Straße wurde der Fahrbahnbelag im Jahre 2008 saniert. Dabei wurde kein lärmmindernder Asphalt verwendet. 2008 gab es noch keine ausgereiften lärmarmen Fahrbahnbeläge für Innerortsstraßen (50 km/h).</p>
15			<p>6. Wir sind lärmgeplagte Anwohner und fordern aus den genannten Gründen für die Ulrichstraße das Tempo-30, das dann aber ständig überwacht werden müßte. Ebenfalls müßte die Straße mit einem neuartigen Belag erneuert werden, der auch dem Hohlraum durch die Bachüberdolung gerecht wird.</p> <p>7. Wir bitten Sie nun, die Ulrichstrasse unbedingt voll in den Lärmaktionsplan mit hineinzunehmen, daß wir Anwohner endlich von der andauernden hohen Lärmbelastung herunterkommen.</p> <p>8. Falls Sie für das Aufstellen eines Blitzgerätes einen geeigneten Platz brauchen, so können Sie gerne mit uns darüber sprechen.</p>	<p>Da der Straßenaufbau von der Statik her zwingend unabhängig von der Verdolung des Schweizerbaches ausgeführt wurde, ist eine Pegelerhöhung in Folge eines Resonanzkörpers ausgeschlossen.</p>	
16	28.04.2014 Schreiben	Buchhaldenstraße	<p>als Hauseigentümer und Anwohner [ ] sind wir direkt von dem Verkehrslärm (Durchgangsverkehr/Linienbusverkehr) und der damit verbundenen Feinstaubbelastung betroffen .</p> <p>Aus diesem Grund möchten wir im Rahmen der amtlichen Bekanntmachung zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes gemäß EU Umgebungslärmrichtlinie sowie des deutschen Bundes Immissionsschutzgesetzes folgende Anregungen einreichen:</p>	<p>Im südlichen Bereich der Buchhaldenstraße (Höhe Mühlbergstraße) werden die LAP-Auslösewerte der 2. Priorität gering überschritten. Die nationalen Lärmsanierungswerte werden nicht überschritten.</p>	
16.1			<p>1. Infrastrukturmassnahmen zur Verkehrsberuhigung Beispiel: Ortdurchfahrt Aichwald (Schanbach) (Kreisverkehr, Parkmöglichkeiten mit Grünstreifen und Aleenbäume)</p>		
16.2			<p>2. Zone 30 Ampelzonen zur Verkehrsberuhigung Beispiel: Ortdurchfahrt Schönaich (Ampelanlage Zone 30)</p>	<p>Für die Buchhaldenstraße ist eine Geschwindigkeitsreduzierung im LAP (M1) vorgeschlagen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann nur nach Zustimmung des RP Stuttgart realisiert werden.</p>	<p>Sofern die Auslösewerte auf den beantragten Streckenabschnitten überschritten sind, werden diese bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes steht unter dem Genehmigungsvorbehalt des Regierungspräsidiums. Geschwindigkeitsabhängig geschaltete Ampelanlagen sind nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig und können somit nicht eingerichtet werden.</p>

Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
16.3			3. Geschwindigkeitkontrollen zur Verkehrsberuhigung Mobile oder stationäre Anlagen (Beispiel: viele Kommunen in BaWü) Wichtig! Auch in den Abendstunden und Nachtstunden (55dB(A))!!! Extreme Lärm entsteht durch Motorradverkehr (modifizierte Abgasanlagen)		Der Bereich wird zukünftig für die mobile Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen.
16.4			4. Linienbusverkehr mit aktueller Antriebstechnologie zur Lärmveringerung		
17	22.04.2014 Schreiben + Unterschriftenliste (132 Unterschriften)	Weinstraße 30 km/h innerorts, 50 km/h außerorts	<p>die Auslage des Entwurfes des Lärmaktionsplanes für die Stadt Weinstadt möchten wir zum Anlass nehmen, unsere Forderung eines Streckengebotes auf 30 km/h in der Weinstraße im Stadtteil Schnait sowie einer Beschränkung auf 50 km/h im weiteren Verlauf der K 1863 durch die Weinberge in/aus Richtung Manolzweiler in das Verfahren aufzunehmen. Darüber hinaus fordern wir zur Reduzierung der unerträglichen Lärmbelastungen durch den Motorradverkehr ein Fahrverbot für motorisierte Kraftfahrzeuge an Sonn- und Feiertagen. Für die verkehrsrechtlichen Voraussetzungen beziehen wir uns auf die in § 45 StVO genannten Gründe zum Schutz der Bevölkerung von Lärm- und Abgasen.</p> <p>Hintergrund unseres Antrages, den wir bereits bei der Sitzung des Gemeinderates am 26.02.2014 sowie in einem Schreiben an die Fraktionen des Gemeinderates vorgebracht haben, sind die insbesondere an Wochenenden unhaltbaren Zustände der Frequentierung der Weinstraße durch Pulks von Motorrädern, die die Straße mit deutlich erhöhten Lärmwerten befahren. Unsere Zählungen haben hier Werte von bis zu 250 Motorrädern/h ergeben.</p> <p>Zusätzlich kommt es auf der kurvigen Strecke infolge der hohen Fahrgeschwindigkeiten wiederholt zu Unfällen mit Zweiradfahrern wie erst wieder im letzten Herbst. Temporäre Kontrollen haben hier keine Abhilfe schaffen können, so dass aus unserer Sicht eine dauerhafte Verkehrslösung vorzusehen ist. Inzwischen ist die Strecke auch von „sportlichen Autofahrern“ entdeckt worden, die den Streckenabschnitt wiederholt in Berg- und Talrichtung befahren.</p> <p>Bislang ist die Weinstraße nicht in den Maßnahmenplan der Lärmaktionsplanung aufgenommen worden, der für den Stadtteil Schnait nur die Lützestraße vorsieht. Angesichts der unhaltbaren Zustände halten wir es allerdings für unabdingbar, die Maßnahmen entsprechend unseren langjährigen Forderungen auch auf die Weinstraße auszudehnen, da hier in den genannten Zeitbereichen tatsächlich Lärmwerte erreicht werden, die die Lärmsituation auf der Lützestraße noch deutlich übersteigen. Die genannten Forderungen werden von der überwiegenden Zahl der Anwohner der Weinstraße unterstützt, wie Sie aus der in Kürze vorliegenden Unterschriftenliste entnehmen werden können.</p>	Die Lärmauswirkungen der Weinstraße wurden bei der erweiterten Lärmkartierung berechnet. Allerdings sind in der Weinstraße die Auslösewerte nicht überschritten. Daher sind derzeit im LAP keine Maßnahmen für den Bereich Weinstraße vorgeschlagen.	In der Weinstraße werden die Auslösewerte nicht erreicht. Aufgrund des überdurchschnittlich hohen Aufkommens an Motorradfahrern wurde für die Motorradsaison 2014 ein Pilotprojekt mit Tempo 40 innerorts und Tempo 70 außerorts an Samstagen, Sonntagen und Feiertagen durchgeführt, das Ergebnis dieses Versuches steht noch aus.
18	14.04.2014 Schreiben	Stuttgarter Straße	<p>der Lärmaktionsplan macht es nun endlich amtlich, dass die Ortdurchfahrt Beutelsbach die am stärksten belastete Straße Weinstadts ist und dringend Handlungsbedarf notwendig macht.</p> <p>Schon seit Jahren haben wir Betroffenen auf die Situation und die Missstände hingewiesen. Leider sind wir trotz Unterschriftenaktion und Gesprächen mit dem OB nicht wirklich ernst genommen worden. Es wurde immer darauf hingewiesen, es ist eine Kreisstraße, da kann man nichts machen.</p> <p>Fakt ist, dass die Verkehrsbelastung von Jahr zu Jahr zunimmt. Der Verkehr bricht von morgens 5 Uhr bis Nacht um ca. 1 Uhr nicht ab und ist unerträglich. An eine ungestörte Nachtruhe ist schon lange nicht mehr zu denken. Überhöhte Geschwindigkeiten sind vor allem in den Abend und Nachtstunden an der Tagesordnung. Leider fehlen auch hier die notwendigen, regelmäßigen Geschwindigkeitskontrollen, die dies eindämmen.</p> <p>Neben dem Lärm ist die enorme Schmutzbelastung durch Feinstaub als sehr kritisch und gesundheitsgefährdend einzustufen. Das Bundesgesundheitsministerium weist gerade dabei auf die langfristigen gesundheitlichen Schäden hin. Lange Rede kurzer Sinn, das Leben an der Stuttgarter- und Schurwaldstraße macht langfristig krank und dagegen muss endlich etwas unternommen werden. Verantwortlich hierfür sind die Stadtverwaltung und die Bürgervertreter im Stadtrat.</p> <p>Als Betroffene nehmen wir uns das Recht raus unsere Vorschläge zur Verbesserung der Situation nachfolgend aufzuführen:</p>		
18.1		Umgehungsstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Langfristig hilft nur eine Umgehungsstraße, wie sie schon vor über 30 Jahren im Gespräch war. Der Durchgangsverkehr ist deutlich größer als 50%. Dadurch kann die Verbindung nach Schnait, Aichwald, den Schurwald und ins Filstal, ja auch zu den niedrigen Weingärten abgedeckt werden. Durch diese Maßnahme wird es auch jungen Familien wieder ermöglicht, sich an der Straße und somit nahe dem Zentrum niederzulassen. Man kann dann das Ortsbild entlang der Durchfahrt wieder attraktiver und familienfreundlicher gestalten. Alte, leerstehende Gebäude können somit wieder genutzt werden, Aktuell sind wir weit von dieser Situation entfernt, ja, man wird sogar schon schräg angeschaut wenn man sagt, dass man an der Stuttgarter Straße wohnt. Es ist längst überfällig, dass in diesem Bereich das Ortsbild wieder aufgewertet wird. Es gibt nur eine Lösung, der Verkehr muss raus. Die Stuttgarter Straße kann dann in die Ortskernsanierung und somit verkehrsberuhigt Zone mit aufgenommen werden.</li> <li>Da dies ein mittel- bis langfristiges Ziel sein wird, müssen schnellstmöglich wirksame Abhilfemaßnahme her. Es können nicht wieder Monate oder Jahre vergehen bis die Stadt endlich aktiv wird. Kurzfristige Maßnahmen sind:</li> </ul>		Eine Umgehungsstraße "Südweststrandstraße" Beutelsbach wurde ab dem Jahr 1992 als projektierte Planung angegangen. Mit der Realisierung des Vorhabens "Südweststrandstraße" sollte eine Erschließung des geplanten Baugebietes "Utzberg" und die Anlage eines neuen Friedhofes realisiert werden. Die Entwicklung des Baugebietes "Utzberg" und die Herstellung eines neuen Friedhofes wurden zurückgestellt. Des Weiteren waren für die geplante "Südweststrandstraße" keine Zuschussmittel in Aussicht gestellt worden. Das Projekt wurde weiter im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes behandelt und hat derzeit einen "ruhenden" Status.

lfd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
18.2		Tempo 30	o Tempo 30 (ist in vielen Ortschaften im Rems-Murr-Kreis schon lange umgesetzt)	Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist als Maßnahmenvorschlag im LAP enthalten (M1). Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann nur nach Zustimmung des RP Stuttgart realisiert werden.	Der Bereich der Stuttgarter Straße ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung für eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen vorgesehen. Die Anordnung steht unter dem Genehmigungsvorbehalt des Regierungspräsidiums.
18.3		Lkw-Verbot	o LKW Verbot ab 7,5 Tonnen		Die Stuttgarter Straße ist als klassifizierte Straße für die Aufnahme des LKW-Verkehrs vorgesehen. Eine Sperrung für den Schwerlastverkehr ist aus diesen Gründen nicht durchsetzbar. Zu berücksichtigen ist auch, dass für diesen Bereich keine Ausweichstrecken über das klassifizierte Straßennetz vorhanden sind, für andere Personen dürfte eine Sperrung auch keine Mehrbelastung auslösen.
18.4		Geschwindigkeitsabhängige Ampelschaltung	o Geschwindigkeitsabhängige Ampelschaltungen. Bei der gleichmäßigen Verteilung der Ampeln sicher sehr effektiv und spart regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen. Setzt aber voraus, dass die Anlagen 24h im Betrieb sind. Werden bei dem hohen Verkehrsaufkommen noch nach 22 Uhr sowieso viel zu früh abgeschaltet. Diesen Vorschlag haben wir schon vor ca. 4 Jahren gemacht. Es gab leider keine Resonanz dazu.		Geschwindigkeitsabhängig geschaltete Ampelanlagen sind nach den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig und können somit nicht eingerichtet werden.
18.5		Einbahnstraßenregelung	o Prüfung ob Einbahnstraßenregelung Stuttgarter Straße / Ulrichstraße zu einer gleichmäßigeren Verkehrsverteilung führt. Sorgt zudem dafür, dass an der Stuttgarter Straße wieder Parkplätze entlang der Straße zur Verfügung stehen. Siehe Endersbach - Beutelsbacher Straße. Neben der hohen Belastung ein weiterer Nachteil für die Anwohner.		Die Stuttgarter Straße ist als klassifizierte Straße für die Aufnahme des überörtlichen Verkehrs und auch des Schwerlastverkehrs vorgesehen. Eine Verschiebung von Verkehrsbelastungen auf die Ulrichstraße als Ortsstraße ist daher nicht möglich, der umgeleitete Verkehr müsste auch über das klassifizierte Straßennetz geführt werden. Eine entsprechende Regelung würde zu einer deutlichen Mehrbelastung der Anwohner in der Ulrichstraße führen, daher kann der Vorschlag auch vor diesem Hintergrund nicht weiterverfolgt werden.
18			Liebe Stadtverwaltung, liebe Bürgervertreter, es ist „aller höchste“ Zeit etwas zum Wohle und zur Verbesserung der Lebensqualität für die Anwohner der Ortsdurchfahrt Beutelsbach zu unternehmen. Es geht hier um die Gesundheit und Zufriedenheit Hunderter Weinstädter Bürger, für die Sie Verantwortung tragen. Es sind wirklich keine großen Anstrengungen notwendig kurzfristig eine Verbesserung zu erzielen. Sie sind die Verantwortlichen in Weinstadt, werden Sie endlich aktiv und lassen nicht noch mehr Zeit tatenlos verstreichen. Werden Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst, viele Weinstädter Bürger sowie nachfolgende Generationen werden es Ihnen danken. Setzen Sie jetzt ein Zeichen für ein nachhaltiges Leben in Weinstadt. Dies wird nur erreicht, wenn der Durchgangsverkehr aus dem Ort verschwindet.		
19	25.03.2014 Schreiben	B29	Wir haben vor 20 Jahren unser Haus [ ] gebaut und wohnen seit dieser Zeit auch dort. Zwischenzeitlich hat der Verkehr auf der B 29 derart zugenommen, dass man sich auf der Terrasse fast nicht mehr aufhalten kann. Genauso ist ein Schlafen bei geöffneten Fenstern nicht mehr möglich.  Da wir sehr unter dieser gestiegenen Lärmbelastung leiden, bitten wir Sie daher dringend zu veranlassen, dass lärmindernde Maßnahmen - die B 29 betreffend - durchgeführt werden, damit ein erträgliches Wohnen in der Brückenstraße wieder gewährleistet ist.  An dieser Stelle möchte ich noch anmerken, dass viele Bewohner der Brückenstraße derselben Meinung sind und dies durch ihre Unterschrift auch bestätigen würden, sollte dies zur Unterstützung für die Umsetzung lärmindernder Maßnahmen erforderlich bzw.nützlich sein.	An der B29 ist hauptsächlich Gewerbe angesiedelt, dies hat weniger Schutzanspruch als Wohnbebauung. Daher wurden im LAP die Prioritäten auf bewohnte Bereiche mit hoher Lärmbetroffenheit gelegt.  Die Wohnbebauung an der B29 ist meist weiter weg (und oftmals durch Gewerbebauten abgeschirmt). Hier werden die Auslösewerte i.d.R. nicht mehr überschritten.  Anmerkung: Gebäude [ ] ist ca. 230 m weit von B29 weg, Auslösewerte sind nicht überschritten.	



Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
20	25.03.2014 Schreiben	Schnait	<p>im März 2013 haben wir uns [ ] erworben. Uns war die Lage der Wohnung mit der stark befahrenen Lützestraße, vor allem in den Morgen und Abendstunden bewusst. Wir haben bei den Renovierungsarbeiten der Wohnung neue Fenster auf der Straßenseite eingebaut. Im Schlafzimmer ein Schallschutzfenster. Leider brachte unser erhoffter Lärmschutz keinen großen Erfolg. Wie wir in dem letzten Jahr festgestellt haben wird schon in der Ortseinfahrt trotz Fahrbahnverengung viel zu schnell gefahren und dann weiter beschleunigt. Auch in der Gegenrichtung in Höhe Kelter und Autohaus Unrath ist der Verkehr viel zu schnell. Geschätzte 70-80 km/h sind da keine Seltenheit, selbst Überholmanöver wurden von uns schon beobachtet wobei die Fahrbahnverengung wiederum keine Rolle spielt. Das kleine Schild mit Radarkontrolle am Ortseingang hat da keine abschreckende Wirkung und wurde wahrscheinlich nur angebracht falls einmal eine Radarkontrolle statt findet.</p>		
20.1		Tempo 30 und Radarkontrollen	<p>Kostengünstige Abhilfe für den Lärm und schnelles Fahren kann hier nur eine 30 iger Zone und Radar-Blitzgeräte schaffen und dies auf der gesamten Hauptstraße durch Schnait.                      Selbst in anderen Stadtteilen in Waiblingen Neustadt oder Hegnach wird so verfahren.                       Wir hoffen einen kleinen Beitrag für den Lärmaktionsplan beigetragen zu haben.</p>	<p>In der Lützestraße in Schnait ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im LAP enthalten (M1).                      Untersucht wurde eine Begrenzung auf 30 km/h südlich der Sandbühlstraße, da ab hier die Auslösewerte (vermehrt) überschritten sind. Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann nur nach Zustimmung des RP Stuttgart realisiert werden.</p>	<p>Sofern die Auslösewerte auf den beantragten Streckenabschnitten überschritten sind, werden diese bei der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.                      Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes steht unter dem Genehmigungsvorbehalt des Regeierungspräsidiums.</p>
21	07.05.2014 Schreiben per E-Mail	Bahnhofstraße Endersbach	<p>in Ihrem Protokoll zu den Gemeinderatssitzungen vom 30.01.2014 und 26.02.2014 wurde der Bahnhofsbereich in Endersbach als nachgeordneter Lärmschwerpunkt identifiziert.                      Bei meiner Einsicht am 28.04.2014 in die Lärmkartierung beim Stadtplanungsamt ([ ]) war zu erkennen, dass nur die „untere Bahnhofstraße“ bis zum S-Bahnhof/Bus-Bahnhof untersucht wurde, ebenso die gesamte Beutelsbacher Straße.                      Meines Erachtens sollte auch der Abschnitt „obere Bahnhofstraße“ vom S-Bahnhof/Bus-Bahnhof bis zu Einmündung in die Beutelsbacher Straße untersucht werden, da unter anderem auch der gesamte Busverkehr durchgeht, welcher im Vergleich zur Beutelsbacher Straße die zweifelsfrei größere Lärmemission (bei mind. 50 km/h) darstellt und die Anwohner belastet. Teilweise so stark, dass man beim Öffnen der straßenseitigen Fenster teilweise kaum das eigene Wort versteht.                      Aus diesem Grund bitte ich die Stadt, den Bereich der „oberen Bahnhofstraße“ mit in weitere Untersuchungen einzubeziehen.</p>	<p>Die Verkehrszählung von Büro Karajan weisen nur Verkehrsbelastungen für den westlichen Teil der Bahnhofstraße aus. Zu den Verkehrsbelastungen im östlichen Teil liegen derzeit keine Informationen vor.                      Wenn der östliche Abschnitt der Bahnhofstraße ergänzt werden soll, müssen sämtliche Untersuchungen erneut durchgeführt werden (Berechnung der Lärmkartierung, Betroffenheitsanalyse, Identifikation von Maßnahmenbereichen, ...). Alternativ könnte der Abschnitt bei der Fortschreibung des LAP (in 5 Jahren) berücksichtigt werden.                      Weder im untersuchten Abschnitt der Bahnhofstraße noch in der Beutelsbacher Straße wurden Lärmbereiche (für den Straßenlärm) ausgewiesen, und es sind keine Maßnahmen untersucht bzw. im LAP-Entwurf vorgeschlagen. Es ist daher fraglich ob im Teilstück der Bahnhofstraße zwischen den beiden berücksichtigten Abschnitten die Verkehrsmenge soviel höher läge, dass hier Auslösewerte überschritten und somit Maßnahmen in Betracht kämen.                       Der erwähnte Lärmschwerpunkt Bahnhofsbereich ist im Schienenlärm identifiziert. Dieser berücksichtigt nur den Lärm der Schiene - nicht den der Bahnhofstraße.</p>	<p>Als Grundlage zur Auswahl an Verkehrswegen die im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung in Weinstadt herangezogen wurden, war unter anderem die KFZ-Belastungsanalyse aus dem Jahre 2002. Dabei lagen die KFZ-Belastungen in dem östlichen Teil der Bahnhofstraße deutlich unter denen der Beutelsbacher Straße und der Bahnhofstraße des westlichen Teils.                      Unabhängig davon kann bei der nächsten Aktualisierung/Fortschreibung des LAP (z.B. in 5 Jahren) dieser Straßenabschnitt ergänzt werden, sofern entsprechende Zahlen dies ergeben.</p>
22	10.02.2014 Stellungnahme zum B-Plan Ehemaliges Birkegelände		<p>Sehr geehrter [ ],                      Vielen Dank für die Möglichkeit, die Städtischen Planungen bzgl. des ehemaligen Birke-Geländes in den ausgelegten Anschauungsunterlagen zu begutachten. Generell ist es sehr positiv, dass sich die Stadt derart gründlich Gedanken über dieses Gebiet macht.                      Jetzt haben wir als Bürger und Anwohner bereits mehrfach die Möglichkeit gehabt, die Entwürfe der Planungsbüros zu studieren und bei den technischen Ausschusssitzungen die verschiedenen Aussagen zu hören.                      Persönlich sind wir mit 4 Punkten nicht einverstanden. Wir werden im Wohngebiet Trapellers eine Unterschriftenaktion durchführen um festzustellen, wie die Meinung im Wohngebiet ist</p>		

Ifd. Nr.	Datum Art	Thema	Stellungnahme   B Ü R G E R	Anmerkung ACCON, Schalltechnische Bewertung	Abwägung der Stadtverwaltung
22.1		Abriss Birkel-Gebäude	<p>1.) Erhöhte Lärmbelästigung, wenn die hohen bestehenden Gebäude abgerissen werden, die Lärmschutzmauer jedoch nicht verlängert wird. Unseres Erachtens wird der erhöhten Lärmbelästigung durch die Bundesstrasse nach Wegfall der bestehenden hohen Gebäude zu wenig Rechnung getragen. Eine noch größere Lärmbelästigung ist, weil vermeidbar, nicht zumutbar.</p> <p>Dieses ist keine neuen Erkenntnisse!. Es wurden bereits 2 Gutachten durchgeführt von [ ] und [ ], von denen die 3 nachfolgenden Skizzen stammen.</p>	<p>Die Basis der Lärmaktionsplanung ist die Bestandssituation - mit der momentan existierenden Birkel-Bebauung. Bei der Überarbeitung und Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in 5 Jahren wird die dann vorherrschende Bestandssituation berücksichtigt. Wenn die BIRKEL-Gebäude bis dahin abgerissen sind, wird das in der Fortschreibung des LAP berücksichtigt.</p> <p>Wie am 13./14.02.2014 kleinräumig untersucht, erhöhen sich durch den Wegfall der BIRKEL-Bebauung die Lärmpegel im Wohngebiet Trappeler, allerdings werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung dadurch nicht überschritten.</p>	Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes in 5 Jahren wird die dann die bestehende Bestandssituation berücksichtigt und entsprechend untersucht und kartiert.
22.2		geplanter Biergarten	2.) Erhöhte Lärmbelästigung durch geplanten Biergarten		
22.3		Radweg	3.) Radweg anstelle des Fußwegs auf der Seite des Wohngebiets Trappellers		
22.4		Brücke über die Rems	4.) Geplante Brücke über die Rems		
			Hiermit möchten wir Sie bitten, die Anmerkungen in Ihre Planungen zu berücksichtigen. Gerne sind wir bereit die Punkte mit Ihnen sachlich zu diskutieren. Sobald wir Rückmeldung aus unserer Unterschriftensammlung habe, werden wir wieder auf Sie zukommen.		