

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	<b>Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH</b>	29.09.2022	<p>Im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange haben Sie uns zu einer Stellungnahme zum Lärmaktionsplan der Stadt Schwäbisch Hall und des hierzu erstellten Berichtes der Rupp Trans AG aufgefordert.</p> <p>Uns ist wohl bewusst, dass Lärmschutz ein wichtiges Ziel zum Schutz der Bevölkerung ist und dass insbesondere der Straßenverkehr eine Haupt-Lärmquelle ist. Um den gesetzlichen Anforderungen gerecht zu werden, werden Geschwindigkeitsbeschränkungen über längere Straßenabschnitte durchgesetzt, was natürlich aus unserer Sicht eine De-Attraktivierung des ÖPNV durch Fahrzeitverlängerung ist. Für den Fahrplan der Stadtbus Schwäbisch Hall bedeutet das konkret:                      100 Meter Tempo 50 = 7,19 Sekunden Fahrzeit                      100 Meter Tempo 30 = 12,04 Sekunden Fahrzeit                      ➔ + 4,85 Sekunden längere Fahrzeit</p> <p>Dies ist eine berechenbare und belastbarer Komponente, so wie unser Fahrplan auch berechenbar ist.</p> <p>Diese Fahrzeitverlängerung hat gravierende Auswirkungen auf unseren Fahrplan. Sie führt für alle Stadtbus-Linien im innerstädtischen Bereich und auch bei Aus- und Einrückfahrten zu deutlich mehr Fahrzeiten und es muss somit jeder Fahrplan angepasst werden. Abgesehen davon, dass solche Maßnahmen aus unserer Sicht nur zum Fahrplanwechsel verabschiedet werden können, haben sie für uns als eigenwirtschaftlich arbeitendes Unternehmen erhebliche betriebswirtschaftliche Auswirkungen, da für uns die Lenkzeit</p>	<p>Es ist keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung.</p> <p>Sollte der Gemeinderat bei der Entscheidung bleiben, dass nur auf fünf der zehn empfohlenen Streckenabschnitte Geschwindigkeitsreduzierungen eingeführt werden, ist der Fahrzeitverlust ohnehin wesentlich geringer. Laut Kooperationserlass 2018 wird erst eine Fahrzeitverlängerung ab 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet.</p> <p>Der theoretisch errechnete Fahrzeitverlust ist in Realität deutlich geringer. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Lichtsignalanlagen, anderen Quervorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein. Zudem sind die Fahrzeitverluste im Individualverkehr tendenziell höher als im Linienbusverkehr, da diese maßgeblich auch von anderen Faktoren wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel usw. abhängen. Wenn auf der Strecke sich Halte ergeben (z.B. durch Signalanlagen oder Haltestellen) ist der Fahrzeitverlust entsprechend geringer (da der mit 50 km/h befahrene Streckenanteil sich reduziert). Damit ergeben sich in der Realität deutlich geringere Verlustzeiten zwischen 0</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>gleich Arbeitszeit ist, Umlaufzeiten nicht mehr eingehalten werden können und auch der Fahrplan in Schwachverkehrszeiten komplett neu aufgesetzt werden muss. Dies bedeutet auch mindestens einen Umlauf (=Fahrer und Fahrzeug) mehr. Insbesondere unsere starke Linie 1, die die wichtigsten Bereiche im Stadtgebiet erschließt (und auch von der neuen Tempozone betroffen ist) ist so nicht mehr haltbar, da eine «überschlagende Wende» erforderlich ist und somit ein zusätzlicher Umlauf geplant werden muss.</p> <p>Es wird für uns zur Folge haben, dass wir als Kompensation darüber nachdenken müssen, Linienführungen zu verkürzen bzw. das Angebot auf den üblichen Standard zu reduzieren. Z. Bsp. Linie 1 nach Michelbach im 30-Minuten-Takt anstelle des seitherigen 15-Minuten-Taktes.</p> <p>Darüberhinaus sehen wir neue Probleme an Einmündungen und am stetigen Verkehrsfluss durch das Einführen von Tempo 30 auf uns zukommen (Bsp. Hesselental Kirchstraße- Einkornstraße). Tempo 30 senkt die Kapazität der betroffenen Straßen und der derzeit vorhandenen Lichtsignalanlagen. Dies schmälert die Leistungsfähigkeit bezogen auf den Fahrzeugdurchsatz im Vergleich zu Tempo 50 um mindestens 18%.</p> <p>Die Entscheider sollten sich über die Folgen im Klaren sein. Es entsteht ein weniger attraktives Angebot bei höheren Kosten.</p> <p>Für uns als Unternehmen stellt sich die Frage nach einem finanziellen Ausgleich für den betriebswirtschaftlichen Mehraufwand.</p>	<p>und 4 Sekunden/100 m (UBA 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).</p> <p>Es wird dennoch bestätigt, dass Tempo 30 Auswirkungen auf die Reisezeiten und damit auf Anschlusssicherheit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel hat. Bei umfangreicheren Tempo-30-Anordnungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNVs regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11). Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen zu prüfen. Diese könnten bspw. der Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrband-Haltestellen oder Buskaps sein, sodass beim Losfahren das Einfädeln in den fließenden Verkehr entfällt oder aber auch der Verkauf von E-Tickets sein. Es gibt weitere zusätzliche Maßnahmen, die getroffen werden können wie bspw. die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.</p> <p>Tempo 30 führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Die Leistungsfähigkeit von Strecken und Knoten wird nicht verschlechtert (UBA 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen)</p> <p>Der Zeitpunkt der Umsetzung der Maßnahmen kann in Absprache mit den Verkehrsunternehmen erfolgen. Ziel sollte sein, eine maximale Wirkung der Lärminderung sowie eine minimale Auswirkung auf den ÖPNV zu erreichen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung						
			<p>Wie kann ein- auch vom Land geförderter- attraktiver ÖPNV zusammengehen mit dem Lärmaktionsplan?                      Ein Schlüssel für einen attraktiven ÖPNV ist die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems ÖPNV: Die Fahrgäste sollen sich darauf verlassen können, dass sie pünktlich und wie geplant am Zielort ankommen und auch Umsteigeverbindungen sicher funktionieren.                      Die Reisezeit ist ein entscheidender Faktor bei der Wahl des jeweiligen Verkehrsmittels. Seinerzeit haben wir dies gemeinsam durch die Einführung der „Bustrasse“ durch die Heimbacher Gasse- Spitalbach-Holzmarkt und später die Integration des neuen ZOBs als Rendezvous-Punkt i.V. mit dem Spitalbach erreicht. Wir hatten hier einen klaren Vorteil gegenüber des Individualverkehrs auf den wir sehr stolz waren. Wir haben hierdurch viele Fahrgäste (im Berufsverkehr) dazu gewonnen. Weitere kompensierende Maßnahmen sind aus unserer Sicht erforderlich und werden regelmäßig von uns eingebracht:                      ÖPNV-Vorrang an Kreuzungen und Einmündungen, Lichtsignalanlagen wo nur möglich. Allerdings ist hier im Gegenzug auch zu beachten, dass sich die Busse nicht selbst gegenseitig behindern.                      Wir appellieren an alle Entscheidungsträger als Ergebnis einer Abwägung auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung zu akzeptieren. Wären z.B. nicht an mancher Stelle eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h als Ergebnis einer Abwägung anderer Belange möglich? Ebenso eine eventuelle Festlegung auf die Nachtstunden so wie es in vielen anderen Städten auch praktiziert wird. Wieso wird von dieser Möglichkeit für den ÖPNV kaum Gebrauch gemacht?</p>	<p>In der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes Baden-Württemberg wird die Umsetzung von geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen als Ziel festgesetzt. Die Stadt Schwäbisch Hall möchte mit den Maßnahmen des Lärmaktionsplans diesen Vorgaben gerecht werden:</p> <div style="background-color: #e91e63; color: white; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <b>3.4 Stadtverträglicher motorisierter Individualverkehr</b> </div> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 5%; text-align: left;">Nr.</th> <th style="text-align: left;">Maßnahmenbeschreibung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;">28</td> <td>Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität und besserer Verkehrssicherheit im Sinne von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten.</td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;">29</td> <td>Stadtverträgliche Anpassung des Kfz-Verkehrs u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung, sicherheitsorientierte Temporegulierung und Zuflussdosierungen; Ausnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Das Positionspapier „Lärmaktionspläne im VVS“ bestätigt die im Lärmaktionsplan angeführte Studie des Umweltbundesamtes „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, die belegt, dass sich bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Realität deutlich geringere Verlustzeiten (zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m) ergeben. Im Positionspapier (S. 2) heißt es, dass große Fahrzeuge wie Linienbusse in engen Ortsdurchfahrten die Regelgeschwindigkeit 50 km/h eher selten ausfahren.</p> <p>Die Beschränkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Nachtzeit wurde geprüft. Häufig sind die Belastungen am Tag aber so hoch, dass auch Maßnahmen am Tag erforderlich sind.</p>	Nr.	Maßnahmenbeschreibung	28	Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität und besserer Verkehrssicherheit im Sinne von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten.	29	Stadtverträgliche Anpassung des Kfz-Verkehrs u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung, sicherheitsorientierte Temporegulierung und Zuflussdosierungen; Ausnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen.
Nr.	Maßnahmenbeschreibung									
28	Umbau von Straßen durch Neuaufteilung des Verkehrsraums zugunsten von Fuß-, Rad- und öffentlichem Verkehr, Grünflächen und Aufenthaltsbereichen mit dem Ziel höherer Lebens- und Aufenthaltsqualität und besserer Verkehrssicherheit im Sinne von mehr lebendigen und verkehrsberuhigten Ortsmitten in Gemeinden, Städten, Stadtteilen und Teilorten.									
29	Stadtverträgliche Anpassung des Kfz-Verkehrs u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung, sicherheitsorientierte Temporegulierung und Zuflussdosierungen; Ausnahmen für ÖV-Trassen sind dabei zu prüfen.									

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Es fehlen hier die Ansätze zur Kompensation von Fahrzeitverlusten im ÖPNV.</p> <p>Der ÖPNV kann auch ein Teil der Lösung von Lärmproblemen sein, daher fordern wir eine integrierte Betrachtungsweise. Je mehr ÖPNV-Nutzer, desto weniger Individualverkehr, desto weniger Lärm, insbesondere bei weiterer Umstellung des Busantriebs (Elektromobilität). Mehr Augenmaß und Verhältnismäßigkeit auf Straßen mit Linienbusverkehr in Bezug auf Tempolimits, behinderungsfreie Fahrten zwischen den Haltestellen (z.B. durch Verzicht auf Fahrbahneinbauten, Inseln, Aufpflasterungen) und eine Bevorrechtigung und Beschleunigung von Linienbussen sind ebenso Bausteine, die in einem Gesamtkonzept zu berücksichtigen wären.</p> <p>Es wäre schön, wenn die Stadt Schwäbisch Hall vor solchen wichtigen Entscheidungen auch das Gespräch mit den Verkehrsunternehmen sucht.</p>	<p>Die Untersuchung von betrieblichen und baulichen Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung ist sinnvoll, aber nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu leisten.</p> <p>Der Gemeinderat der Stadt Schwäbisch Hall sprach sich unter prioritärer Berücksichtigung der Belange des MIV und ÖPNV für eine Reduzierung der Maßnahmen aus.</p> <p>In einem Gespräch der Verwaltung mit den Busbetreibern konnte ein Konsens über die Maßnahmen gefunden werden. Maßnahmen, die im Ermessen stehen, wurden reduziert. Eine Umsetzung der Maßnahmen erfolgt zum Fahrplanwechsel, so dass die Fahrzeiten angepasst werden können.</p>
II.	<b>LRA Schwäbisch Hall Straßenbauamt</b>	06.09.2022	<p>Bundesstraße 14, Stuttgarter Str., freie Strecke zwischen Schwäbisch Hall und Michelfeld                      Bundesstraße 19, Gaildorfer Str., freie Strecke zwischen Schwäbisch Hall und Rosengarten                      Bundesstraße 19, Untermünkheimer Str., freie Strecke zwischen Gelbingen und Untermünkheim                      Landesstraße 1060, Bühlertalstr., freie Strecke zwischen Hessental und Sulzdorf</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Der Lärmaktionsplan schließt u.a. die o.g. freien Strecken mit ein. Konkret wird im Zuge der L 1060, Bühler talstraße für insg. 14 Wohngebäude in Sulzdorf ein 440 Meter langer Abschnitt betrachtet. Dort ist im Rahmen der Wirkungsanalyse eine Geschwindigkeitsabhängige Lärmreduktion dargestellt und im Folgenden wird eine 50 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärmschutzmaßnahme festgesetzt.</p> <p>An der vorbezeichneten Stelle sehen wir weder die im Lärmaktionsplan unter Pkt. 10.2 genannten Dinge vollständig gegeben noch ist in der Überschreitung von 60 dB(A) in der Nacht an nur einem Gebäude eine deutliche Betroffenheit erkennbar.</p> <p>Unter der Prämisse Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs scheint die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf freier Strecke von 50 km/h für über 11.000 Kfz/Tag angesichts der geringen Betroffenheiten nicht angemessen.</p> <p>Im Übrigen erheben wir gegen den o.g. Lärmaktionsplan keine weiteren Einwendungen.</p>	<p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p> <p>Dennoch gibt es sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum eindeutige Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/nachts. Die sachgerechte Abwägung zeigt, dass die Maßnahme verhältnismäßig wäre. Die Sicherheit und die Leichtigkeit des Verkehrs würden nicht beeinträchtigt werden.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
III.	<b>LRA Schwäbisch Hall Bau- und Umweltamt</b>	26.08.2022	Von Seiten des Immissionsschutzes im Landratsamt Schwäbisch Hall bestehen keine Zuständigkeiten für das Verfahren der Lärmkartierung. Daher geben wir keine Stellungnahme ab.	Kenntnisnahme.
IV.	<b>Verein «Airpeace e.V.»</b>	05.09.2022	Der Fluglärm, der durch den Adolf-Würth-Airport und dem Sonderlandeplatz Weckrieden ausgeht, muss in dem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. Betroffen sind vom Fluglärm insbesondere die Einwohner in der Flugschneise aber auch sämtliche 41.000 Schwäbisch Haller Bürgerinnen und Bürger. Die Geschäftsflyer werden von wenigen Personen genutzt,	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Nach dem Straßenverkehr rangieren die Flugzeuge in Umfragen meist auf Platz zwei der störendsten Lärmverursacher. Infolge der Starts und Landungen sind die Anwohner:innen von Flugplätzen am stärksten von Fluglärm betroffen. Baden-Württemberg besitzt mit dem internationalen Flughafen Stutt-</p>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																																																																																																																														
V.3			<p>Abweichend von den Berechnungen zur Verlängerung der Fahrzeiten und den Erfahrungen in bereits bestehenden 30 km/h Zonen gehen wir von einer Erhöhung der Fahrtzeit auf der gesamten Strecke von 10 - 15 Minuten aus, was z.B. bei der An- und Abfahrt zur Arbeitsstelle kein unwesentlicher Zeitfaktor ist.</p> <p>Im vorliegenden Bericht-Nr. 2067.249 der Rapp Trans AG welcher als Grundlage für den Beschluss der erforderlichen Lärminderungsmaßnahmen dient, sind im Abschnitt 1.4 auf Seite 11 die Lärmgrenzwerte für die Vermeidung von gesundheitlichen Risiken bei 65 dB(A) am Tag und bei 55 dB(A) bei Nacht definiert. Im Gutachten 3225 der Kurz u. Fischer GmbH vom August 1999 (Abschnitt 5.2, Seite 16) sind die folgenden Lärmwerte für den Bereich Breitenstein ermittelt worden:</p> <p>Tabelle 5 Berechnete Beurteilungspegel L<sub>r</sub> durch den Verkehrslärm von der K 2573 bei der bestehenden Bebauung von Breitenstein und Gelbingen für den Analyse-Nullfall, den Prognose-Nullfall und Planungsfall 2+0 (Ostumfahrung) unter Berücksichtigung von zugelassenen 100 bzw. 70 km/h für PKW (Werte entsprechend RLS-90 auf ganze dB(A) aufgerundet):</p> <table border="1" data-bbox="775 1110 1341 1485"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Hfd. Nr.</th> <th rowspan="2">untersuchter Immissionsort (siehe Anlagen 3 + 4)</th> <th colspan="6">Beurteilungspegel L<sub>r</sub> tags / nachts in dB(A)</th> </tr> <tr> <th colspan="2">Analyse-Nullfall</th> <th colspan="2">Prognose-Nullfall</th> <th colspan="2">Planungsfall 2+0</th> </tr> <tr> <th></th> <th></th> <th>100 km/h</th> <th>70 km/h</th> <th>100 km/h</th> <th>70 km/h</th> <th>100 km/h</th> <th>70 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1</td><td>IP 1: Mastlerweg 1</td><td>63 / 54</td><td>61 / 51</td><td>65 / 56</td><td>63 / 53</td><td>67 / 57</td><td>65 / 55</td></tr> <tr><td>2</td><td>IP 2: Akazienweg 9</td><td>65 / 55</td><td>63 / 53</td><td>67 / 57</td><td>65 / 55</td><td>68 / 59</td><td>66 / 56</td></tr> <tr><td>3</td><td>IP 3: Akazienweg 5</td><td>64 / 54</td><td>62 / 52</td><td>66 / 56</td><td>64 / 54</td><td>68 / 58</td><td>66 / 56</td></tr> <tr><td>4</td><td>IP 4: Akazienweg 1</td><td>62 / 53</td><td>61 / 50</td><td>64 / 55</td><td>62 / 52</td><td>66 / 57</td><td>64 / 54</td></tr> <tr><td>5</td><td>IP 5: Jasminweg 3</td><td>58 / 49</td><td>56 / 46</td><td>60 / 51</td><td>58 / 48</td><td>62 / 52</td><td>60 / 50</td></tr> <tr><td>6</td><td>IP 6: Jasminweg 2</td><td>66 / 57</td><td>64 / 54</td><td>68 / 59</td><td>66 / 56</td><td>70 / 61</td><td>68 / 58</td></tr> <tr><td>7</td><td>IP 7: Sonnenhalde 31</td><td>50 / 41</td><td>48 / 38</td><td>52 / 43</td><td>50 / 40</td><td>54 / 45</td><td>52 / 42</td></tr> <tr><td>8</td><td>IP 8: Sonnenhalde 23</td><td>52 / 42</td><td>50 / 40</td><td>54 / 45</td><td>52 / 42</td><td>56 / 46</td><td>54 / 44</td></tr> <tr><td>9</td><td>IP 9: Sonnenhalde 15</td><td>53 / 43</td><td>51 / 41</td><td>55 / 46</td><td>53 / 43</td><td>57 / 47</td><td>55 / 45</td></tr> <tr><td>10</td><td>IP 10: Sonnenhalde 3</td><td>57 / 48</td><td>55 / 45</td><td>59 / 50</td><td>57 / 47</td><td>61 / 52</td><td>59 / 49</td></tr> <tr><td>11</td><td>IP 11: Koberle 26</td><td>58 / 49</td><td>56 / 46</td><td>60 / 51</td><td>58 / 48</td><td>62 / 52</td><td>60 / 50</td></tr> <tr><td>12</td><td>IP 12: Koberle 14</td><td>60 / 50</td><td>58 / 47</td><td>62 / 52</td><td>60 / 50</td><td>63 / 54</td><td>61 / 51</td></tr> <tr><td>13</td><td>IP 13: Koberle 2</td><td>57 / 47</td><td>55 / 45</td><td>59 / 50</td><td>57 / 47</td><td>61 / 51</td><td>59 / 49</td></tr> </tbody> </table>	Hfd. Nr.	untersuchter Immissionsort (siehe Anlagen 3 + 4)	Beurteilungspegel L <sub>r</sub> tags / nachts in dB(A)						Analyse-Nullfall		Prognose-Nullfall		Planungsfall 2+0				100 km/h	70 km/h	100 km/h	70 km/h	100 km/h	70 km/h	1	IP 1: Mastlerweg 1	63 / 54	61 / 51	65 / 56	63 / 53	67 / 57	65 / 55	2	IP 2: Akazienweg 9	65 / 55	63 / 53	67 / 57	65 / 55	68 / 59	66 / 56	3	IP 3: Akazienweg 5	64 / 54	62 / 52	66 / 56	64 / 54	68 / 58	66 / 56	4	IP 4: Akazienweg 1	62 / 53	61 / 50	64 / 55	62 / 52	66 / 57	64 / 54	5	IP 5: Jasminweg 3	58 / 49	56 / 46	60 / 51	58 / 48	62 / 52	60 / 50	6	IP 6: Jasminweg 2	66 / 57	64 / 54	68 / 59	66 / 56	70 / 61	68 / 58	7	IP 7: Sonnenhalde 31	50 / 41	48 / 38	52 / 43	50 / 40	54 / 45	52 / 42	8	IP 8: Sonnenhalde 23	52 / 42	50 / 40	54 / 45	52 / 42	56 / 46	54 / 44	9	IP 9: Sonnenhalde 15	53 / 43	51 / 41	55 / 46	53 / 43	57 / 47	55 / 45	10	IP 10: Sonnenhalde 3	57 / 48	55 / 45	59 / 50	57 / 47	61 / 52	59 / 49	11	IP 11: Koberle 26	58 / 49	56 / 46	60 / 51	58 / 48	62 / 52	60 / 50	12	IP 12: Koberle 14	60 / 50	58 / 47	62 / 52	60 / 50	63 / 54	61 / 51	13	IP 13: Koberle 2	57 / 47	55 / 45	59 / 50	57 / 47	61 / 51	59 / 49	<p>Im genannten Bereich zwischen OD Gelbingen und KVP L 2218 wird lediglich innerhalb der OD Gelbingen in einem Bereich von ca. 660 m eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h ganztags festgesetzt. Unter Berücksichtigung der mittleren Zeitverluste (max. 32 Sekunden) bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Gelbingen sind keine mittelbaren Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten.</p> <p>Der Bereich Breitenstein wurde im vorliegenden Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt, da es sich nach LUBW nicht um eine Hauptverkehrsstraße handelt. Somit kann zu den diesbezüglichen Lärmemissionen keine Aussage getroffen werden. Es ist möglich, den Streckenabschnitt in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung freiwillig zu berücksichtigen.</p>
Hfd. Nr.	untersuchter Immissionsort (siehe Anlagen 3 + 4)	Beurteilungspegel L <sub>r</sub> tags / nachts in dB(A)																																																																																																																																
		Analyse-Nullfall		Prognose-Nullfall		Planungsfall 2+0																																																																																																																												
		100 km/h	70 km/h	100 km/h	70 km/h	100 km/h	70 km/h																																																																																																																											
1	IP 1: Mastlerweg 1	63 / 54	61 / 51	65 / 56	63 / 53	67 / 57	65 / 55																																																																																																																											
2	IP 2: Akazienweg 9	65 / 55	63 / 53	67 / 57	65 / 55	68 / 59	66 / 56																																																																																																																											
3	IP 3: Akazienweg 5	64 / 54	62 / 52	66 / 56	64 / 54	68 / 58	66 / 56																																																																																																																											
4	IP 4: Akazienweg 1	62 / 53	61 / 50	64 / 55	62 / 52	66 / 57	64 / 54																																																																																																																											
5	IP 5: Jasminweg 3	58 / 49	56 / 46	60 / 51	58 / 48	62 / 52	60 / 50																																																																																																																											
6	IP 6: Jasminweg 2	66 / 57	64 / 54	68 / 59	66 / 56	70 / 61	68 / 58																																																																																																																											
7	IP 7: Sonnenhalde 31	50 / 41	48 / 38	52 / 43	50 / 40	54 / 45	52 / 42																																																																																																																											
8	IP 8: Sonnenhalde 23	52 / 42	50 / 40	54 / 45	52 / 42	56 / 46	54 / 44																																																																																																																											
9	IP 9: Sonnenhalde 15	53 / 43	51 / 41	55 / 46	53 / 43	57 / 47	55 / 45																																																																																																																											
10	IP 10: Sonnenhalde 3	57 / 48	55 / 45	59 / 50	57 / 47	61 / 52	59 / 49																																																																																																																											
11	IP 11: Koberle 26	58 / 49	56 / 46	60 / 51	58 / 48	62 / 52	60 / 50																																																																																																																											
12	IP 12: Koberle 14	60 / 50	58 / 47	62 / 52	60 / 50	63 / 54	61 / 51																																																																																																																											
13	IP 13: Koberle 2	57 / 47	55 / 45	59 / 50	57 / 47	61 / 51	59 / 49																																																																																																																											

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Die Lärmwerte liegen 1999 im Bereich Jasminweg 3 und Jasminweg 2 bereits nahe an bzw. über den definierten Grenzwerten. An dieser Stelle wurde seinerzeit kein Lärmschutz gebaut. Lärm dringt hier auch hinter die bestehende Lärmschutzwand und mindert die Wirkung.</p> <p>Lt. einer Statistik des Bundesumweltamtes hat der Kfz Bestand zwischen 2007 bis heute um 18% bei den PKW und um 51% bei den LKW zugenommen.  <a href="https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#entwicklungdes-kraftfahrzeugbestands">https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/verkehrsinfrastruktur-fahrzeugbestand#entwicklungdes-kraftfahrzeugbestands</a></p> <p>Da dieser Bereich bei der Untersuchung betroffener Verkehrswege nicht betrachtet wurde kann nicht beurteilt werden ob die Lärmgrenzwerte, hauptsächlich in den nicht durch den Lärmschutz abgedeckten Bereichen, aktuell und zukünftig noch eingehalten werden?</p> <p>Durch die unvollständige Ausführung des Lärmschutzes ist hier keine Schutzwirkung gegeben. Wie wirkt sich die Zunahme des Verkehrs und die Streckenverlagerung der "30km/h - Zonen Umfahrer" auf die Verkehrsdichte und den Lärm aus?</p> <p>Werden die vorgegebenen Grenzwerte überschritten?</p> <p>Hinzu kommt ein in den letzten Jahren stark gestiegener LKW-Verkehr auf der K 2573. Insbesondere über</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<p>die Lücke der Lärmschutzwand und über den fehlenden Lärmschutz zum Kreisverkehr in den frühen Morgenstunden ist ab ca. 3-4 Uhr ein steigender Lärmeintrag in die Siedlung zu verzeichnen. Hier machen sich schwerpunktmäßig die Abrollgeräusche der LKW sehr stark bemerkbar, die über die Bühlertalroute die Abkürzung A7/A6 fahren oder bei den häufigen Baustellen und auch bei Unfällen auf der A6 diese Parallelroute benutzen.</p> <p>Diese Lärmemissionen müssen zusätzlich betrachtet werden. Hauptsächlich dürften hier die Lärmwerte im Bereich Masslerweg kritisch sein.</p> <p>Im Bereich Breitenstein besteht zudem die Sondersituation, dass hier zusätzlich eine Lärmbelastung durch die beiden Flugplätze besteht.</p> <p>Hier ist insbesondere an den Wochenenden und in den Abendstunden eine Lärmbeaufschlagung aus der Luft durch den Privat- und Geschäftsflugverkehr zu spüren. Auch die Fallschirmsprungkunden der auswärtigen Eventagenturen sorgen an schönen Wochenenden für einen durchgängigen Lärmeintrag von 9 bis 20 Uhr. Hinzu kommen noch die Flugschulen, die Dauerschleifen über die Siedlung fliegen.</p> <p>Vor den geschilderten Hintergründen bitten wir im Rahmen der Maßnahmen des vorliegenden Lärmschutzplanes folgende Punkte aufzunehmen und zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prüfung der Auswirkungen der Maßnahmen aus dem vorliegenden Lärmschutzplan auf die betroffenen Verkehrswege und ihre Anlieger.</li> </ul>	<p>Eine Überlagerung von unterschiedlichen Lärmquellen ist (leider) gemäß den gültigen rechtlichen Vorgaben nicht vorgesehen.</p> <p>Die Auswirkungen der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes wurden in der sachgerechten Abwägung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			<p>- Terminierung der Maßnahmen für die Schließung der Lärmschutzlücke an der K 2573 vom Ende Lärmschutz Gelbingen bis Einfahrt Jasminweg.</p>	
V.6			<p>- Lärmschutz gegen die Abrollgeräusche der LKW auf der Strecke Breitenstein bis Kreisverkehr L 2218 Oder alternativ Erneuerung des bestehenden Straßenbelages oder alternativ eine entsprechende Geschwindigkeitsregelung.</p>	<p>Für die bestehenden Lärmschutzbauwerken entlang der 2573 und deren potentielle Veränderung ist das Landratsamt SHA zuständig.</p>
V.7			<p>- Überprüfung der Zeitkorridore für die Aktivitäten der Eventagenturen und Flugschulen mit entsprechender Begrenzung an den Wochenenden.</p>	<p>Zu Lärmemissionen und Lärmschutzmaßnahmen im Bereich Breitenstein kann im vorliegenden Lärmaktionsplan keine Aussage getroffen werden.</p>
VI.1	<p><b>Regierungspräsidium Stuttgart</b></p>	<p>14.10.2022</p>	<p>Mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Schwäbisch Hall im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zum Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes in unserer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger Folgendes mitteilen:</p> <p>Die verwendeten Verkehrsmengen sind laut LAP aus den Jahren 2009 bis 2017. Die Verwendung dieser veralteten und aus unterschiedlichen Jahren stammenden Verkehrsmengen kann dazu führen, dass die Schallemissionen zu niedrig bzw. fehlerhaft angesetzt wurden und in Folge die aktuelle Lärmsituation nicht richtig erfasst und dargestellt wurde. Für die kommunale Verkehrszählung wurde teilweise eine Annahme von 4% für den Schwerverkehrsanteil angenommen.</p>	<p>Siehe hierzu Wertung unter Stellungnahme IV.</p> <p>Es stimmt, dass die Verkehrsdaten aus den Jahren 2009 – 2017 stammen. Der Großteil der Daten stammt jedoch aus den Jahren 2014 – 2017. Der Auftrag für die Erstellung des Lärmaktionsplans wurde von der Stadt Anfang 2018 erteilt. Somit handelte es sich zu dem Zeitpunkt größtenteils um aktuelle Verkehrszahlen. Die Verkehrszahlen aus den Jahren 2020 und 2021 sind aufgrund der Corona-Pandemie ohnehin nur beschränkt aussagefähig.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>Eine Annahme ist nicht zulässig, zumal durch die kommunale Zählung die Anteile vorliegen sollten. Zur besseren Nachvollziehbarkeit der durchgeführten kommunalen Verkehrszählung sollte erläutert werden, wie die kommunale Verkehrszählung durchgeführt und mit welcher Methodik diese in den DTV umgerechnet wurde.</p> <p>Grundsätzlich sind Angaben zu Verkehrsmengen den offiziellen Verkehrszählungen an klassifizierten Straßen zu entnehmen. Eigene kommunale Verkehrszählungen und deren Hochrechnung sind gemäß der „Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs“, den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ und dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (FGSV) nach dem aktuellen Stand der Technik durchzuführen. Entsprechend dieser Regelwerke ist es aus Sicht des Regierungspräsidiums Stuttgart unerlässlich, dass an mindestens 2, besser an 7 Tagen, sowie an mind. 8 Stunden, besser an 24 Stunden, je Tageszählung gezählt wird. In den Regelwerken werden die zur Tageszählung geeigneten Tage und Monate genannt. Dem Regierungspräsidium ist eine nachvollziehbare Erläuterung zur Ermittlung der Verkehrsmengen vorzulegen. Spätestens bei Anträgen verkehrsrechtlicher bzw. straßenbaurechtlicher Maßnahmen oder zur Aufnahme ins</p>	<p>Schall verhält sich logarithmisch: Eine Verdopplung der Kfz-Menge bewirkt eine Pegelzunahme um 3 dB(A). Eine Zunahme der Verkehrsbelastung um 25 % bewirkt erst eine Erhöhung des Lärmpegels im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A).).                  Die Zählraten der Stadt wurden teilweise mit Seitenradargeräten erfasst, die keine plausible Differenzierung der Fahrzeugklassen (Längen) ermöglichen. Eine Abschätzung von SV-Anteilen ist unter Berücksichtigung umliegender Zählergebnisse möglich und zulässig.                  Die Verkehrsmengen werden in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans aktualisiert.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			<p>Lärmsanierungsprogramm muss diese vorgelegt werden.</p> <p>Mit den im LAP beschriebenen Maßnahmen werden nicht alle Betroffenheiten unter dem gesundheitsgefährdenden Schwellenwert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gesenkt. Das Regierungspräsidium empfiehlt, ergänzende Maßnahmen vorzuschlagen, um die Betroffenheiten stärker zu senken.</p>	<p>Zusätzlich zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen wird in den belasteten Streckenabschnitten der Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelags festgesetzt. Dieser bewirkt je nach Typ eine Lärm-minderung von 2 – 4 dB(A).</p>
VI.4			<p>Im LAP wurde es versäumt die Maßnahmenwirkung der vorgeschlagenen Maßnahme „Lärmoptimierter Fahrbahnbelag beim nächsten turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke für alle im LAP betrachteten Streckenabschnitte“ mit einer Lärmberechnung nachzuweisen. So wird aus den im LAP gemachten Angaben ebenfalls nicht klar, welche Reduzierung in den Betroffenheiten mit der vorgeschlagenen Maßnahme jeweils erreicht werden können. Dem Regierungspräsidium ist die Maßnahmenwirkung anhand berechneter Beurteilungspegel nachzuweisen.</p>	<p>Es gibt unterschiedliche Straßendeckschichttypen, die in Abhängigkeit der Geschwindigkeit eine unterschiedliche Lärm-minderung aufweisen. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags erfolgt erst mittel- bis langfristig. Zum Zeitpunkt der Sanierung sollte der Fahrbahnbelag dem neusten Stand der Technik entsprechen. Aus diesen Gründen ist die Durchführung einer Wirkungsanalyse nicht zielführend. Im Allgemeinen bewirkt ein lärm-mindernder Fahrbahnbelag jedoch eine Pegelminderung von 2 – 4 dB(A).</p>
VI.5			<p>Die Stadt Schwäbisch Hall ist aufgrund ihrer Einwohnerzahl Straßenbaulastträgerin der Landesstraßen innerhalb der Ortsdurchfahrten.</p> <p>Verkehrsrechtliche Maßnahmen:</p> <p>M4: B 19 Johanniterstraße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bzw. 40 km/h (anstatt 50 km/h)</p> <p>M6: B 19 Gelbingen Untermünkheimer/Brauerstr.– ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p>	<p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>M7: L 2218 Langer Graben – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 40 km/h)</p> <p>M8: L 2218 Langer Graben / Crailsheimer Straße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bzw. 40 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M9: L 1060 Ellwanger Straße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M11: L 1060 Sulzdorf, Bühlertalstraße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h (statt 70/100 km/h)</p> <p>M13: L 1055 Neue Reifensteige – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M15: L 1056 Steinbach, Hessentaler Straße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M16: L 1056 Hessentaler Straße Ost – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M17: L 1055 Karl-Kurz-Straße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h)</p> <p>M18/19: L 1056 Einkornstr. / Sulzdorfer Straße – ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h (statt 50 km/h).</p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>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 der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-RichtlinienStV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteil-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>lungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>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 bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:                      Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen 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), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenver-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.6			<p>kehrsbahnen umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnungen 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.</p> <p>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. lärmärmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7			<p><b>M: Lärmoptimierter Fahrbahnbelag</b>                      Die Auswahl des einzubauenden Fahrbahnbelags wird entsprechend den technischen Regelwerken und unter Beachtung der Örtlichkeit und einer größtmöglichen Lärmoptimierung/-reduzierung in Abstimmung mit der Stadt Schwäbisch Hall vorgenommen.</p>	Kenntnisnahme.
VI.8			<p><b>M: Passiver Lärmschutz</b>                      Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg).                      Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Stadt Schwäbisch Hall bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der B 19 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen.</p> <p>Maßnahmen der passiven Lärmsanierung erfolgten bereits im Bereich der Stadt Schwäbisch Hall.</p> <p>Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich. Aufgrund zahlreicher bereits laufender bzw. sich in der Vorhabensplanung befindlicher Programme kann ein exakter Umsetzungszeitpunkt derzeit nicht benannt werden. Bei konkretem Interesse wird gebeten sich mit dem Regierungspräsidium Stuttgart (Abteilung4@rps.bwl.de) in Verbindung zu setzen.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.1	<b>Kreisverkehr Schwäbisch Hall GmbH</b>	30.09.2022	<p>Wir bedanken uns für die Zusendung der Unterlagen und geben in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen Stadtbus Schwäbisch Hall GmbH, Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Röhler Touristik GmbH und Nahverkehr Hohenlohekreis (NVH) nachfolgende Stellungnahme ab. Weil die einzelnen Verkehrsunternehmen (VU) in Bezug auf Anordnung von Tempo 30 auf zahlreichen Hauptverbindungsachsen im Stadtgebiet Schwäbisch Hall stark in ihrer Wirtschaftlichkeit (sprich höhere Produktionskosten) betroffen sind, haben die VUs angekündigt, zum Teil zusätzlich eigene Stellungnahmen für ihr Unternehmen abzugeben.</p> <p>Übereinstimmend lautet die Aussage aller VUs, dass mit Anordnung von weiträumig Tempo 30, insbesondere auf den Hauptverkehrsachsen im Stadtgebiet sowie auf der Achse zum Bahnhof SHA-Hessental, die bestehenden Fahrpläne so nicht mehr gefahren werden können, weil zu viel Zeit verloren geht, die nicht an anderer Stelle kompensiert werden kann. Beim ÖPNV sind nicht nur die Fahrzeiten einer einzelnen Fahrt zu sehen, sondern die Busumläufe insgesamt, die Dienste der Fahrer, und für den Fahrgast insbesondere die Anschlüsse an den wichtigen Knotenpunkten (ZOB, Bahnhof SHA-Hessental). Wenn die Anschlüsse nicht mehr funktionieren, werden viele Fahrgäste den ÖPNV nicht mehr nutzen.</p> <p>Aus diesem Grund bitten wir die Stadt Schwäbisch Hall, Tempo 30 nur auf den Straßenabschnitten anzuordnen, auf denen gesetzlich kein Spielraum besteht, und die Anordnung von Tempo 30 eng mit den Verkehrsunternehmen abzustimmen, damit diese die Mög-</p>	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. I.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<p>lichkeit haben, ihre Fahrpläne rechtzeitig vor Einführung zu ändern (sprich mindestens 6 Monate Vorlaufzeit). Aus wirtschaftlichen Gründen, sprich wenn keine Kompensation des Mehraufwands durch Tempo 30 erfolgt (z.B. durch eine Busbeschleunigung mittels Busspuren oder Bevorrechtigung an Ampelanlagen, bzw. durch einen finanzieller Ausgleich der Mehraufwendungen), wird es voraussichtlich zu Einschränkungen des Fahrplan-Angebots bei den VUs kommen.</p> <p>Letzteres wäre aus unserer Sicht für die Akzeptanz des ÖPNVs nicht gut, wir würden mit hoher Wahrscheinlichkeit viele Fahrgäste verlieren, und zwangsweise würde es zu einer höheren Verkehrsbelastung (verbunden mit mehr Lärm) im Stadtgebiet kommen. Neben weiteren Faktoren wie hohe Spritpreise, Fahrer-mangel, erhöhte Lohnforderungen des Personals, anhaltender Fahrgastverlust seit der Corona-Pandemie, hoher Krankenstand beim Personal, notwendige Investitionen zugunsten einer notwendigen Dekarbonisierung des Fuhrparks u.a.m., wird Tempo 30 die Produktionskosten im ÖPNV erhöhen, und bei ausbleibender Kompensation das Ziel einer Verkehrswende zugunsten umweltfreundlicher Verkehre mit in Frage stellen.</p> <p>Deutlich einfacher wäre für die Verkehrsunternehmen die Anordnung von Tempo 40 auf den Hauptverkehrsachsen zu kompensieren. Die Frage ist, ob durch Anordnung von Tempo 40 und Sanierung von Straßenabschnitten (Beseitigung von Löchern in der Straße sowie Erhöhung der Schachtdeckel auf das Niveau der Straße) nicht ebenfalls eine Lärmreduzierung in dem</p>	<p>Tempo 40 bewirkt eine deutlich geringere Lärminderung als Tempo 30. In einigen Streckenabschnitten sind sowohl die Lärmpegel als auch die Betroffenen sehr hoch, sodass für eine Entlastung der Anwohnenden eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 notwendig ist.</p> <p>Zudem sind Geschwindigkeitsbeschränkungen Sofortmaßnahmen, die zu einer direkten Entlastung der Anwohnenden beitragen. Der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Umfang erreicht werden kann, wie sie gesetzlich gefordert ist. Zusätzlich kann, wie im Lärmaktionsplan vorgeschlagen, auch ein Ausbau des ÖPNVs das Lärmniveau, verbunden mit einer Reduzierung des MIVs im Stadtgebiet, deutlich verringern. Werden zusätzlich Elektrobusse gefördert, werden auch diese (insbesondere an den Haltestellen) zur Lärmreduktion beitragen. Wie in nahezu allen Städten in Deutschland entsteht die hohe Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsachsen auch in Schwäbisch Hall nicht vorrangig vom Durchgangsverkehr, sondern vom Binnenverkehr, der sinnvoll verlagert werden kann.</p> <p>Anhand Berechnungen der VUs würden sich mit Anordnung von Tempo 30 auf allen zur Diskussion bzw. Anordnung stehenden Streckenabschnitte nachfolgende Auswirkungen ergeben, aufgezeigt exemplarisch an einzelnen Beispielen:</p> <p>Linie 1 (Stadtbus SHA), Fahrweg Tullauer Höhe zum Bahnhof SHA-Hessental: ca. 2,5 Minuten längere Fahrzeit pro Fahrt. Macht bei 54 Fahrtenpaaren an einem Schultag einen Mehraufwand von rund 4,5 Stunden pro Tag, bzw. in einem Jahr an allen Tagen rund 1.350 Stunden Mehraufwand rechnerisch allein für das Personal. Weil die heutigen Wendezeiten in Michelbach/Bilz und am Mörikeplatz mit den längeren Fahrzeiten zum Teil nicht mehr ausreichen und sich dadurch auch Pausenzeiten des Fahrpersonals ändern und Reservezeiten für den stabilen Fahrbetrieb (Verspätungen) verloren gehen, müssten zusätzliche Kurse</p>	<p>erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke und somit erst mittel- bis langfristig. Nach Realisierung der Maßnahmen ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p> <p>Der reelle Fahrzeitverlust ist zum einen geringer als der theoretisch errechnete und zum anderen fällt er im ÖPNV nochmals geringer aus als im Individualverkehr. Die Reisezeit des ÖPNVs hängt maßgeblich von anderen Faktoren wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, usw. ab.</p> <p>Die Aussage, dass mit den beschlossenen Geschwindigkeitsbeschränkungen es entweder zu einer Reduzierung der Feinerschließung (Wegfall von Haltestellen, Verkürzung des Liniennetzes) kommen wird, oder aber es mehr Fahrzeuge und Fahrpersonale (Sprungkosten!) für die Produktion derselben Leistung benötigt werden, kann derzeit weder bestätigt noch vollständig verworfen werden.</p> <p>Inwiefern eine Fahrzeitverlängerung insbesondere in den kritischen Spitzenzeiten auftreten wird und ob diese gegebenenfalls ursächlich eine Erhöhung der Kosten bewirkt, ist nicht geklärt.</p> <p>Es wird daher empfohlen, die möglichen Beeinträchtigungen in der Realität zu ermitteln. Hierzu sollte zu unterschiedlichen Tageszeiten bzw. mit den unterschiedlichen Linienvorläufen</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>(mit zusätzlichen Fahrzeugen und zusätzlichen Fahrern) eingeplant werden, was zusätzlich zu Sprungkosten führt.</p> <p>Linie 2 (Stadtbus SHA), Fahrweg Breiteich zum Bahnhof SHA-Hessental: ca. 2 Minuten längere Fahrzeit pro Fahrt. Macht bei 25 Fahrtenpaaren an einem Werktag Mo-Fr einen Mehraufwand Personal von rund 2 Stunden pro Tag, bzw. in einem Jahr 550 Stunden. Selbige Problematik wie bei der Linie 1 bei Wendezeiten und ggf. entstehenden Sprungkosten, will man schlechtere Anschlüssen am Bahnhof SHA-Hessental und Anschlussverluste am ZOB vermeiden.</p> <p>Linien 12, 13, 17 und 18 (Firma Müller), Fahrweg Ellwangen/Bühlertal/Vellberg zum ZOB über Schenkensee - Langer Graben: ca. 1,5 Minuten längere Fahrzeit pro Fahrt. Anschlüsse am ZOB und im Bühlertal funktionieren dann mit dem bestehenden Fahrplan nicht mehr zuverlässig, sämtliche Umläufe und Dienste müssen neu geplant werden. Bei ca. 60 Fahrtenpaaren an Schultagen ein Mehraufwand von ca. 3h pro Tag, bzw. ca. 900h pro Jahr, einschließlich der Ferien- und Wochenendverkehre. Auch hier ggf. Sprungkosten, wenn ein zusätzliches Fahrzeug und ein zusätzlicher Fahrer benötigt wird, um Anschlüsse zu sichern.</p> <p>Linie RB14 (Regiobus), Fahrweg Bühlertal zum Bahnhof SHA-Hessental: ca. 1,5 Minuten längere Fahrzeit. In Verbindung mit der zukünftigen Anbindung von Sulzdorf an den Regiobus RB14 können mit dem bestehenden Fahrplan die vom Land Baden-Württemberg geforderten verlässlichen Anschlüsse von/zu den</p>	<p>eine Fahrzeitanalyse durchgeführt werden. Von Interesse ist zum einen, welcher Streckenanteil tatsächlich mit einer Geschwindigkeit 50 km/h (oder schneller) befahren wird und zum anderen, welche Fahrzeitverluste sich mit einer Maximalgeschwindigkeit 30 km/h ergäben.</p> <p>Falls keine Auswertung der Fahrtenschreiber möglich ist, wird eine beobachtende Mitfahrt (z. B. Aufzeichnung Route und Geschwindigkeit mit Geotracker-App) vorgeschlagen. Anhand dessen kann festgestellt werden, auf welchen Streckenabschnitten der ÖPNV tatsächlich 50 km/h bzw. schneller als 30 km/h fährt und wie hoch der Fahrzeitverlust in Realität ist. Auf Grundlagen dessen können, wenn die Notwendigkeit besteht, Kompensationsmaßnahmen geprüft werden, wie z.B. eine innerörtliche Anpassung der Linienverläufe.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Züge nicht mehr realisiert werden und es verringert sich bei jedem Umlauf (hin und zurück) die Pausenzeit der Fahrer in Bühlertann allein durch Tempo 30 in Hessental um 3 Minuten. Bei täglich 19 Fahrtenpaaren (am Wochenende 17 bzw. 18) beläuft sich der Mehraufwand auf ca. 350 Stunden beim Fahrpersonal, welcher nicht durch höhere (Landes-) Zuschüsse und/oder zusätzliche Fahrgeldeinnahmen abgedeckt wird.</p> <p>Linie 28 (NVH Künzelsau), Fahrweg Untermünkheim (schon heute Zeitverlust von ca. 40 Sekunden aufgrund von Tempo 30) zum Bahnhof SHA-Hessental: ca. 2,5 Minuten längere Fahrzeit. Schon heute sind oftmals die Umsteigezeiten am Bahnhof SHA-Hessental auf die Züge in Richtung Stuttgart und Nürnberg sehr knapp, wenn die Busse Verspätungen von der B19 aus Richtung Künzelsau mitbringen. Eine längere Fahrzeit von 2,5 Minuten führt dann dazu, dass praktisch kein Zuganschluss mehr sicher erreicht werden kann. Alle Fahrten müssten damit früher in Künzelsau starten und würden in der Gegenrichtung entsprechend später in Künzelsau ankommen, was die Nutzung des ÖPNVs unattraktiver macht.</p> <p>Wir bitten die Stadt Schwäbisch Hall, bei der weiteren Planung bzgl. Lärmaktionsplan und Tempo 30 den ÖPNV/Busverkehr nicht isoliert zu betrachten, sondern bei den weiteren Planungen die Aspekte des ÖPNVs zu integrieren und mit als Teil des städtischen Verkehrs in Bezug auf Lärmreduzierung und Lösung gegen steigendes MIV-Verkehrsaufkommen und die daraus resultierenden Verkehrsprobleme zu sehen. Die Stadt Schwäbisch Hall darf aus unserer Sicht mit der</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			geplanten weiträumigen Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen nicht über das Ziel hinaus schießen und damit den städtischen und regionalen ÖPNV nachhaltig schwächen.	
VIII.1	<b>ADFC SHA</b>	16.08.2022	<p>Der ADFC SHA begrüßt die Möglichkeit zur Beteiligung der Bürgerschaft zu dem von der Firma Rapp Trans AG erstellten Gutachten zum Lärmaktionsplan. Wir möchten insbesondere aus der Sicht der Radfahrenden zu den Auswirkungen der Lärmaktionsplanung Stellung nehmen.</p> <p>Zu den Folgen und Auswirkungen übermäßigen Lärms sind im Gutachten ausführliche Aussagen getroffen worden, die den Schluss zulassen, dass dringender Handlungsbedarf besteht, um den Lärmbetroffenen das Leben zu erleichtern.</p> <p>Es kann davon ausgegangen werden, dass kurz- und mittelfristig andere Maßnahmen zur Lärmreduzierung wie bspw. Straßenbelagserneuerung, Lärmschutzwälle und Einbau von Lärmschutzfenstern nicht umfassend erfolgen. Daher bleiben als Sofortmaßnahmen nur die verkehrsrechtlichen Regelungen zur Geschwindigkeitsreduzierung übrig. Wir erwarten daher, dass alle die im Gutachten auf S. 77 ff aufgeführten Lärminderungsmaßnahmen im vorgesehenen Umfang zeitnah umgesetzt werden. Diese Erwartung besteht auch für die Streckenabschnitte, bei denen die Stadt einen Ermessensspielraum für die Temporeduzierung auf 30km/h hat.</p>	Die Maßnahmen wurden vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.
VIII.2			Die oben genannten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung haben auch positive Auswirkungen	Zustimmung. Im Lärmaktionsplan können ausschließlich Maßnahmen aus Lärmschutzgründen festgesetzt werden. Werden

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>für den Radverkehr, erst recht auf den Streckenabschnitten, bei denen kein straßenbegleitender Radweg vorhanden ist, wie bspw. Crailsheimer Straße, Johannerstraße, Einkornstraße und Sulzdorfer Straße. Darüber hinaus führt eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auch zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses und einer weiteren Lärmreduzierung.</p> <p>„Geringere Geschwindigkeiten im Straßenverkehr bedeuten weniger Verletzte, weniger Tote, weniger Lärm, weniger Energieverbrauch - dafür aber mehr Lebensqualität und Sicherheit. Im Straßenverkehr sind zu hohe Geschwindigkeiten Unfallursache Nr. 1 – nicht nur in Baden-Württemberg. Vor allem schwächere Verkehrsteilnehmer fühlen sich durch schnell fahrende Kraftfahrzeuge gefährdet. Bei Unfällen mit Tempo 50 sterben 7 von 10 ungeschützten Verkehrsteilnehmenden, bei Tempo 30 überleben 9 von 10. Geringere Geschwindigkeiten bedeuten außerdem weniger Stress-, Lärm- und Schadstoffbelastung, und sie tragen zu einem besseren Miteinander im Straßenverkehr bei. Zahlreiche Verbände, ein Bündnis vieler Kommunen und der aktuelle Forschungsstand sprechen für eine Reduktion der Geschwindigkeit – vor allem in Hinblick auf mehr Verkehrssicherheit. Nur mit einer Temporeduktion sind die Ziele der Vision Zero zu erreichen, zu der sich auch die badenwürttembergische Landesregierung bekennt. Der ADFC fordert eine Grundvoraussetzung der Gleichbehandlung der Verkehrsmittel, und damit einer höheren Sicherheit für Radfahrende und Fußgänger durch eine stärkere Angleichung der Geschwindigkeiten durch eine innerörtliche Regelgeschwindigkeit von 30 km/h. Höhere Geschwindigkeiten</p>	<p>geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen umgesetzt, haben diese jedoch eine positive Auswirkung auf den Fuß- und Radverkehr und die Verkehrssicherheit.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>(z.B. Tempo 50) können auf einzelnen Hauptverkehrsstraßen weiterhin zulässig sein, sofern diese mit qualitativ hochwertigen, ausreichend breiten und möglichst geschützten Radverkehrsanlagen ausgestattet sind. Also Tempo 30 als Regel, Tempo 50 als Ausnahme.“ (Quelle: Dossier ADFC, LV BW Mehr Sicherheit mit weniger Tempo)</p> <p>Auch im Hinblick auf die notwendige Verkehrswende ist mit einer weiter ansteigenden Zunahme des Radverkehrs zu rechnen. Die Akzeptanz zum Umstieg auf das Fahrrad hängt wesentlich von der vorhandenen Radinfrastruktur ab und dem subjektiven Sicherheitsgefühl Radfahrender.</p>	
IX.	<b>LRA SHA Ordnungs- und Straßenverkehrsamt</b>	19.09.2022	<p>Der Aufgabenbereich des Ordnungs- und Straßenverkehrsamtes des Landratsamtes Schwäbisch Hall ist durch Ihre Lärmaktionsplanung nicht betroffen, eine Bindungswirkung ist nicht erkennbar. Insofern sind wir in dieser Angelegenheit kein Träger öffentlicher Belange, der angehört werden müsste. Bitte teilen Sie uns mit, mit Blick auf welche Zuständigkeit uns diese Anhörung zugesandt wurde.</p>	Kenntnisnahme.
X.	<b>LRA SHA Ordnungs- und Straßenverkehrsamt</b>	07.09.2022	<p>Vielen Dank für die Beteiligung. Wir als Fachbereich Ordnung haben hier keine Zuständigkeit.</p>	Kenntnisnahme.

### Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	<b>Bürger:in 1</b>	14.08.2022	Als direkter Anwohner in der Untermünkheimerstr. Nr. in Gelbingen befürworte ich die Einrichtung einer 30 km Zone in der Ortsdurchfahrt Gelbingen ausdrücklich. Das Interview mit Herrn Wahl im HT bestätigt eindeutig die positive Wirkung. Ich verspreche mir auch, dass wegen einer 30 km Zone viele Autofahrer unsere Ortsdurchfahrt meiden und die Ostumfahrung nutzen. Ich sehe häufig Fahrzeuge der Molkerei, der Bäuerlichen Erzeugergemeinschaft oder von Hessentaler Speditionen durch Gelbingen fahren. Das müsste eigentlich nicht sein. Sicher gibt es auch noch Fahrzeuge die es genau so machen, nur eben nicht so eindeutig zuzuordnen sind.	Kenntnisnahme.
II.1	<b>Bürger:in 2</b>	20.08.2022	Obwohl ich auf das Auto als Transportmittel (Krankheit) angewiesen bin, begrüße ich sehr die Einrichtung der 30 Zonen auch weil wir direkt an der Bundesstraße in Gelbingen wohnen.	Kenntnisnahme.
II.2			Wenn ich die Planung richtig verstehe beginnt die vorgeschlagene 30 er Zone am "Schwanen" in Gelbingen. Das finde ich nicht gut, es würde bedeuten das alle Autos direkt vor unserer Wohnung abbremsen und Gas geben. Das würde noch mehr Dreck und Lärm bedeuten, es wäre also keine Entlastung für uns. Außerdem ist der Schwanen jetzt Wohnhaus und da spielen (leider und sehr gefährlich) auch Kinder auf dem Gehweg, außerdem wird die Ein/Ausfahrt dort morgens und abends viel mehr benutzt als früher.	Die Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags wird für den Bereich B 19 beginnend 70 m nach der Einmündung „Köberle“ bis 30 m nach dem Wohngebäude Müllersteigle 2 festgesetzt. Das Gasthaus Schwanen befindet sich laut Google Maps in der Brauerstraße 7 und somit nicht direkt am Ende/Beginn der Geschwindigkeitsbeschränkung.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>Auch für die Busse (und die Kinder), die an der Haltestelle ein und ausfahren wäre es sicherer wenn hier auch 30 wäre.</p> <p>Als Autofahrerin stört mich das jede Ortschaft ihr eigene Auslegung der 30er Zone hat. Warum kann die Stadt Schwäbisch Hall nicht allgemein 30 innerhalb des "Stadtkern" einführen? In Untermünkheim klappt das doch sehr gut.</p>	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht frei gewählt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nur dort eingeführt werden, wo eine Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegt.</p>
III.	<b>Bürger:in 3</b>	11.08.2022	<p>Wir sind direkte Anwohner der Einkornstraße, südlicher Teil. Hiermit nehmen wir an der Bürgerbefragung zum Thema Lärm teil.</p> <p>Die Lärmbelästigung durch den täglichen Verkehr ist nahezu unerträglich. Auch am Wochenende gibt es hohe Verkeraufkommen.</p> <p>Die letzte umfangreiche Sanierung der Einkornstraße fand vor mehr als 30 Jahren statt.</p> <p>Der schlechte Zustand der Straße und Geschwindigkeitsbegrenzung mit 50km/h führen zu erheblichen Lärmbelästigung.</p> <p>Zudem hat der Schwerlastverkehr in erheblichem Maße zugenommen.</p> <p>Aus unserer Sicht würde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h eine erhebliche Entlastung für uns Anwohner bringen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Im Lärmaktionsplan ist eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags für den Bereich L 1056 Sulzdorfer Straße/Einkornstraße zwischen Einmündung Bühlertalstraße im Norden und Kreisverkehrsplatz im Süden festgesetzt.</p>
IV.1	<b>Bürger:in 4</b>	06.09.2022	<p>Wir finden die BürgerInnenbeteiligung eine sehr wichtige Sache - gut, dass es in diese Richtung geht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>Mein Mann und ich plädieren dafür, dass die geplante 30er-Zone in Steinbach (Bereich L1056) bis zur Fußgängerampel am Friedhof in der Steinbacher Straße ausgeweitet wird. Der Bezeichnung ist zu entnehmen, dass die 30er-Zone nur bis zur Hessentaler Straße gehen soll.</p>	<p>Zwischen dem Mühlweg und dem Friedhof gibt es keine Lärmbetroffenheiten, sodass eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen an dieser Stelle nicht gerechtfertigt werden kann.</p>
IV.3			<p>Wir wohnen in der Hagenbacher Steige und haben 3 Kinder, die in den Kindergarten in Steinbach bzw. in die Schule an der Comburg gehen. Mit der Ausweitung bis zur Fußgängerampel (Friedhof) wird der Kindergarten- und Schulweg sicherer werden.</p> <p>Neben dem Aspekt des Lärms durch den Autoverkehr, spielt der Sicherheitsaspekt in diesem Bereich (ab der Ampel in der Steinbacher Straße) eine wesentliche Rolle, da es sich um einen Schulweg und Kindergartenweg handelt. Die Straße als öffentlicher Raum soll allen Verkehrsteilnehmern gleichermaßen dienen, nicht nur den Autofahrern.</p>	<p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p> <p>Zustimmung. Thema eines gesamthaften Verkehrskonzeptes.</p>
IV.4			<p>Hier gilt es, die vulnerabelsten Mitglieder der Gesellschaft besonders zu schützen. Ein Teil der Hessentaler Straße ist seit einiger Zeit eine 30er „Teilzeit-Zone“ (Montags-Freitags von 7:30 Uhr bis 15:00 Uhr). Wir sind jeden Morgen mit dem Fahrrad, Laufrad und/oder zu Fuß zum Kindergarten unterwegs und müssen feststellen, dass sich der allergrößte Teil der AutofahrerInnen nicht an Tempo 30 hält. Das macht den täglichen Weg sehr unsicher und sehr anstrengend. Um die Situation dauerhaft sicherer zu gestalten und damit die AnwohnerInnen tatsächlich von der Lärmreduktion profitieren, ist eine stationäre Geschwindigkeitskontrolle in diesem Bereich notwendig. Es spricht nichts dafür,</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.3			<p>Grund befürworte ich eine weitere Einschränkung des Tempolimits von 40 auf 30 km/h.</p> <p>2. Noch schlimmer ist die Verkehrssituation, die sich für alle Anwohner der Straße „Am Postgüttele“ ergibt, wenn man in den Langen Graben einfahren möchte. Aufgrund der Verkehrsdichte und der Geschwindigkeiten, die der fließende Verkehr auf dem Langen Graben an den Tag legt, ist es nur sehr schwer möglich, vom Postgüttele aus auf den Langen Graben einzufahren. Rücksicht wird dort nicht genommen, teilweise wartet man tatsächlich 5 Minuten lang, bis sich eine Situation ergibt, bei der man endlich sicher auf den Langen Graben fahren kann. Biegt man vom Postgüttele aus rechts in Richtung Friedhofsdreieck ab, benötigt man zum Abbiegen die Gegenfahrspur, wodurch sich im fließenden Verkehr sehr oft gefährliche Situationen ergeben. Auch hier würde eine Reduktion auf Tempo 30 die Situation entschärfen.</p> <p>3. Die Ausfahrt vom Postgüttele ist darüber hinaus sehr unübersichtlich. Sehr schnell fahrende Fahrradfahrer sind oft auch nur „im letzten Moment“ zu erkennen. Auch hier würde eine Reduktion auf Tempo 30 für alle Verkehrsteilnehmer die Situation entschärfen.</p> <p>4. Generell sollte an der Ausfahrt vom Postgüttele auf den Langen Graben endlich mal etwas unternommen werden, um es den Anwohnern zu erleichtern, auf den Langen Graben zu fahren. Oft wünscht man sich tatsächlich eine Ampelanlage,</p>	<p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sowie der Verkehrsorganisation sind nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			<p>Zone abgelehnt wird. Dabei ist aufgrund des Lärmaktionsplans Tempo 30 hier verpflichtend.</p> <p>Das können wir als lärmgeplagte Bürger nicht verstehen. Kann der Gemeinderat den Lärmaktionsplan ignorieren?</p> <p>Zitat aus dem Abstimmungsbericht: „Hauptgründe bei den mehrheitlich abgelehnten Maßnahmen waren, dass man die Akzeptanz der Bürger nicht kenne .... und die Verhältnismäßigkeit an diesen Straßenabschnitten wurde in Frage gestellt.“</p> <p>Bürger, die im Grünen wohnen, akzeptieren Tempo 30 wahrscheinlich weniger als die lärmgeplagten Anwohner. Hier ist aber – auch vom Gemeinderat – Gemein-sinn und Rücksicht gefordert.</p> <p>Meine Frage, die ich beantwortet haben möchte: Darf der Gemeinderat den Lärmaktionsplan ignorieren und trotz verpflichtendem Tempo 30 die Johanniterstraße davon ausnehmen?</p>	<p><i>tags/nachts), verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.»</i></p> <p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
VII.	<b>Bürger:in 7</b>	07.09.2022	<p>Leider war in der Zeitung ein falscher Link angegeben. Er führte zur Bausparkasse.</p> <p>Kein Wunder dass die Beteiligung so gering ausfällt. Auch die Info auf den Seiten der Stadt zu finden ist eine Aufgabe für sich.</p> <p>Nichts desto trotz, mein Vorschlag.</p> <p>Da nur ein paar kleine Straßen wie die Schellergasse übrigbleiben, so wie die Haller Str. macht es doch Sinn Hessental komplett in eine 30er Zone umzuwandeln.</p>	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht frei gewählt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nur dort eingeführt werden, wo eine Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Das trifft natürlich auf die anderen Stadtbereiche ebenso zu. Wo Nebenstrasse mit 50 befahren werden dürfen und auf der Durchgangsstrasse 30 gilt. Das macht keinen Sinn.</p>	<p>Aufgrund von rechts vor links Regelungen etc. sind Nebenstraßen dennoch häufig keine attraktiven Alternativrouten.</p>
VIII.1	<b>Bürger:in 8</b>	28.07.2022	<p>Der Artikel über die Beteiligung der Bürger an dem Lärmaktionsplan, wie er heute im HT geschildert wurde, veranlasst mich folgendes zu schreiben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nur 12 Bürger sind zu der Informationsveranstaltung gekommen,</li> <li>• Offenbar wurde die Veranstaltung vom 27.7. erst am 22.7. angekündigt,</li> <li>• Angeblich ist nur ein Stadtrat bei der Veranstaltung erschienen,</li> <li>• Der Lärm von Motorradfahrern wurde in lächerlicher Weise dargestellt (nicht vom HT): „Für einen sei der Sound seiner Maschine Musik in den Ohren, für manch anderen störender Krach“. Vielleicht lässt sich „die Musik in den Ohren“ auch anderswo hören.</li> </ul> <p>Meine Meinung: Die geringe Beteiligung lässt sich z. T. darauf zurückführen, dass die vom Lärm belästigten Bürger der Meinung sind, dass das Problem von der Stadtverwaltung und dem Gemeinderat ohnehin nicht ernst genommen wird (z.B. Punkte 1-4). Das wird auch durch die kurzfristige Ansage des Termins und das Desinteresse der übrigen Stadträte deutlich.</p>	Kenntnisnahme.
VIII.2			<p>Der Lärmschutz sollte aber aus gesundheitlichen Gründen ernst genommen werden. Als Anwohner der B19 in Gelbingen bin ich für Tempo 30 in Gelbingen zum Lärmschutz und was noch dazu kommt nämlich</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			den Gefahrenschutz (der Straßenverlauf in Gelbingen ist kurvig und unübersichtlich).	
IX.1	<b>Bürger:in 9</b>	06.09.2022	<p>Öko - Monstertraktoren mit 70 km/h vom Acker in die Innenstadt!</p> <p>Öko - Monstertraktoren rasen mit ihren Anhängern die Crailsheimer Strasse stadteinwärts zwischen 50 und 60 km/h.</p> <p>Das schwere Ackergerät mit Riesen-Anhängern ist unterwegs durch die Innenstadt von den landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Bühlertals zur gegenüberliegenden Talseite zur Biogasanlage in Michelfeld.</p> <p>Ohrenbetäubender Lärm wird verursacht durch die Turbolader der Traktoren und das Surren der groben für Ackerboden vorgesehenen Reifenstollen.</p> <p>Mit hoher Geschwindigkeit lassen die Fahrer die Riesentraktoren einfach bergab laufen. Der Anhalteweg im Fall einer erforderlichen Notbremsung ist sicher länger als der eines PKWs, d.h. mehr als 40 bis 50 Meter.</p> <p>Bei dem ersten Unfall mit Schwerverletzten oder gar Toten werden die jetzt Verantwortlichen ganz sicher zur Rechenschaft gezogen. Ein Lamenti - zu Spät!</p> <p>Der echte Verkehrsfluss ist zwischen 65 und 70 km/h Verkehrskontrollen hierzu führen zu keinem veränderten Fahrverhalten.</p> <p>Die Beschleunigung der Monstertraktoren bergaufwärts ist zusätzlich bedrohlich laut.</p>	Schwerverkehr wird in der Lärmaktionsplanung gesondert berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.2			<p>Mit Turboladern und mit Vollgas scheppern die leeren Blechanhänger in der rumpeligen, notdürftig geflickten Strasse durch die Schlagloch-Straßenschäden und abgesunkenen Gullydeckel.</p> <p>Motorrad - und Autoposer ergötzen sich am eigenen Sound beim Start an der Ampel am Langenfelder Tor. Das extra Auspuff-Sounddesign haben sie schließlich bezahlt.</p> <p>Tagsüber sind ruhige Gespräche mit Kunden in den Geschäften an dieser Straße praktisch unmöglich.</p> <p>Für Wohnen und Schlafen im nächtlichen Lärm sind Lärmschutzfenster nicht ausreichend um die tiefen Frequenzen und Vibrationen wegzufiltern, die die 40Tonner - Sattelzüge und die Monstertraktoren auf dem Weg zur Biogasanlage auf der gegenüberliegenden Talseite verursachen.</p>	<p>Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags behebt Straßenschäden. Allerdings erfolgt dieser erst im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke. In der Zwischenzeit können Straßenschäden bei der Stadt gemeldet werden:  <a href="https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung">https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung</a></p>
IX.3			<p>Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 40 km/h wie sie am Parkhaus Langer Graben schon eingerichtet ist, sollte im Bereich zwischen Bausparkasse und Holzmarkt ebenso möglich sein.</p>	<p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
IX.4			<p>Man fragt sich: wieso wird der untere Abschnitt der Crailsheimer Strasse neben Landratsamt (!) und Parkhaus mit der 40er Zone priorisiert.</p>	<p>Dazu kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Die Geschwindigkeitsbeschränkung wird straßenverkehrsrechtliche Gründe haben (z. B. Verkehrssicherheit).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.5			<p>Die Lebensgefahr für Fahrradfahrer, oft mit Kinderanhängern auf dem Radweg parallel zu dieser Strasse und Fußgänger ist folglich sehr hoch. Gesundheitliche Schäden für die Radfahrer und deren Kinder durch Lärm, Abgase.</p> <p>Abwertung der Immobilien entlang der Straße</p>	<p>Kenntnisnahme. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit dem Anliegen befassen.</p>
X.	<b>Bürger:in 10</b>	06.09.2022	<p>Seit Mai 2014 haben wir uns bemüht, auf die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr an der Tüngentaler Straße aufmerksam zu machen.</p> <p>Weil niemand unser Anliegen ernst nahm, haben wir aufgegeben einen Dialog mit den entsprechenden städtischen Stellen zu führen. Es bestand keinerlei Interesse, die Sorgen und Nöte der Anwohner ernst zu nehmen, geschweige denn eine nachhaltige Verbesserung zu erarbeiten.</p> <p>Unsere Argumente wurden ignoriert und kleingeredet. Ein Hauptproblem aus unserer Sicht sind sehr schnelle Fahrzeuge (sicher über 100 km/h) in der Nacht und den frühen Morgenstunden, die uns und andere Anwohner immer wieder aus dem Schlaf reißen. Die Folgen solcher Schlafunterbrechungen sind mittlerweile hinreichend bekannt....</p> <p>Ob hier Tempo 30 die Lösung ist, sei dahingestellt.</p> <p>Wir würden uns freuen, wenn im Zuge des Lärmaktionsplanes auch dieses Thema aufgegriffen wird.</p> <p>Hintergrundinfo:</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Tüngentaler Straße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes nicht kartiert. Es besteht die Möglichkeit, die Straße in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Gleichermaßen kann die Stadt die dortige Situation bei der nächsten Verkehrsschau berücksichtigen.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>längere Fahrzeit (für 3 km sind das 2 min 24 sec), damit höhere Emissionen, bergab steht man dauernd auf der Bremse). Tempo 40 wie z.B. überall in Stuttgart, auch etwa auf der 3-spurigen Cannstatter Str., wäre ein guter Kompromiss in Schwäbisch Hall.</p>	<p>stautfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Lichtsignalanlagen, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein. Kann eine Verstärkung des Verkehrsflusses erreicht werden, nimmt auch die Luftschadstoffbelastung ab (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016).</p>
XII.	<b>Bürger:in 12</b>	05.09.2022	<p>Ich begrüße die Initiative zum Lärmaktionsplan und die geplanten Temporeduzierungen sehr!</p> <p>Ich wohne selbst an der Brauerstraße und kann berichten, dass ein angenehmes Gespräch an der Haustür kaum möglich ist, da es nach kurzer Zeit aufgrund des Lärms unglaublich anstrengend wird. Gerade an heißen Sommertagen müssen meine Familie und ich regelmäßig überlegen, in welchen Räumen wir morgens und abends lüften oder uns aufhalten und unterhalten möchten - beides gleichzeitig ist aufgrund des Autolärms eine Belastung.</p> <p>Eine Temporeduktion wird hier hoffentlich viel Erleichterung bringen!</p> <p>Ein weiterer Punkt jenseits der Lautstärke: In der Nachbarschaft wohnen viele junge Kinder, die gern mit dem Fahrrad hin und her fahren oder um die Häuser rennen. Tempo 30 bringt hier also auch einen deutlichen Sicherheitsgewinn!</p> <p>Sicher habe Anwohner auch an anderen betroffenen Abschnitten ähnliche Sorgen. Ich würde mich daher freuen, wenn auf möglichst vielen Strecken das Tempo reduziert werden könnte. Nicht als Anwohnerin, sondern als Fußgängerin bin ich häufiger entlang der</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Neuen Reifensteige und des Langen Grabens unterwegs. Beide Straßen sind tagsüber extrem laut und daher belastend, besonders, wenn man mit kleinen Kindern unterwegs ist.</p> <p>Auch hier wäre zusätzlich zur Lärminderung der Sicherheitsgewinn ein weiterer Vorteil.</p> <p>Die relativ kurze Verlängerung von Fahrzeiten halte ich für eine sehr verkraftbare Einschränkung im Vergleich zur Verbesserung der Lebensqualität an diesen Straßen! An den umliegenden Orten (Michelbach, Untermünkheim) sehe ich auch an mir selbst, wie schnell eine Gewöhnung an die verminderte Geschwindigkeit einsetzt.</p> <p>Ich hoffe, dass möglichst viele Abschnitte von der Temporeduzierung profitieren können!</p>	
XIII.1	<b>Bürger:in 13</b>	05.09.2022	<p>Hiermit nehme ich Stellung zu dem Lärmaktionsplan.</p> <p>B19 Johanniterstr. Kein Tempo 30! Eine zweispurige Bundesstraße in der zum Größten Teil auch Gewerbe betroffen ist, der Verkehr durch eine Ampelanlage geregelt wird, stellt keine Gefahrenlage dar. Somit ist Tempo 30 nicht verhältnismäßig.</p>	<p>Die sachgerechte Abwägung (Bericht Kap. 12.1.1) zeigt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags in diesem Bereich verhältnismäßig ist. Die Betroffenheiten oberhalb der Auslöse- und Pflichtwerte sind hoch. Es handelt sich hierbei um eine Gefahrenlage durch Lärm. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
XIII.2			L2218 Langer Graben	<p>Die sachgerechte Abwägung (Bericht Kap. 12.1.3) zeigt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags in diesem Bereich verhältnismäßig ist. Die Betroffenheiten oberhalb der Auslöse- und Pflichtwerte sind hoch. In der Regel</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.3			Kein Tempo 30! Hier handelt es sich um ein Hauptverbindungsweg. Um den Verkehrsfluss von der Johanni-terstraße nicht zu beeinträchtigen, lehne ich Tempo 30 ab.  L2218 Langer Graben/Crailsheimer Str. Kein Tempo 30! Hier handelt es sich um ein Hauptverbindungsweg. Um den Verkehrsfluss von der Johanni-terstraße nicht zu beeinträchtigen, lehne ich Tempo 30 ab. Und es handelt sich um eine zwei-spurige Straße, somit kann der Verkehr schneller aus der Innenstadt und damit auch der Lärm geleitet werden.	verbessert sich der Verkehrsfluss bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstra-ßen, Umweltbundesamt 2016). Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.  s. Wertung XIII.2.
XIII.4			L1060 Ellwanger Straße bis Schillerstr. Kein Tempo 30! Entscheidung Gemeinderat stimme ich zu!	Kenntnisnahme.
XIII.5			L1060 Sulzdorf Bühlertalstraße (von Handwerkerpark bis Herdweg) Kein Tempo 50! Stimme dem Ortschaftsrat zu	Kenntnisnahme.
XIII.6			L 1055 Neue Reifensteige (von Berliner Str. bis Silcherstr.) Kein Tempo 30! Es beginnt in dieser Abschnitt ein Tempo 30, eine Erweiterung sehe ich als nicht notwen-dig!	Kenntnisnahme.
XIII.7			L1056 Comburg / Hessentaler Str. Ost (von Kreisver-kehr bis Ortsende) Tempo 30 / Stimme zu	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.8			L 1056 Hessentaler Straße Ost (von Kreisverkehr bis Ortsende) Kein Tempo 30! Anzahl der Betroffenen ist geringer bei Tag wie an der Karl-Kurz-Str., daher nicht gerechtfertigt	Die Betroffenen im Bereich Hessentaler Straße Ost sind hoch. Im Übrigen sind sie im Nachzeitraum höher als im Rechengebiet Karl-Kurz-Straße.
XIII.9			L1055 Karl-Kurz-Straße (von Kreisverkehr bis Karl-Kurz-Straße 36) Kein Tempo 30! stattdessen eine Instandhaltung bzw. Erneuerung vom Fahrbahnbelag (z.B. mit Flüsterasphalt) im Zuge der Gestaltung vom Bahnhofsareal. Auf dieser kurze Strecke (ca. 500m) ist der Autoverkehr bzgl. Lärmbelastung in meinen Augen nicht relevant.  Zudem sind die genannten betroffenen Wohngebäude auch mit Gewerbe angesiedelt die nur zu bestimmten Öffnungszeiten belastet sind. Der Bahnhof verursacht definitiv mehr Lärm wie der Straßenverkehr	Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Sofortmaßnahmen, die zu einer direkten Entlastung der Anwohner:innen beitragen. Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke und somit erst mittel- bis langfristig. Nach Realisierung der Maßnahmen ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen. In der Lärmkartierung werden nur Hauptwohngebäude berücksichtigt.  Im Lärmaktionsplan wird ausschließlich der Straßenverkehrslärm untersucht. Für die den Schienenverkehrslärm ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.
XIII.10			L1056 Einkornstraße Süd Kein Tempo 30! stattdessen eine Instandhaltung bzw. Erneuerung vom Fahrbahnbelag (z.B. mit Flüsterasphalt) als Alternative Tempo 30 von 22h-6h beschränkt	siehe Wertung XIII.9. Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung kann die hohen Betroffenen im Tageszeitraum nicht reduzieren.
XIII.11			L1056 Sulzdorfer Str. / Einkornstr. Nord Nur Nachts Tempo 30!	siehe Wertung XIII.10.
XIII.12			Im Stadtverkehr sind vor allem hohe Drehzahlen für den Lärm verantwortlich. Diese können durch ein Tem-	Die Aussage des ADAC ist fachlich vielfach widerlegt. Beispiel: Eine Studie des Umweltbundesamtes belegt, dass Pegeländerungen von Verkehrsgläuschen, die kleiner als 3

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.13			<p>polimit von 30 km/h kaum verhindert werden, da entsprechende Drehzahlen auch in niedrigen Gängen erreicht werden. Messungen aus Berlin sehen den Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 bei rund zwei Dezibel (A). Lärmunterschiede in dieser Größenordnung werden vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen. Quelle: ADAC Tempo 30 – Pro &amp; Contra</p> <p>Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wirkt sich auf die Reisezeit aus. Bei geringem Verkehrsaufkommen dauert die Fahrt bei Tempo 30 um bis zu zwei Drittel länger.</p>	<p>dB(A) ausfallen, von den Anwohner:innen gut wahrgenommen werden (UBA: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“, 2004).</p> <p>Der theoretisch errechnete Fahrzeitverlust ist in Realität deutlich geringer. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Lichtsignalanlagen, anderen Quervorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein. Dadurch ergeben sich in der Realität deutlich geringere Verlustzeiten zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016).</p>
XIII.14			<p>Außerdem sollte von der Stadtverwaltung grundsätzlich bedacht werden, dass an bekannten viel befahrenen Straßen keine neue Wohnbaugebiete oder Wohneinheiten erschlossen werden.</p> <p>Hierzu gab es in den letzten Jahren mehr als genügend Beispiele, vor allem in Hessental! Hinterher zu sagen der Verkehr stört und wir machen überall 30 ist nicht angemessen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
	<b>Bürger:in 14</b>	07.09.2022	<p>Vielen Dank für die öffentliche Bekanntmachung bzgl. der Auslegung der Aufstellung des Lärmaktionsplans gemäss EU-Umgebungslärmrichtlinie.</p> <p>Mein Name ist und ich bin in Hessental aufgewachsen, war dann längere Zeit weg und bin nun seit 1.1.2022 wieder Haller Bürger.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.1			<p>Mir gehört das Grundstück an der Kirchstrasse in Hessental und ich selbst wohne in der Hirtengasse. Auch deshalb habe ich mit Interesse alle Unterlagen zum Lärmaktionsplan studiert.</p> <p>Ich frage mich nun, weshalb im Aktionsplan der vielbefahrene Abschnitt vom Kreisverkehr an der Esso-Tankstelle über die Haller Strasse und die Kirchstrasse durch den alten Ortskern von Hessental keine Erwähnung findet, ebenso wenig die Hirtengasse. An beiden Strassen verläuft für viele Kinder der Schulweg und aus meiner eigenen Erfahrung mit zwei kleinen Kindern ist die Situation sowohl in der Hirtengasse als auch in der Kirchstrasse oft gefährlich, weil Autos nicht mit angepasster Geschwindigkeit fahren.</p> <p>Könnten Sie mir Auskunft geben, weshalb beide Abschnitte keine Erwähnung finden im Aktionsplan? Ich würde mir sehr wünschen, dass auch die von mir genannten Abschnitte mit in den Plan einfließen.</p>	<p>Die LUBW kartiert alle Hauptverkehrsstraßen (Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen) mit einem Verkehrsaufkommen von über 8.200 Kfz/24h. Diese müssen in einem Lärmaktionsplan verpflichtend berücksichtigt werden. Sowohl die Hallerstraße als auch die Kirchstraße sind keine Hauptverkehrsstraßen in diesem Sinne. Es besteht die Möglichkeit diese Straßenzüge in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung freiwillig zu berücksichtigen. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind jedoch nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.</p>
XIV.2			<p>Ich finde Ihre Überlegungen sehr gut und der Plan findet meine vollste Unterstützung, wenn auch das Vorgehen aus meiner Sicht noch ambitionierter sein könnte.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
XV.1	<b>Bürger:in 15</b>	12.08.2022	<p>Ich nehme Bezug auf Ihren Artikel aus dem HT zum Thema Lärmaktionsplan Schwäbisch Hall. Hier wird berichtet, dass sich lediglich 12 Bürger in Gesprächen daran beteiligt hätten. So nebenbei bemerkt wurde nicht wirklich dafür aufgerufen sich zu beteiligen, geschweige denn wann und wo die Beteiligung statt finden soll.</p> <p>Auch ich möchte hierzu noch einmal Stellung nehmen, da ich vom Thema Lärm, als Anwohner der Einkornstr. in Hessental stark betroffen bin.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.2			<p>In der Bürgersprechstunde mit Herrn Oberbürgermeister Bullinger, sowie auch schon vor Jahren mit Herrn Pelgrim habe ich bereits von der Problematik dieser Straße berichtet. Das Thema Lärm und Belastung der Anwohner, ist nicht erst seit gestern Thema.</p> <p>Bewiesen ist, Lärm macht krank und ich frage mich, wie so viele Jahre das Bedürfnis der Autofahrer über das Wohl der Menschen gestellt werden kann.</p> <p>Hier in der Einkornstraße haben wir das Problem, dass sich viele nicht einmal an die aktuelle Geschwindigkeitsbegrenzung halten.</p> <p>Ich konnte durch 2 Jahre Homeoffice, viele waghalsige Überholmanöver wegen haltenden Bussen an der Haltestelle, viele quietschende Reifen und Vollbremsungen am Zebrastreifen beobachten. Auch das Fahren auf dem Gehweg, wenns mal für den ein oder Andern nicht schnell genug gehen kann, ist auch eine beliebte Alternative. Man bekommt, wenn man hier lebt und arbeitet natürlich viel mehr mit, als jemand der hier einmal die Straße entlang fährt und sich dann ein Urteil bildet. In einem Bericht wurde einmal ein solches Urteil zitiert: "Man hätte hier noch nie ein Verkehrschaos erlebt." Solche Aussagen sind wie ein Schlag ins Gesicht, für alle Anwohner, vor allem dann wenn solch eine Beurteilung mit in die Entscheidung für oder gegen die Einführung Tempo 30 mit einfließt.</p> <p>Der Durchgangsverkehr ist enorm, es sind nicht nur die PKWs, sondern auch gefühlt genauso viele LKWs und Busse, welche hier tag täglich durch fahren, was den Lärm erheblich steigert.</p>	<p>Der Schwerverkehrsanteil wird in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.3			<p>Eine gemütliche Unterhaltung im Garten, ist hier alles andere als gemütlich. LKWs brettern über die abgesenkten Dolendeckel und erzeugen einen Lärm, welcher eine Unterhaltung unmöglich macht.</p> <p>Denn ja, man möchte auch gerne Zeit in seinem Garten verbringen, da bringen auch alle Schallschutzfenster der Welt nichts. Auch dies war ein Vorschlag in der Gemeinderatssitzung: Man solle die Einwohner mit dem Einbau von Schallschutzfenstern finanziell unterstützen... Ja, wenn man sein Leben lang nur drinnen und ohne geöffnetes Fenstern leben möchte!?!? Auch wir haben in unserem Haus Schallschutzfenster, aber selbst wenn diese geschlossen sind, ist man vom Lärm nicht gänzlich geschützt und die vibrationen durch die Erschütterung der großen Fahrzeuge teilweise deutlich zu spüren.</p>	<p>Kenntnisnahme. Berechnet wird der Lärmpegel in 4 m Fassadenhöhe.</p>
XV.4			<p>Also, ja ich bin dringend für Tempo 30!! und ja, ich bin seit Jahren für eine Umgehungsstraße, aber dies ist ein anderes Thema und wir wissen alle, dass dies so schnell nicht umsetzbar ist.</p> <p>Nochmals, Lärm macht krank und die Art und Weise wie hier gefahren wird ist gefährlich. Vor allem für Kinder (wir haben hier angrenzend einen Kindergarten), alte Menschen und behinderte. Zum Schutze aller, wäre Tempo 30 schon mal ein guter Anfang.</p> <p>Nebenbei bemerkt, ist die Straße hier auch nicht mehr die Beste. Alle paar Jahre werden wieder mühsam die Dohlendeckel angehoben, hier und da mal ein Fetzen Teer zum Flickern von Rissen verwendet. Die Straße sollte komplett saniert und mit Flüsterasphalt überzogen werden, dass würde auch nochmals viel zum Thema Lärmschutz beitragen.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird Tempo 30 ganztags für einen 1,5 km langen Abschnitt der L 1056 Sulzdorfer Straße/Einkornstraße festgesetzt. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecken. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVI.1	<b>Bürger:in 16</b>	12.08.2022	<p>Auch ich möchte mich noch einmal zum Thema Lärmaktionsplan äußern. Die unten stehende (<i>hier: obenstehend</i>) E-Mail meiner Frau sagt bereits alles und ich schließe mich voll und ganz an.</p> <p>Durch ständige Gespräche mit Nachbarn und das bereits über Jahre hinweg, weiss man, wie belastend das Thema Lärm hier, in der Einkornstr., für alle ist.</p>	Kenntnisnahme.
XVI.2			<p>Der Verkehr nimmt nicht ab, im Gegenteil. Hessental wird immer größer, was auch bedeutet: Mehr Einwohner = mehr Autos, mehr Besucher, mehr Verkehr.</p>	<p>Kenntnisnahme. Es ist jedoch so, dass Schall sich logarithmisch verhält. Mit der logarithmischen Darstellung ist insbesondere verbunden, dass ein Anstieg von 10 dB(A) eine Verzehnfachung der Schalleistung voraussetzt. Zur Verdeutlichung: eine Verdopplung der Kfz-Menge bewirkt eine Pegelzunahme um nur 3 dB(A). Anders ausgedrückt, vermeintlich geringe Pegeländerungen von 3 dB(A) bedeuten gravierende Veränderungen der Verkehrsmenge (BUND 2013: Schutz vor Lärm und Schutz der Ruhe). Die Verkehrsmengen werden in der nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans aktualisiert.</p>
XVI.3			<p>Wie bereits schon erwähnt, waren wir vor Jahren zu diesem Thema in einer Bürgersprechstunde, hier wurde uns sogar versprochen das das Thema Umgehungsstraße noch während der Amtszeit von Herrn Pelgrim umgesetzt werden soll. Aber nichts ist passiert, nicht mal Tempo 30 oder ein neuer Fahrbahnbelag wurde umgesetzt. Das ist traurig und man fühlt sich nicht ernst genommen.</p> <p>Von daher nun auch mein Appell: Ja zum Tempo 30... und natürlich auch ja zu anderem Maßnahmen, wie Sanierung und Umgehungsstraße.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.1	<b>Bürger:in 17</b>	31.07.2022	<p>Wir wohnen seit nahezu 30 Jahren in der Stadt am Rande der Ackeranlagen in der Nähe der Limpurgbrücke. Was früher außerhalb der Hauptverkehrszeiten im Berufsverkehr eine eher ruhige und sehr attraktive Gegend war hat sich im Verlauf der Jahre zu einem mittlerweile nahezu unerträgliche Zustand in Sachen Lärm entwickelt. Neben dem neuen Sportpark auf der Taubeninsel, der vor allem im Sommer als Partyplatz genutzt wird und diversen Festivitäten wie Jakobimarkt, Sommernachtsfest etc. ist es der Verkehr, der massiv zugenommen hat und entsprechenden Lärm verursacht. Nicht nur zu den Hauptverkehrszeiten, sondern den ganzen Tag bis tief in die Nacht ist ein Lärmpegel zu verzeichnen, der durch die geschlossenen Fenster zu hören ist. Dazu kommen Fahrzeugführer mit besonders lauten Fahrzeugen und „Sportabgasanlagen“, die bewusst Lärm machen - „für einen Motorradfahrer ist der Sound seiner Maschine Musik in den Ohren“ - allerdings trifft das nicht gerade unseren Musikgeschmack. Schwerlastverkehr, der früh am Morgen (zwischen 5:30 und 6:00h) mit leerem Anhänger bzw. Aufbau über die Dehnfugen der Limpurgbrücke poltert, Stadtbusse die vom Bahnhof kommend mit brüllendem Retarder bergab auf den Kreisverkehr an der Limpurgbrücke zufahren, manchmal mitten in der Nacht „burn-outs“ mit minutenlangen weithin hörbar quietschenden Reifen.</p> <p>Ich fordere Sie auf die Lebensqualität in der Stadt wieder herzustellen:</p> <p>- Tempo 30 auf allen Straßen einschließlich Steinbacher Straße, so dass der gesamte Ring um die Stadt</p>	Kenntnisnahme. Gegenstand der Lärmaktionsplanung ist ausschließlich der Straßenverkehrslärm.
XVII.2				

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.3			<p>30er-Zone ist. Dann fällt auch das von einem Stadtrat kritisierte Bremsen und Beschleunigen weg, was seiner Ansicht nach für mehr Lärm sorgt.</p> <p>- mit Ausnahme der Crailsheimer Straße, Langer Graben und Bundesstraße ein LKW-Fahrverbot - weshalb fahren denn schwere LKW durch Steinbach und die Unterlimpurger Straße?</p>	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht frei gewählt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nur dort eingeführt werden, wo eine Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegt.</p> <p>Ein Lkw-Durchfahrverbot ist vielerorts nur schwer umsetzbar, da die Problematik somit allenfalls auf andere Straßenzüge verlagert wird. Die Anregung zur Prüfung eines Lkw-Durchfahrverbots kann im Rahmen einer kommunalen Verkehrskonzeption aufgegriffen werden.</p>
XVII.4			<p>- stationäre Blitzer in der Unterlimpurger Straße, dazu mobile Kontrollen in allen 30er-Zonen</p> <p>Ich bitte Sie hinsichtlich des Verkehrslärms dringend für Abhilfe zu sorgen, da entspanntes Wohnen und Schlafen in der Stadt nicht mehr möglich ist.</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>
XVIII.1	<b>Bürger:in 18</b>	02.08.2022	<p>Sorry, leider konnte ich zu der Informationsveranstaltung des Lärmaktionsplan nicht kommen.</p> <p>Aus der Zeitung vom Donnerstag, 28.Juli 2022 habe ich dann folgendes erfahren, dass die L1056 Steinbach (Kocherbrücke bis Parkplatz Akademie Comburg) mit Tempo 30 versehen wird.</p> <p>Frage: da ich Anwohner in dieser Durchgangsstraße bin, frage ich mich, wieso macht man die 30er Begrenzung an der Ampel Hessentaler Straße / Comburger Straße nicht anbringt, dies nur einige Meter weiter entfernt ist?</p> <p>An der Ausfahrt Unter der Comburg gibt es einen Unfall-Schwerpunkt auf den ich bei der Stadt schon schriftlich hingewiesen habe. Damals habe ich angefragt, ob man gegenüber der Ausfahrt einen Spiegel</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht frei gewählt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nur dort eingeführt werden, wo eine Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegt. Östlich der Hessentaler Straße 52 gibt es nur noch vereinzelt Lärmbetroffenheiten.</p>
XVIII.2				

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>anbringen könnte, Reaktion der Stadt "der Spiegel würde beschlagen" (dies ist doch totaler Unsinn.) Sollte das Tempolimit 30 bis zur Ampel gehen, hätte man somit das Einhalten der Geschwindigkeit, Einsparung des Spiegels, Entschärfung, des Unfall Schwerpunkts gelöst. Dies ist doch eine Überlegung wert. Gerne bin ich bereit bei einer Besichtigung zu gegen sein.</p> <p>Im Voraus vielen Dank für Ihre kurzfristiges Feedback.</p>	<p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind ohnehin nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Stadt kann sich allenfalls außerhalb der Lärmaktionsplanung erneut mit der Thematik beschäftigen.</p>
XIX.1	<b>Bürger:in 19</b>	24.08.2022	<p>Leider kommt im Lärmaktionsplan die Steinbacher Straße ab der Limpurgbrücke stadteinwärts nicht vor. Bereits im April 2017 (!) haben sich Anwohner aus der Urban/Büschler/Unterlimpurger Straße zusammen an Herrn Klink, Erster und Baubürgermeister dieser Stadt, gewandt mit der Bitte, für Lärmschutz entlang der Steinbacher Straße zu sorgen, um die Lärmbelastung erträglicher zu machen.</p> <p>Schon zum Bau des Kreisverkehrs an der Limpurgbrücke wurde hier und somit auf dem „Stadtgrabenring“ ein Verkehrsaufkommen von mehr als 14.000 Fahrzeugen gemessen. Entlang der Steinbacher Straße besteht eine Stützmauer, darüber fährt die Bahn. Es gibt hier auch regen LKW- und Motorradverkehr sowie unsanierte Kanaldeckel.</p> <p>Nun gibt es also einen Entwurf zum Lärmaktionsplan, der diskutiert wird: ohne die Steinbacher Straße und Berücksichtigung unseres berechtigten Anliegens. Bitte erklären Sie das, wir warten seit fünf Jahren auf eine entsprechende Antwort, bzw. Information!</p> <p>Es wurden im Plan ein Teil der Hessentaler Straße in Steinbach und die Neue Reifensteige berücksichtigt.</p>	<p>Die Steinbacher Straße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanes kartiert. Das Ergebnis zeigt, dass die Betroffenheiten sehr gering sind. Aufgrund dessen wurde keine Lärmminde- rungsmaßnahme für diesen Bereich festgesetzt.</p> 

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Bitte erklären Sie auch, wie ein wesentlicher Anteil dieses Verkehrs von dem einen Punkt der Stadt zum anderen kommt.</p> <p>Somit also nochmals die Bitte, die Steinbacher Straße im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und unsere Gesundheit zu schonen. Der Antrag dazu liegt seit fünf Jahren vor.</p>	
<p>XX.1</p> <p>XX.2</p> <p>XX.3</p>	<p><b>Bürger:in 20</b></p>	<p>28.08.2022</p>	<p>Da unterhalb vom Holzmarkt sowieso Tempo 40 und eine einspurige Verkehrsführung ist, sollte die auch oberhalb fortgesetzt werden.</p> <p>Eine separate Bus- und Taxiverkehrsführung den Berg hinauf vom Holzmarkt bis zur Bausparkasse kann ich mir vorstellen.</p> <p>Aber auch jeden Fall sollen die Kreuzungen in Kreisverkehre geändert werde.</p> <p>Beidseitige durchgängige Fahrradwege bis zu den Schulen sind meiner Meinung nach längst überfällig und sollten auf jeden Fall Zeitnah realisiert werden!</p> <p>Diese dürfen nicht wie bisher plötzlich enden oder auf die Straße geführt werden!</p> <p>Die Verkehrsplanung muss sich an den Fußgängern, Radfahren und den Kindern orientieren und ein gesunden Klima fördern. Dazu gehört eine Begrünung, Lärm- und Staubvermeidung. Das ganze würde die Stadt sicherer, schöner und lebenswerter machen.</p>	<p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p> <p>Keine Thematiken der Lärmaktionsplanung. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit diesen Vorschlägen beschäftigen.</p> <p>Die nachfolgend angesprochenen Punkte sind Thema einer Verkehrskonzeption Innenstadt und können im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht bearbeitet werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXI.1	<b>Bürger:in 21</b>	12.08.2022	Bei der Tempo-30-Zone in SHA-Steinbach ist wohl angedacht, die 30er-Zone bis zum Comburg-Parkplatz einzurichten.	Die Geschwindigkeitsreduzierung entlang der L 1056 Hessentaler Straße soll bis zur Hessentaler Straße 52 gelten.
XXI.2			<p>M.E. sollte die 30er-Zone bis zum Ortsende Steinbach Richtung Hessental aus folgenden Gründen erweitert werden:</p> <p>2 Bushaltestellen (Comburg) u.a. für Schulbusse.</p> <p>Ein- und Ausfahrt Neubaugebiet "Unter der Comburg". Die Ausfahrt ist nach rechts unübersichtlich wegen einer Mauer. Der Rad- und Fußweg überquert hier. Es gibt hier straßennahe Wohngebäude.</p> <p>Abbiegespur und Ein- und Ausfahrt "Großcomburger Weg". Der Rad- und Fußweg überquert hier ebenfalls.</p> <p>Ein- und Ausfahrt "Kutschenbachweg" und "In der Waschwiese".</p>	
XXII.1	<b>Bürger:in 22</b>	05.09.2022	<p>Ich bin gegen den Lärmaktionsplan! Jederart der Geschwindigkeitsreduzierung ist für mich keine Lösung.</p> <p>Im Stadtverkehr sind vor allem hohe Drehzahlen für den Lärm verantwortlich.</p> <p>Diese können durch ein Tempolimit von 30 km/h kaum verhindert werden, da entsprechende Drehzahlen auch in niedrigen Gängen erreicht werden. Messungen aus Berlin sehen den Unterschied zwischen Tempo 30 und Tempo 50 bei rund zwei Dezibel (A). Lärmunterschiede in dieser Größenordnung werden vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Aussage des ADAC ist fachlich vielfach widerlegt. Beispiel: Eine Studie des Umweltbundesamtes belegt, dass Pegeländerungen von Verkehrsgläuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, von den Anwohner:innen gut wahrgenommen werden (UBA: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“, 2004).</p>
XXII.2				

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXII.3			<p>Quelle: ADAC Tempo 30 – Pro &amp; Contra</p> <p>Für mich wäre es vorrangig die Straßen zu sanieren und dadurch ein geringeres Rollgeräusch und somit geringere Lärmentwicklung zu erzeugen.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Sofortmaßnahmen, die zu einer direkten Entlastung der Anwohner:innen beitragen. Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke und somit erst mittel- bis langfristig. Nach Realisierung der Maßnahmen ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p>
XXIII.1	<b>Bürger:in 23</b>	30.07.2022	<p>Zuerst ein paar persönliche Information: Ich bin Autofahrer und fahre durchschnittlich zweimal pro Woche vom Schlichtweg in Hessental über die Ellwanger Straße, Johanniterstraße in den Steinbeisweg zur meiner Arbeitsstätte. Gelegentlich nutze ich das Fahrrad oder arbeite von Zuhause.</p> <p>Folgende Punkte sollte noch zusätzlich betrachtet oder höher gewichtet werden:</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
XXIII.2			<p>1) Grundlagen zur Berechnung des Lärmaktionsplan: 1.1) Wie erfolgt die Unterscheidung des Verkehrsaufkommen zwischen Tag und Nacht ? In der "Tabelle 1: Verkehrsmengen LAP Schwäbisch Hall" ist hier keine Aufteilung zwischen Tag und Nacht ersichtlich.</p>	<p>Aufgrund der besseren Lesbarkeit der gesamten Tabelle wurde hier auf die getrennte Darstellung nach Tag (6-22 Uhr) und Nacht (22-6 Uhr) verzichtet. Diese Daten liegen vor und wurden in der Lärmkartierung berücksichtigt.</p>
XXIII.3			<p>1.2) Wie weit wurde bei den Berechnungen der schlechten Zustand der Straßen berücksichtigt ? Aus meiner subjektiven Sicht (auch als Rennradfahrer) sind die Straßen besonders schlecht ab Bausparkasse bis Holzmarkt auf der Ellwanger Straße und Langer Graben. Schlechte Straßen kann durch aus erheblich höhere Geräuschemissionen verursachen. Auch weitere</p>	<p>Straßenschäden können bei der Lärmkartierung nicht berücksichtigt werden. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags wurde für untersuchten Straßenabschnitte mit hoher Lärmbelastung festgesetzt. Somit können Straßenschäden behoben werden. Allerdings erfolgt dieser erst im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke. In der Zwischenzeit können Straßenschäden bei der Stadt gemeldet werden:</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.4			<p>Straßen im Gebiet der Stadt sind in einem sehr schlechten Zustand.</p> <p>2) Widerspruch zu Tempo 30 Johanniterstraße, Langer Graben / Crailsheimer Straße, L1060 Ellwanger Straße. Aus folgenden Gründen:</p> <p>2.1) Die wirtschaftliche Bedeutung der Straße ist hier zu groß. Der Bürger der Stadt haben auch ein hohes Interesse schnell von A nach B zu kommen. Des Weiteren gilt das auch für die zahlreichen Unternehmen. Trotz der zahlreichen Umgehungsstraßen macht es Sinn aus zeitlichen und umwelttechnischen Gründen durch die Stadt zu fahren. Tempo 50 führt hier zu weniger Verdrängung auf Nebenstrecken.</p>	<p><a href="https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung">https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung</a></p> <p>Der Gemeinderat hat sich in den genannten Streckenabschnitten gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung entschieden. Der theoretisch errechnete Fahrzeitverlust ist in Realität deutlich geringer. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Lichtsignalanlagen, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein. Dadurch ergeben sich in der Realität deutlich geringere Verlustzeiten zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m. In der Regel verbessert sich der Verkehrsfluss bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016).</p>
XXIII.5			<p>2.2) Tempo 30 entlastet hier nicht alle Bürger. (siehe zum Beispiel Tabelle 22: Wirkungsanalyse). Der Nutzen von Tempo 30 ist hier zu gering.</p>	<p>Eine nicht vollständige Reduzierung der Betroffenheiten unter die Auslösewerte zeigt die Wichtigkeit der Maßnahme aufgrund der hohen Vorbelastungen. Die Maßnahme verringert die Lärmemission um 2 – 3 dB(A).</p>
XXIII.6			<p>2.2.1) Lange Graben: Hier sind wir ja bereits bei Tempo 40, da würde der Effekt nur 1,7 dB(A) bringen.</p>	<p>Auch eine Lärminderung um 1,7 dB(A) ist für die Anwohnenden wahrnehmbar. Zudem sind somit die negativen Auswirkungen sehr gering. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
XXIII.7			<p>2.2.2) L1060 Ellwanger Straße: Die Anzahl der betroffenen ist hier sehr gering. Hier halte ich für völlig unverhältnismäßig eine solche Maßnahme durchzuführen. Ggf. Eine Anregung für eine bauliche Maßnahme z.B. entsprechende Fenster schaffen.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die sachgerechte Abwägung zeigt jedoch, dass die Maßnahme verhältnismäßig ist. Die negativen Auswirkungen sind sehr gering. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIII.8			<p>2.3) Es gibt effektiverer Maßnahmen die Lärmbelastung zu reduzieren:</p> <p>2.3.1) Als sinnvollste Maßnahme erscheint hier die Erneuerung des Fahrbelags. Außerdem Verbauung eines entsprechenden Asphalts. Hierbei kann laut Tabelle 16 ein Wert von um die 3 dB(A) erreicht werden. Des Weiteren glaube ich, dass der Effekt auf diese Straßen höher sein kann, da die Straßen in einem mangelhaften Zustand sind.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Sofortmaßnahmen, die zu einer direkten Entlastung der Anwohner:innen beitragen. Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags hat einen hohen lärmindernden Effekt, erfolgt jedoch erst im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke und somit erst mittel- bis langfristig. Nach Realisierung ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p>
XXIII.9			<p>2.3.2) Die Schaltung der Ampel zur Nachtzeit sollten auch überprüft werden. Sie spielt zwar keine Rolle in der Studie. Nach meiner subjektiven Meinung ist die Ampel am Holzmarkt oft auf der "Hauptstraße" Craillsheimer Str. rot. Sie schaltet sehr langsam auf grün. Dadurch muss man hier häufig beschleunigen (Im ungünstig Fall sogar Bergauf). Dies gilt auch für die Ampel an der Bausparkasse.</p>	<p>Die Stadt kann das Anliegen außerhalb der Lärmaktionsplanung prüfen.</p>
XXIII.10			<p>2.3.3) Nahverkehr finanziell attraktiver machen: Für eine Fahrt zu meiner Arbeitsstätte benötige ich 30 min und mit dem Auto 15min. Das ist okay. Die Anzahl der Verbindungen ist sehr groß. Problem ist hier der Preis: Für eine einfache Fahrt mit dem Bus muss ich 1,80€ zahlen. Das ist für mich finanziell zu unattraktiv um die längere Fahrzeit von 30min mehr an Tag hinzunehmen. Bei einem besseren Angebot könnte man vielleicht die Anzahl der Fahrzeuge reduzieren. Vielleicht ein 2€ Tages-Ticket im Stadtgebiet.</p>	<p>Zustimmung. Die Förderung des Umweltverbundes wird im Lärmaktionsplan angeregt.</p>
	<b>Bürger:in 24</b>	09.08.2022	<p>Nachdem es hieß, dass kaum Interesse daran besteht den Lärm in einigen Straßen zu begrenzen, muss ich deutlich widersprechen.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIV.			<p>Ich wohne an der Einkornstraße und der Dauerlärm ist eine Zumutung. Ganz zu schweigen, dass selbst an den Zebrastreifen eine Gefährdung für Kinder und ältere Menschen die die Straße überqueren müssen besteht, weil Autofahrer zu wenig Zeit haben um diese zu überblicken. Zumindest hoffe ich das die Zeit der Grund ist. Tempo 30 ist meiner Ansicht nach unerlässlich in vielen Bereichen denn der Schutz und die Gesundheit von Menschen sollte immer über den (in diesem Fall sogar fragwürdigen) Komfort Durchreisender gestellt werden.</p> <p>Ich hoffe sehr, dass Sie solche Aspekte ausreichend berücksichtigen und nicht versuchen erneut unter dem Teppich verschwinden zu lassen.</p>	<p>Für den Bereich der L 1056 Sulzdorfer Straße/ Einkornstraße wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags im Lärmaktionsplan festgesetzt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können jedoch nur Maßnahmen aus Lärmschutzgründen und nicht aus Verkehrssicherheitsgründen festgesetzt werden. Bei Umsetzung der Maßnahme wirkt sie sich jedoch positiv auf die Verkehrssicherheit aus.</p>
XXV.1	<b>Bürger:in 25</b>	09.08.2022	<p>Nachdem es hieß, dass kaum Interesse daran besteht den Lärm in einigen Straßen zu begrenzen, muss ich deutlich widersprechen.</p> <p>Ich wohne an der Einkornstraße und der Dauerlärm ist eine Zumutung. Ganz zu schweigen von der Gefährdung für Kinder und ältere Menschen die die Straße überqueren müssen. Tempo 30 ist meiner Ansicht nach unerlässlich in vielen Bereichen denn der Schutz und die Gesundheit von Menschen sollte immer über den (in diesem Fall sogar fragwürdigen) Komfort Durchreisender gestellt werden.</p> <p>Ich hoffe sehr, dass Sie solche Aspekte ausreichend berücksichtigen und nicht einfach aus Bequemlichkeit zur Seite wischen.</p>	Siehe Wertung XXIV.
	<b>Bürger:in 26</b>	25.08.2022	Hiermit befürworte ich Tempo 30 für den Langer Graben.	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXVI.1			Seit vor einigen Jahren die Strasse einen neuen Belag bekommen hatte, haben sich die Fahrgeräusche um ein Mehrfaches erhöht. Meine Schallschutzfenster bringen dabei auch keine große Linderung.	Im Bereich L 2218 Langer Graben wurde kein Asphalt mit lärmmindernder Wirkung verbaut.
XXVI.2			Im Interesse der Anwohner bitte im Gemeinderat positiv abzustimmen.	Kenntnisnahme. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.
XXVII.	<b>Bürger:in 27</b>	06.09.2022	Ich wohne mit meiner Ehefrau und meiner kleinen Tochter in Gelbingen. Da wir direkt an der Bundesstraße wohnen, ist der Verkehrslärm hier trotz Doppelverglasung deutlich zu hören. In unserer Nachbarschaft gibt es auch weitere Familien mit kleinen Kindern, die draußen im Hof spielen. Ein Tempolimit 30 würde das Gefahrenpotential für Kinder und für Autofahrer, sowie die Sorgen der Eltern deutlich reduzieren. Ein Tempolimit würde es uns auch nachts erlauben bei geöffneten Fenstern besser und ruhiger schlafen zu können.	Kenntnisnahme. Für die Ortsdurchfahrt Gelbingen wird im Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags festgesetzt.  Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können jedoch nur Maßnahmen aus Lärmschutzgründen und nicht aus Verkehrssicherheitsgründen festgesetzt werden. Bei Umsetzung der Maßnahme wirkt sie sich jedoch positiv auf die Verkehrssicherheit aus.
XXIIX.	<b>Bürger:in 28</b>	12.08.2022	Ich wohne in der Schillerstr. , einem der Häuser, die laut Lärmschutzgutachten mit am meisten vom Lärm von der Crailsheimer Straße betroffen sind. Das kann ich nur bestätigen. Neben dem morgendlichen Berufsverkehr, der mich täglich weckt, ist es der ständige Lärmteppich, der außer in wenigen Stunden in der Nacht, durchgängig zu hören ist. Das Gartenstück, das vor unserem Haus zur Crailsheimer Straße hin liegt, ist für Freizeit und Erholung aus Lärmgründen nicht zu nutzen. Es ist in der Regel nicht möglich, sich dort in normaler Lautstärke zu unterhalten.	Kenntnisnahme. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Gut, dass Gemüse keine Ohren hat. Unser Schlafzimmer liegt nach hinten. Trotzdem ist das Schlafen bei offenem Fenster wegen des Verkehrslärms nicht möglich. Der morgendliche Verkehrslärm ist auch in Ferienzeiten ab 5.30 Uhr ein zuverlässiger Wecker.</p> <p>Deshalb möchte ich eindringlich bitten, der gesetzlichen Verpflichtung aus dem Lärmgutachten nachzukommen und die Crailsheimer Straße (und natürlich ebenso die Johanniterstraße, den Langen Graben und die Ellwanger Straße) zur Tempo 30-Zone zu machen. Dies mindert den Lärm erheblich, nicht nur bei lauten Motorrädern und sonoren PKWs, sondern auch beim erheblich vertretenen LKW-Verkehr.</p>	
XXIX.1	<b>Bürger:in 29</b>	10.08.2022	Als Bewohner der Schillerstraße Nr. wohne ich quasi in einem Schalltrichter, der von der Crailsheimer Straße beschallt wird. Obwohl unser Schlafzimmer an der Rückseite, also der Straße abgewandt liegt, ist an ein Schlafen bei offenem Fenster nicht zu denken. Morgens ab 5:30 ist der Verkehrslärm so stark, dass ich regelmäßig aufwache. Auch der Teil des Gartens, der zur Straße hin liegt, ist zu Erholungszwecken nicht verwendbar.	Kenntnisnahme.
XXIX.2			Die 2-spurige Strecke zwischen Zwinger und Bausparkasse verleitet dazuhin viele PKW-Fahrer zu unmäßigem Beschleunigen, meist weit über die erlaubten 50 km/h hinaus. Daneben sind es vor allem die vielen LKW, die trotz West- und Ostumfahrung die Crailsheimer Straße benutzen, die zu der starken Lärmbelastung beitragen.	Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIX.3			Ich fordere daher den Gemeinderat als beschlussfassendes Gremium auf, auf der Crailsheimer Straße zwischen Zwinger und Bausparkasse die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen. Wichtig wäre dann, eine Grüne Welle einzurichten, so dass Fahrzeuge bei 30 km/h am Zwinger und an der BSK "grün" bekommen. Wer schneller fährt, verliert den zeitgewinn durch Warten an der Ampel. In Freiburg funktioniert das bei der Ortsdurchfahrt der B 31, quer durch die Stadt von West nach Ost, hervorragend.	Kenntnisnahme. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden. Sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt werden, wird empfohlen, die Schaltung der Lichtsignalanlagen zu überprüfen.
XXIX.4			Auch sollte die Stadtdurchquerung weitgehend LKW-frei bleiben. Vor allem am Langen Graben ist durch den schlechten Fahrbahnbelag der Lärm extrem. Für teures Geld der Steuerzahler, also auch von uns Anwohnern, wurde eine Ost- und eine Westumfahrung gebaut, die so auch den Bewohnern zu Gute kommen sollte.	Kenntnisnahme. Ein Lkw-Durchfahrverbot ist vielerorts nur schwer umsetzbar. Die Anregung zur Prüfung eines Lkw-Durchfahrverbots kann im Rahmen einer kommunalen Verkehrskonzeption aufgegriffen werden. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags wurde für untersuchten Straßenabschnitte mit hoher Lärmbelastung festgesetzt. Allerdings erfolgt dieser erst im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke. In der Zwischenzeit können Straßenschäden bei der Stadt gemeldet werden: <a href="https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung">https://www.schwaebischhall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung</a>
XXX.1	<b>Bürger:in 30</b>	28.08.2022	Als direkt "Betroffene" des Straßenlärms durch die Einkornstraße finden wir die Initiative Tempo 30 sehr gut. Durch den Straßenverkehr ist es phasenweise sehr laut, über alle Tageszeiten und Wochentage hinweg. Das hat beispielsweise negative Auswirkung auf den Erholungseffekt im eigenen Garten und stört bei der Arbeit im Homeoffice. Auch der Schlaf leidet darunter - insbesondere wenn man bei offenem Fenster schlafen möchte.	Kenntnisnahme.
XXX.2			Die vorgestellte Route für ganztags Tempo 30 "L 1056 Hessentaler Straße Ost (von Kreisverkehr bis Ortsende) - L 1056 Einkornstraße Süd - L 1056	Die LUBW kartiert alle Hauptverkehrsstraßen (Landes- und Bundesstraßen und Autobahnen) mit einem Verkehrsaufkom-

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Sulzdorfer Straße / Einkornstraße Nord" finden wir gut, aber es geht noch nicht weit genug.</p> <p>Es müssten auch die Kirchstraße und die Haller Str. mit auf Tempo 30 umgestellt werden. Hierbei ist neben dem Lärm auch an die Sicherheit der Schulkinder zu denken. Insbesondere bei der Kirchstraße ist der Gehweg, über den viele Kinder täglich zur Schule gehen, sehr eng.</p>	<p>men von über 8.200 Kfz/24h. Diese müssen in einem Lärmaktionsplan verpflichtend berücksichtigt werden. Sowohl die Hallerstraße als auch die Kirchstraße sind keine Hauptverkehrsstraßen in diesem Sinne. Es besteht die Möglichkeit, diese Straßenzüge in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung freiwillig zu berücksichtigen.</p> <p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.</p>
XXXI.1	<b>Bürger:in 31</b>	12.08.2022	<p>Dem Haller Tagblatt habe ich die Pläne der Stadt SHA entnommen, für o. g. Straße ein Tempolimit von 30 km/h einzuführen. Hierbei handelt es sich um die Hauptdurchfahrtsstraße durch die Stadt, welche auch wir mit unseren Fahrzeugen zeitweise mehrmals täglich nutzen.</p> <p>Ein Tempolimit würde aus unserer Sicht zu unnötigen Zeitverlusten führen.</p> <p>Ich kann mir nicht vorstellen, dass durch ein Tempolimit viel an Lärmverringerung gewonnen wird, da derzeit jetzt schon Teilstrecken der o. g. Route auf 40 Km/h begrenzt sind.</p> <p>Weiter kann man oftmals aufgrund von roten Ampeln, Rückstau etc. gar nicht 40 bzw. 50 Km/h fahren, für was dann ein generelles Tempolimit auf 30 Km/h einführen?</p>	<p>Der theoretisch errechnete Fahrzeitverlust ist in Realität deutlich geringer. Konstantfahrten von Kfz treten an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (wie selbst beschrieben) wegen Lichtsignalanlagen, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten ein. Dadurch ergeben sich in der Realität deutlich geringere Verlustzeiten zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m. In der Regel verbessert sich somit der Verkehrsfluss bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50. Die negativen Auswirkungen sind somit gering. Die Lärminderung liegt nachweislich bei 2 – 3 dB(A) (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Selbst eine Reduzierung von 40 km/h auf 30 km/h bewirkt eine wahrnehmbare Lärminderung.</p>
XXXI.2			<p>Daher halte ich persönlich nichts davon.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
XXXII.1	<b>Bürger:in 32</b>	13.08.2022	<p>Mit großem Interesse habe ich die Öffentliche Auslegung zur "Aufstellung Lärmaktionsplan gemäß EU-</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXII.2			<p>Umgebungslärmrichtlinie“ gelesen und möchte gerne Stellung beziehen:</p> <p>Wir wohnen direkt betroffen „Auf der Schied Nr.“, wo wir vor 3 Jahren ein Haus erworben und renoviert haben. Ich bin in Schwäbisch Hall geboren, ein großer „Fan“ der Stadt und Region und daher liegt es mir am Herzen, dass auch wir uns modern und zukunftsorientiert weiterentwickeln. Wenn ich allerdings von Entscheidungen des Gemeinderates und Ablehnungen der in einem unabhängigen Gutachten (!) empfohlenen Tempo 30 Bereiche lese, kommt bei mir Unverständnis auf und Sorge ich mich um die zukünftige Attraktivität der Stadt.</p> <p>Es kann doch nicht sein, dass auf der einen Seite groß über den Klimawandel, Verkehrswende und Attraktivität der Stadt Schwäbisch Hall gesprochen wird, und auf der anderen Seite werden offensichtliche und durch Gutachten empfohlene Maßnahmen abgelehnt! Warum? Aus „Angst vor der Akzeptanz der Bürger“?! Welcher rational denkende Mensch kann in der heutigen Zeit denn noch einen „maximal theoretischen Fahrzeitverlust von 29 Sekunden“ (Beispiel Crailsheimer Straße laut Gutachten) für die Autofahrer der Gesundheit der Anwohner, Lebensqualität, Sicherheit und Nachhaltigkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung vorziehen?</p> <p>Wir sind direkt von der Crailsheimer Straße betroffen und sprechen uns klar und deutlich für eine Tempo 30 Zone aus (als eine erste, kurzfristig und einfach umsetzbare Maßnahme)!</p>	<p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Nicht nur in der Crailsheimer Straße sondern auch in anderen Bereichen der Stadt!  Denn ich sehe solche Maßnahmen als sehr wichtig und zukunftsorientiert an, denn sie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Reduzieren den Lärm</li> <li>• Verbessern die Gesundheit der Anwohner</li> <li>• Sorgen für bessere Luft</li> <li>• Schaffen mehr Sicherheit für Fußgänger (insbesondere für unsere Kinder!)</li> <li>• Schaffen mehr Sicherheit für Radfahrer</li> <li>• Fördern indirekt die Verkehrswende (Radfahren wird attraktiver, Autofahren unattraktiver)</li> <li>• Sind nachhaltig durch weniger Verkehrsemissionen!</li> <li>• Fördern den Klimaschutz</li> </ul> <p>Ich verstehe es nicht, wie so vielen Vorteilen weniger Gewicht zugestanden wird wie einem „theoretischen Fahrzeitverlust von x Sekunden“ von Autofahren. Oder ist es doch nur die Angst vor der "Akzeptanz der Bürger"?</p> <p>Wenn dem so ist, hier ein kleines Beispiel dass es in einer modernen und zukunftsorientierten Gesellschaft auch manchmal Mut zu ggf. unbequemen aber zukunftsorientierten Entscheidungen braucht:  <a href="https://www.tagesschau.de/ausland/europa/niederlande-utrecht-verkehrspolitik-101.html">https://www.tagesschau.de/ausland/europa/niederlande-utrecht-verkehrspolitik-101.html</a> (Artikel auch als PDF im Anhang dieser Mail)</p> <p>Und auch der theoretische Fahrzeitverlust lässt sich (mittel- bis langfristig) sicherlich auch noch lösen oder zumindest reduzieren. Am Beispiel der Crailsheimer Straße liegen hier das Ersetzen der Ampelanlagen</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>durch große Kreisverkehre (beim Holzmarkt und oben bei der Bausparkasse) auf der Hand! Das würde den Verkehrsfluss nochmals verstetigen (was laut Gutachten auch nochmals stark zur Reduzierung von Emissionen beiträgt)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrzeitverluste der niedrigeren Geschwindigkeiten ausgleichen da nicht an Ampeln gewartet werden muss</li> <li>• Möglichkeiten zur Reduzierung der notwendigen Fahrspuren bieten, da nicht in Wellen große Massen an Fahrzeugen kommen sondern ein gleichmäßiger Fluss möglich ist</li> <li>• Letzteres wiederum ermöglicht Platz für attraktive Radwege auf beiden Seiten sowie ggf. Grünstreifen um die „Einfahrt“ in die schöne Innenstadt Schwäbisch Hall auch attraktiv zu gestalten</li> </ul> <p>Finanziell unterstützt werden, könnte das vielleicht durch Einnahmen aus stationären Blitzanlagen, die die Einhaltung der Geschwindigkeiten auch überprüfen und Raser zur Kasse bittet! Gerne kann ich diese Idee auch einmal ausführlicher präsentieren bei Interesse.</p> <p>Ich fordere die Stadt Schwäbisch Hall inkl. der Stadtplanung daher auf, mutige, zukunftsorientierte und nachhaltige Entscheidungen zu treffen und umgehend die im Gutachten empfohlenen Tempo 30 Zonen einzuführen und mittel- bis langfristig weitere Maßnahmen für die Lärmreduzierung und Verkehrswende umzusetzen.</p> <p>Sehr gerne stehe ich auch persönlich für einen Austausch und Diskussion über Ideen und Möglichkeiten</p>	



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXIII.3			<p>haus Hall sehe ich kritisch. Auch hier sollte die Situation durch eigene Fahrstreifen für Radler entschärft werden.</p> <p>Hier geht es zwar um Lärmreduzierung, aber auch diese verkehrs- und klimapolitischen Themen greifen bei einer Temporeduzierung mit hinein.</p> <p>Ich möchte mein absolutes Unverständnis äußern, wieso gewählte Gemeinderäte Fakten aus einem Gutachten anzweifeln und aus einer Vermutung heraus Meßwerte als falsch bzw. nicht aussagekräftig eingruppierten und daher sich einer Verbesserung des Lebensqualität in der Stadt verwehren.</p>	<p>Die Lärmpegel im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden vorgabegemäß berechnet und nicht gemessen.</p>
<p>XXXIV.1</p> <p>XXXIV.2</p>	<p><b>Bürger:in 34</b>                  Dr. Margarete &amp; Dr,                  Karl Rosenhagen                  Wignandstr. 10                  74523 SHA</p>	<p>06.09.2022</p>	<p>Im ausgelegten Lärmaktionsplan der Stadt Schwäbisch Hall wird für die L 1056 Steinbach eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h von dem Gebäude Hessentaler 62 bis zur Einmündung Mühlweg (Brücke über den Kocher) vorgesehen.</p> <p>Diese Festlegung ist nicht ausreichend. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h sollte zumindest vom Mühlweg</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-über die Kocherbrücke,</li> <li>-der Einmündung Tullauer Str.,</li> <li>-der Einmündung Hagenbacher Steige</li> <li>-und über die Fußgänger-Bedarfsanlage in der Höhe der Hagenbacher Steige / Friedhof Steinbach hinaus fortgesetzt werden.</li> </ul> <p>Begründung:</p>	<p>Korrektur: Hessentaler Straße 52.</p> <p>Zwischen dem Mühlweg und dem Friedhof gibt es keine Lärmbetroffenheiten, sodass eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen an dieser Stelle nicht gerechtfertigt werden kann. Die Lärmbetroffenheiten an der Steinbacher Straße gegenüber der Stadtwerke sind gering und nur einseitig.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXIV.3			<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Wohngebäude in dem angesprochen Straßenbereich Steinbacher Straße sind nur unerheblich geringer lärmbelastet als in Steinbach an der Hessentaler Straße innerorts.</li> <li>- Die Straßeneinmündungen Tullauer Straße und Hagenbacher Steige in die Steinbacher Straße und die Fußgänger-Bedarfsanlage führen bei Tempo 50 km/h zu erheblichen Brems- und Beschleunigungsvorgängen der Fahrzeuge.</li> <li>- Die Steinbacher Straße wird von Benutzern des Kocher-Jagst Radweges zur Querung der Steinbacher Straße in der Einmündung Tullauer Straße / Ackeranlagen frequentiert.</li> <li>- Die Fußgänger-Bedarfsanlage (Steinbacher Straße / Einmündung Hagenbacher Steige / Friedhof Steinbach) wird stark frequentiert.</li> </ul> <p>Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wird die Lärmbelästigung deutlich reduzieren.</p> <p>Die Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wird die Verkehrssicherheit an den Einmündungen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Tullauer Straße,</li> <li>- der Hagenbacher Straße</li> <li>- der Fußgänger-Bedarfsanlage an der Hagenbacher Steige</li> <li>- und dem Friedhof Steinbach deutlich erhöhen.</li> </ul>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können nur Maßnahmen aus Lärmschutzgründen und nicht aus Verkehrssicherheitsgründen festgesetzt werden.</p>
XXXV.1	<b>Bürger:in 35</b>	10.08.2022	<p>Wir beziehen uns auf das Lärmgutachten der Firma Rapp. Informiert haben wir uns bei der Gemeinderatsitzung als das Gutachten dem Gemeinderat und den interessierten Bürgern in der Hagenbachhalle vorgestellt</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXV.2			<p>wurde. Ebenso wohnten wir der Informationsveranstaltung in der Hospitalkirche bei.</p> <p>Bei den beiden o.g. Veranstaltungen hat sich der ehrenamtliche Gemeinderat Herr Reichert kritisch zu dem Gutachten geäußert.</p> <p>Die Begründung lautete: Er verstehe das Gutachten nicht, insbesondere kann er die wissenschaftliche Berechnung der Lärmwerte als ehrenamtliches Mitglied des Gemeinderates nicht verstehen, lehne es daher ab und ist somit gegen eine Entlastung der Angrenzer. Auch mit einer Geschwindigkeitsreduzierung würde kein Auto weniger diese Straßen befahren. Das stimmt, aber jedes einzelne Auto /Fahrzeug verursacht weit aus weniger Lärm bei geringerer Geschwindigkeit.</p> <p>Das beauftragte Unternehmen, hat bereits für viele Städte und Gemeinden Gutachten gefertigt die als Grundlage für bereits ungesetzte Lärmentlastungsmaßnahmen für deren Einwohner diene. Unser Gemeinderat, bzw .Mitglieder können oder wollen aber dieses Gutachten mit den Maßnahmen nicht verstehen. Was soll man da denken?</p> <p>Bisher will der Gemeinderat mehrheitlich die Straßen aus dem Gutachten herausnehmen, die den meisten Lärm verursachen. Alternativen zu Reduzierung des Lärmes werden nicht mal ansatzweise von den Gegnern einer Geschwindigkeitsermäßigung vorgebracht. Zeitverlust, man kommt zu spät zu Terminen oder Tempo 30 auf 4 spurigen Straßen passen nicht zusammen, sind keine wirklichen Argumente. Tatsache ist hingegen, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung</p>	Zustimmung.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXV.3			<p>auf 30 km/h (von 50 km/h) eine deutliche Reduzierung des Verkehrslärms eintritt.</p> <p>Diese Straßen, die der Gemeinderat aus dem Gutachten nehmen will, führen um die Innenstadt herum. Durch die topografische Lage werden nicht nur die direkten Anwohner durch Verkehrslärm geplagt, sondern allen Bewohner der Hanglagen um die Stadt (Gottwollshäuser Steige, Gutenbergstraße, Rippergstraße, Postgüttele, Gartenstraße, Gelbinger Gasse, Friedenberg um nur einige zu nennen). Straßenlärm entwickelt sich nach oben.</p> <p>An Lärm gewöhnt man sich nicht. Es ist erwiesen, dass permanente Beschallung krank macht. Zudem ist es an der Zeit, die Prioritäten (Bevorzugung des PKW) nicht mehr an erster Stelle zu setzen. Durch entsprechendes Fahrverhalten wird auch Kraftstoff eingespart.</p> <p>Sollte der Gemeinderat nicht von seiner mehrheitlichen Ablehnung von Lärmschutzmaßnahmen für seine Bürger abweichen, ist zu hoffen, dass das Regierungspräsidium fortschrittlicher / zukunftsorientierter denkt und sich über den Haller Gemeinderat hinwegsetzt und Tempo 30 auf diesen Straßen anordnet. Wie peinlich für alle.</p> <p>Nachts finden auf der 4 Spurigen Fahrbahn - beginnend an der Ampel beim 2-Rad Zügel, endend am Eingang Gottwollshäuser Steige, regelmäßig Autorennen mit getunten Fahrzeugen statt. Da sind Geschwindigkeiten mit bis zu 150 km/h keine Ausnahme.</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXV.4			<p>Um dieses einzudämmen würden wir uns schnell ein stationäres Blitzgerät (beidseitig) wünschen. Dies würde dazu führen, daß schon mal die jetzigen 50 km//h, auch nachts, eingehalten werden. Dann auch die 30 km/h.</p> <p>Viele Radfahrer, auch mit Kindern, aus Gottwollshausen, vom Katzenkopf, Breiteich etc. die die Gottwollshäuser Steige nutzen, überqueren alle die Bundesstrasse beim Hotel Hohenlohe. Der Hintergrund ist der, dass die Fussgängerunterführung nicht mit einem Fahrrad genutzt werden kann, da baulich nicht geeignet. Somit wäre bei einer reduzierten Geschwindigkeit auch eine sicherere Überquerung für die Radfahrer gegeben.</p>	Zustimmung. Die Verkehrssicherheit bei Tempo 30 ist höher als bei Tempo 50.
XXXVI.1	<b>Bürger:in 36</b>	20.08.2022	<p>Als Bürgerin und Bewohnerin in der Gottwollshäuser Steige Nr., bei der das Gebäude direkt an der Johanner Straße steht, nehme ich wie folgt Stellung:</p> <p>Vorauszuschicken ist zunächst, dass bereits seit Jahren ein erhöhtes Lärmaufkommen für die Anwohner besteht und zwar über den Bau des Qmediko-Komplexes sowie des Hotels, wobei hier auch noch samstags lautstark ab 07.00 Uhr gearbeitet worden ist. Kaum beendet wurde die Freizeitanlage daneben errichtet, auf der in den warmen Zeiten bis spät abends auch oft noch nach 22.00 Uhr gegen den Metallzaun laut hörbar gekickt wird, und rum geschrien wird. Von den Tunnelarbeiten ganz zu schweigen.</p>	Kenntnisnahme. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wird ausschließlich Verkehrslärm untersucht.
XXXVI.2			Die Johanniterstraße hat ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, insbesondere zu den morgendlichen und	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVI.3			<p>abendlichen Stoßzeiten. Morgens in diese Straße einzubiegen ist schon ein Geduldsspiel. Auch samstags fließt der Verkehr ständig. Sonntags ist das Verkehrsaufkommen geringer, aber nicht leiser zumindest in den Frühlings - und Sommermonaten, da hier dann verstärkt die Motorradfahrer fahren und gerne auch beschleunigen. Zu Ferienzeiten ist das Verkehrsaufkommen zwar etwas weniger, aber keinesfalls ruhig.</p> <p>Auch nachts geht es hier ganzjährig lautstark zu, da wird regelmäßig von mehreren Autofahrern gegen die bis jetzt bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h verstoßen. Von der lauten Musik aus den Anlagen in den Fahrzeugen gar nicht zu reden. Es wird durchaus hörbar nach der Tankstelle beschleunigt. Eine besondere Freude ist auch jedes Gefährt mit metallener Ladung bzw. Anhänger, sobald diese über die Dohlendeckel fahren die beidseits auf Höhe Hotel Hohenlohe wie Einfahrt Gottwollshäuser Steige auf der Straße verbaut sind, lässt es Schläge und die Ladung rumpelt laut. Bereits diese Geräusche wären vermindert mit Tempo dreißig. Auf regennasser Fahrbahn sind die Autos im Übrigen noch deutlich hörbarer.</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>
XXXVI.4			<p>Ein Schlafen trotz großer Hitze mit offenem Fenster ist nur möglich, wenn man mehrfach wegen dem Verkehr nachts aufwachen will.</p> <p>Ich gehe davon aus, dass es den Bürgern im Langen Graben und Crailsheimer Straße ebenso ergeht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
XXXVI.5			<p>Auch das Überqueren mit dem Rad auf Höhe des Hotel Hohenlohe (da die vorhandene Unterführung völlig</p>	<p>Zustimmung.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVI.6			<p>ungeeignet ist für die Radfahrer, insbesondere mit Anhänger) ist bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 sicherer.</p> <p>Es ist mir völlig unverständlich wie Entscheidungsträger der Stadt so offensichtlich das Gesundheitswohl Ihrer Bürger missachten. Dies auch entgegen der Empfehlung im Lärmgutachten und den EU-Richtlinien.</p> <p>Es ist zudem auch möglich zunächst eine zeitliche Befristung z.B. von 1-2 Jahren bei der Einführung von Tempolimit 30 zu setzen und so zu überprüfen inwieweit tatsächlich Verbesserungen, Lärm, Abgasbelastung etc., eingetreten sind. Eine Einführung einer Tempo 30 Zone wird allerdings nur zur Lärmreduzierung genügen, wenn die Einhaltung auch konsequent überwacht wird, auch nachts.</p>	Kenntnisnahme.
	<b>Bürger:in 37</b>	09.08.2022	<p>Beigefügt erhalten Sie meine Stellungnahme zum Entwurf des LAP:</p> <p>Bezugnehmend auf den Lärmaktionsplan (LAP), den die Firma Rapp Trans AG der Stadt Schwäbisch Hall vorgelegt hat, möchte ich als Bürgerin dieser Stadt wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Dass Lärm gesundheitliche Folgen haben kann, Kommunikation, Konzentration und den Schlaf beeinträchtigt, das vegetative Nervensystem negativ beeinflusst und der menschliche Organismus sich einer Gewöhnung an Lärm dauerhaft entzieht, wurde von der Firma Rapp Trans AG im LAP ausführlich beschrieben und am Abend des 26. Juli in der Hospitalkirche vertieft. Ebenfalls wird in dem LAP dringend empfohlen, auch in den Hauptbelastungsbereichen Neue Reifensteige, Johanniterstraße, Langer Graben und Crailsheimer</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVII.1			<p>Straße als stark lärmbelasteten Innenstadtstraßen mit einem zum Teil vordringlichen Handlungsbedarf Tempo 30 einzuführen.</p> <p>Warum der Gemeinderat sich dieser Empfehlung bisher nicht angeschlossen hat, ist mir unverständlich, scheint es doch nach meinem Verständnis eine rechtliche Verpflichtung zu geben, die gemessenen und berechneten Lärmemissionswerte zu unterschreiten. Wenn es denn Alternativen gäbe (Umgehungsstraßen, Flüsterasphalt, Lärmschutzfenster und -wände), so erfordern diese Maßnahmen einen sehr hohen finanziellen und/oder räumlichen Einsatz, den die Stadt in nächster Zeit wohl nicht leisten kann. Tempo 30 dagegen ist eine kostengünstige, schnell wirksame Maßnahme, die nach Erfahrungen von Rapp Trans AG anderenorts bei Anwohnern und Passanten spürbare Lärmmentlastung bewirkt hat.</p>	<p>Der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2018 schreibt diesbezüglich <i>«Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten (70/60 dB(A) tags/nachts), verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.»</i></p> <p>Die genannten Maßnahme wurden vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
XXXVII.2			<p>Eine weitgehende Einführung von Tempo 30 im Innenstadtbereich beruhigt den Verkehr und entlastet nicht zuletzt auch AutofahrerInnen von der permanenten Aufmerksamkeit auf Verkehrsschilder. Anders als an Lärm wird sich der menschliche Organismus der AutofahrerInnen an Tempo 30 gewöhnen können. Tempo 30 trägt zur Verbesserung der Lebensqualität und Sicherheit im Straßenverkehr bei und nützt neben den Anwohnern und Beschäftigten auch Fußgängern, Radfahrern, Kindern und Senioren.</p> <p>Gegner von Tempo 30 bringen gerne das Argument, dass dann ja noch mehr Verkehr in der Innenstadt entstünde, weil die Fahrzeuge länger in der Innenstadt blieben und dort länger Lärm verursachten, so auch Herr Reichert am Abend des 26. Juli. Das scheint mir</p>	<p>Zustimmung.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVII.3			<p>unlogisch: es entsteht ja nicht eigentlich mehr Verkehr, die Anzahl der Fahrzeuge wird mit Tempo 30 nicht größer. In der Tat dürften gleich viele Fahrzeuge in der Stadt unterwegs sein, nur dass diese weniger Lärm verursachen und dafür etwas länger brauchen. Für die Betroffenen ist es auf jeden Fall entscheidend ob 8200 Fahrzeuge am Tag Lärm &gt; 70 dB oder 8200 Fahrzeuge Lärm &lt; 50 dB emittieren.</p> <p>Andere Einwände, es entstünde ein volkswirtschaftlicher Schaden, wenn jeder, der dienstlich im motorisierten Straßenverkehr unterwegs ist Zeit „verlöre“, sind aus meiner Sicht ebenfalls unhaltbar. Den volkswirtschaftlichen Schaden durch Lärm in Form von Minderung von Arbeitsleistung, Entwertung von Immobilien, Reduktion von kommunalen Einnahmen und Kosten für das Gesundheitssystem beziffert Rapp Trans AG im LAP bundesweit immerhin auf mehrere Milliarden Euro. Außerdem: warum sollten Auto, LKW oder Transporter gegenüber anderen Mobilitätsformen grundsätzlich zeitlich privilegiert sein? Wollte man an dieser Argumentation, dass der Zeitverlust volkswirtschaftlich nicht hinnehmbar sei, festhalten, müsste man dann nicht Tempo 70 anstatt Tempo 50 in Innenstädten fordern? Daran zeigt sich, wie absurd die Zeitdebatte ist.</p> <p>Als Bewohnerin der Innenstadt ohne eigenes Auto und daher vorwiegend zu Fuß oder mit Fahrrad unterwegs spüre ich täglich, dass auch ich als Passantin dem Lärm ausgesetzt bin und bitte hiermit den Gemeinderat dringend, sich für Tempo 30 in den o.g. Hauptbelastungsbereichen zu entscheiden.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVIII.1	<b>Bürger:in 38</b>	02.08.2022	<p>Der vom Büro Rapp erstellte Lärmaktionsplan zeigt in aller Deutlichkeit und wohlbegründet die Massnahmen auf, die erforderlich sind, um den Verkehrslärm auf den am stärksten frequentierten Straßenabschnitten durch Schwäbisch Hall auf ein gebotenes Maß zu reduzieren.</p> <p>Es wird gut begründet, wo und warum hierbei insbesondere die Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 dringend angeraten sind.</p>	Kenntnisnahme.
XXXVIII.2			<p>Für uns ist es unerklärlich, dass dies für bestimmte Streckenabschnitte mit besonders hohem Verkehrsaufkommen in einer ersten Abstimmung mit nicht nachvollziehbaren Gründen von einer knappen Mehrheit im Gemeinderat abgelehnt wurde.</p>	Die genannten Maßnahmen wurden vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.
XXXVIII.3			<p>Wir erklären hiermit, dass wir voll und ganz für alle im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Tempo-30-Zonen sind.</p> <p>Ausdrücklich fordern wir dies auch für folgende Hauptdurchgangsstrecken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- B19 Johanniterstraße</li> <li>- L2218 Langer Graben/Crailsheimer Straße (bis Bausparkasse)</li> <li>- L1060 Ellwanger Straße (bis Schillerstraße)</li> <li>- L1055 Neue Reifensteige (von Berliner Straße bis Silberstraße).</li> </ul> <p>Zusätzliche Anmerkung: Wir sind in den vergangenen Jahren regelmäßig mehrmals die Woche auf der Strecke von Schwäbisch Hall über Backnang und Marbach nach Ludwigsburg unterwegs gewesen. Auf dieser Strecke bestehen in vielen</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXXVIII.4			<p>der zu durchfahrenden Ortschaften Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h.                      Dabei haben wir nahezu immer einen stetig fließenden Verkehr wahrgenommen. Es fühlte sich dabei stressfrei und beruhigend an mit sehr reduzierten Brems- und Beschleunigungsvorgängen. Die Zeitverluste gegenüber Tempo 50 sind auf Streckenabschnitten von 2 - 3 Kilometern mit 1,6 - 2,4 Minuten zu vernachlässigen.                      Wir fragen uns, was am Verkehr und den Durchgangsstraßen von Schwäbisch Hall so anders sein soll als in anderen Ortschaften und Städten beispielsweise an der beschriebenen Wegstrecke von SHA nach LB und können die ablehnende Haltung eines Teils des Gemeinderates zu Tempo 30 nicht verstehen.</p>	<p>Zustimmung. Der Verkehrsfluss verbessert sich in der Regel bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50.</p>
XXXVIII.5			<p>Zusammenfassung:                      Bitte werten Sie unsere Stimmen als eindeutige Ja-Stimmen für sämtliche im Lärmaktionsplan vorgesehenen Tempo-30-Zonen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
XXXIX.	<b>Bürger:in 39</b>	17.08.2022	<p>Hiermit möchten wir uns am Lärmaktionsplan beteiligen und folgende Stellungnahme/Einwände abgeben:</p> <p>Wir wohnen in der Mittelhöhe in Schwäbisch Hall-Hessental und unsere Kinder gehen in die Hessentaler Grundschule (Wirtsgasse) bzw. Kindergarten Arche Noah (Nixenweg).</p> <p>Der Schul- und Kindergartenweg führt über die Haller Straße/Einkornstraße, bei der bislang Tempo 50 gilt. Unsere Kinder sind gezwungen, mehrere Fußgängerüberwege zu nutzen und auch Wege, die unmittelbar an der Straße sind, zum Teil mit einer Wegbreite von</p>	<p>Kenntnisnahme. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit. Weitere Auswirkungen wie die Verbesserung der Luftqualität und der Aufenthaltsqualität werden bei der sachgerechten Abwägung der Maßnahmen berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>gerade mal 1,50 m, was nicht mehr mit der aktuellen Straßenverkehrsordnung vereinbar ist aufgrund von veralterter Vorgaben.</p> <p>Jeden Tag sind Sie den Gefahren des schnellen Verkehrs ausgesetzt und immer wieder geschehen Unfälle, die m.E. reduziert und gar vermieden werden können.</p> <p>Neben der Lärmbelästigung ist auch das Argument der Verkehrssicherheit, insbesondere wie oben erwähnt der Schulwegsicherheit, ein wichtiger Grund für die Notwendigkeit einer Tempo-30-Zone.</p> <p>Natürlich nicht zu vergessen die dadurch erzielte Verbesserung der Wohnqualität z.B. durch weniger Luftverschmutzung.</p> <p>Gerade in der heutigen Zeit mit Krisen wie Klima, Gesundheit und Soziales wäre es ein guter Beitrag, bei der nur alle Bürgerinnen und Bürger profitieren, vor allem unsere Kinder.</p>	
XL.	<b>Bürger:in 40</b>	14.08.2022	Um den Flickenteppich an Geschwindigkeitsvorgaben für die Autos in der Stadt möglichst gering zu halten und um die Kosten zur Reduktion der Lärmbelastung möglichst gering zu halten, plädiere ich für Tempo 30 ganztags auf alle genannten Straßenabschnitten.	Kenntnisnahme.
XLI.	<b>Bürger:in 41</b>	09.08.2022	Wir betreiben unsere Praxis in der Heimbacher Gasse und wünschen uns dringend Tempo 30 im Langen Graben, der Johanniterstraße und der Crailsheimerstraße! Zum einen dient es der Luftverbesserung, es schafft mehr Sicherheit vor allem für Radfahrer und Fußgänger und reduziert den Lärm. Zudem senkt es	Kenntnisnahme. Die genannten Maßnahmen wurden vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLII.3			<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradwege die abgesichert sind und überall in der Stadt und den umliegenden Ortsteilen miteinander verbunden sind und nicht im Nirgendwo enden.</li> </ul>	Thema der Radverkehrskonzeption
XLII.4			<ul style="list-style-type: none"> <li>Bäume und unversiegelte Plätze im Innenstadtbereich</li> </ul>	Thema der Stadtentwicklung und -planung
XLIII.	<b>Bürger:in 43</b>	06.09.2022	<p>Öko - Monstertraktoren mit 70 km/h vom Acker in die Innenstadt !</p> <p>Öko - Monstertraktoren rasen mit ihren Anhängern die Crailsheimer Strasse stadteinwärts zwischen 50 und 60 km/h.</p> <p>Das schwere Ackergerät mit Riesen-Anhängern ist unterwegs durch die Innenstadt von den landwirtschaftlichen Flächen im Bereich des Bühlertals zur gegenüberliegenden Talseite zur Biogasanlage in Michelfeld.</p> <p>Ohrenbetäubender Lärm wird verursacht durch die Turbolader der Traktoren und das Surren der groben für Ackerboden vorgesehenen Reifenstollen.</p> <p>Mit hoher Geschwindigkeit lassen die Fahrer die Riesentraktoren einfach bergab laufen. Der Anhalteweg im Fall einer erforderlichen Notbremsung ist sicher länger als der eines PKWs, d.h. mehr als 40 bis 50 Meter.</p> <p>Bei dem ersten Unfall mit Schwerverletzten oder gar Toten werden die jetzt Verantwortlichen ganz sicher zur Rechenschaft gezogen. Ein Lamenti - zu Spät!</p> <p>Der echte Verkehrsfluss ist zwischen 65 und 70 kmh</p>	siehe Wertung IX – identische Stellungnahme

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verkehrskontrollen hierzu führen zu keinem veränderten Fahrverhalten.</p> <p>Die Beschleunigung der Monstertraktoren bergaufwärts ist zusätzlich bedrohlich laut.</p> <p>Mit Turboladern und mit Vollgas scheppern die leeren Blechanhänger in der rumpeligen, notdürftig geflickten Strasse durch die Schlagloch-Straßenschäden und abgesunkenen Gullydeckel.</p> <p>Motorrad - und Autoposer ergötzen sich am eigenen Sound beim Start an der Ampel am Langenfelder Tor. Das extra Auspuff-Sounddesign haben sie schließlich bezahlt.</p> <p>Tagsüber sind ruhige Gespräche mit Kunden in den Geschäften an dieser Straße praktisch unmöglich.</p> <p>Für Wohnen und Schlafen im nächtlichen Lärm sind Lärmschutzfenster nicht ausreichend um die tiefen Frequenzen und Vibrationen wegzufiltern, die die 40Tonner - Sattelzüge und die Monstertraktoren auf dem Weg zur Biogasanlage auf der gegenüberliegenden Talseite verursachen.</p> <p>Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf mindestens 40 km/h wie sie am am Parkhaus Langer Graben schon eingerichtet ist, sollte im Bereich zwischen Bausparkasse und Holzmarkt ebenso möglich sein.</p>	



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLIV.3			Ich fordere eine sichere und leise(re) Straße mit dem Tempolimit 30!	Kenntnisnahme.
XLV.1	<b>Bürger:in 45</b>	11.08.2022	Ich wohne in der Weilerwiese . Der Lärm ist am Morgen und zur Rush-Hour am frühen Abend besonders groß. Am Wochenende sind es die Motorradfahrer. Besonders laut sind Fahrzeugführer, die abwärts in Richtung Kocherbrücke schnell noch 50-km/h-Fahrende schnell überholen und durch die Beschleunigung besonders laut fahren.	Kenntnisnahme.
XLV.2			Aus diesem Grunde verstehe ich nicht, wieso einige Stadträte die Geschwindigkeit nicht begrenzen wollen. Offenbar kennen sie die Situation nicht.	
XLVI.1	<b>Bürger:in 46</b>	11.08.2022	Nachdem ein Pelgrim endlich weg ist, könnte die systematische Benachteiligung Hessentals endlich aufhören. Ich wohne seit 28 Jahren im hessentaler Grauwiesenweg. Der Verkehrslärm hat in dieser Zeit exorbitant zugenommen. Deshalb fordere ich Tempo 30 zumindest vom Kreisverkehr bei der Eisenbahn bis zur Molkerei schnellstmöglich einzuführen. Es genügt allerdings nicht, nur ein paar Schilder auszustellen. Es muss schon mit mehreren stationären Blitzern und/oder baulichen Massnahmen / Schickanen einhergehen. Dass die Geschwindigkeitsbegrenzung ohne diese Begleitmassnahmen nicht funktioniert sieht man am Beispiel Grauwiesenweg: hier gilt Tempo 30 und niemand hält sich daran. Insbesondere zu den Hol- und Bringezeiten im Kindergarten wird hier gerast. Also: Tempo 30 mit wirkungsvollen Begleitmassnahmen in Hessental durchziehen - andere Städte haben so etwas schon vor 10 Jahren gemacht.	In Hessental wird im Lärmaktionsplan entlang der L 1056 Sulzdorfer Straße/Einkornstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags festgesetzt. Entlang der L 1060 Bühlertahlstraße in Hessental sind die Betroffenheiten gering. Zudem handelt es sich um eine lockere, größtenteils einseitige Bebauung.  Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.  Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen können nicht frei gewählt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können nur dort eingeführt werden, wo eine Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegt.
XLVI.2				
XLVI.3				

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung	
XLVII.	<b>Bürger:in 47</b>	11.08.2022	Ich bin die Diskussionen zu diesem Thema leid. Die Stadt soll endlich zur Tat schreiten und Tempo 30 für ganz Hessental einführen. Für die An- und Einwohner von Hessental.	Kenntnisnahme.	
XLVIII.1	<b>Bürger:in 48</b>	13.08.2022	Hier kurz meine Meinung zum Thema Tempo 30 in SHA.  Bergabwärts bedeutet das Einhalten von Tempo 30 ständiges Bremsen = mehr Bremsabrieb (Feinstaub). Bergaufwärts bedeutet das Einhalten von Tempo 30 mehr Geräuschentwicklung und mehr Abgase da kleinerer Gang gewählt werden muß bzw. gewählt wird (bei Automatikfahrzeugen).	Keines der Argumente kann wissenschaftlich belegt werden. Tempo 30 reduziert die Luftschadstoffbelastung, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern (UBA 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).	
XLVIII.2			Die Aufmerksamkeit des Fahrers ist mehr auf die Einhaltung der Geschwindigkeit sprich auf den Tacho gerichtet als auf den laufenden Verkehr (Unfallgefahr steigt).		Tempo 30 hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Vorliegende Studien ergeben keine Anhaltspunkte für gegenteilige Annahmen (UBA 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).
XLVIII.3			Der Einzelhandel in SHA klagt über mangelnde Kundenschaft. Die hohen Parkgebühren schrecken jetzt schon Besucher ab. Tempo 30 wäre für mich ein weiterer Grund SHA zu meiden.		Ruhige Flaniermeilen mit Aufenthaltsqualität steigern die Kund:innennachfrage, Geschäftsleerstand wird reduziert (Agora Verkehrswende 2019: Parkraummanagement lohnt sich). Eine Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zeigt, dass in untersuchten Modellstädten der Umsatz im Einzelhandel von Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wesentlich höher ist als von Kfz-Fahrer:innen (BMDV 2019: Radverkehr in Fußgängerzonen).
XLIX.1	<b>Bürger:in 49</b>	27.08.2022	Ich wohne in der Heimbacher Gasse in Schwäbisch Hall, selbst in der etwas abseits liegende Straße/Wohnung ist der Verkehrslärm von der Stuttgarter Straße stark bis sehr laut. Deshalb befürworte ich die Initiative für Tempo 30 auf dieser Straße. Der	Kenntnisnahme. Im Bereich Stuttgarter Straße gibt es nahezu keine Lärmbetroffenheiten. Aufgrund dessen wurde in diesem Bereich keine lärmindernde Maßnahme festgesetzt.	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XLIX.2			<p>Lärm ist sehr beeinträchtigend für mich als Anwohner. Die Situation im Bereich Luftqualität und Sicherheit für Fußgänger, Autofahrer und Radfahrer würde sich durch diese Maßnahme deutlich verbessern. Auch für die Fußgängerzone in Heimbacher Gasse sollte die Stadt sich vermehrt kümmern. Es ist unglaublich wieviel Autos in der Straße parkend fahren, dies sollte durch die teilweise durchgeführten Überwachungen des Ordnungsamtes bekannt sein, hier erwarte ich ebenfalls eine Initiative der Stadtverwaltung. Der Lärm, welcher hier durch Autoverkehr verursacht wird, ist sehr unerträglich.</p>	<p>Thematik ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit diesem Anliegen beschäftigen.</p>
L.	<b>Bürger:in 50</b>	24.08.2022	<p>Gründe für Tempo 30:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• weniger Lärm vor allem in den Morgenstunden. Wenn hier leere LKW in Dolen fahren und man bei offenem Fenster das Richtung Blendstatt führt, geweckt wird!</li> <li>• mehr Sicherheit für meine Kinder!!!</li> <li>• besseres Rauskommen aus der Einfahrt Parkhaus Langer Graben zur Rushhour vormittags um ca. 7.30 Uhr!</li> <li>• sauberere Luft</li> <li>• Umweltschutz!</li> <li>• weniger Abgase</li> </ul> <p>Wohnhaft Blendstatt (Langer Graben hinter dem Haus, Blendstatt vor dem Haus).</p>	<p>Kenntnisnahme. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung können Maßnahmen ausschließlich aus Lärmschutzgründen festgesetzt werden. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch weitere positive Effekte. Diese werden in der sachgerechten Abwägung berücksichtigt.</p>
LI.1	<b>Bürger:in 51</b>	28.07.2022	<p>Wir wohnen im Germanweg Nr. in Schwäbisch Hall, schräg oberhalb der Kreuzung vor der Bausparkasse. Seit Jahren würden wir uns wünschen, dass für die L2218 Crailsheimer Straße bis zur Bausparkasse eine</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LI.2			<p>Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein Fahrverbot für Motorräder kommt. Im Sommer ist an den Abenden und am Wochenende die Lärmbelästigung noch schlimmer als während des normalen Berufsverkehrs.</p> <p>Von der Stadt heraufkommend wird, die Stadt „hinter sich lassend“, das Gaspedal kräftig durchgedrückt, um mit Schwung den Berg zur Bausparkasse zu nehmen. Dabei ist so manches Krätemessen mit dem „Nebemann“ an der Ampel, ein noch schnelles Überholen der PS-schwächeren Langsam-Fahrer sicher der Grund für den unnötigen Verkehrslärm. Es drängt sich einem der Eindruck auf man befindet sich hier auf einer Rennstrecke. Man könnte den Eindruck gewinnen, als ob sich hier auf wenigen Metern entscheidet wer zuerst am Ziel ankommt. Besonders im Sommer fällt auf, dass diese Rennstrecke viele Motorradfahrer in die Stadt lockt, um eben auf diesen Metern bis zur Bausparkasse zu zeigen, wie PS-stark die Maschine ist und den Sound so richtig zu fühlen. Da wird sinnlos Energie und Treibstoff verschleudert! Wo bleibt da die Nachhaltigkeit? Wo die Verantwortung für die künftigen Generationen?!</p> <p>Der Lärm wird jedoch nicht nur stadtauswärts sondern auch stadteinwärts erzeugt. An der Ampel mit Vollgas starten, um möglichst viele Fahrzeuge bis zum Holzmarkt überholt zu haben.</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>
LI.3			<p>Neben dem „normalen“ Verkehrslärm der Kreuzung stellen, besonders im Sommer, die Motorrad- und Autofahrer, die beim Start an Ampelanlage ihre Motoren voll durchstarten eine große Belästigung dar. An diese</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LII.3			Insbesondere ist für Hessental der Lärmaktionsplan in vollem Umfang umzusetzen, da hier enorme Verkehrsinfrastrukturprobleme bestehen zur Lärmreduzierung und zur Verkehrssicherheit der Fußgänger (Senioren u. Kinder u. u.) und Radfahrer und dadurch dann die Lebens- und Wohnqualität verbessert wird.	Kenntnisnahme.
LII.4			Aus Sicherheitsgründen ist für Schüler und Senioren (Haupteingang Neubau advita Haller Straße) das Tempo auf 30 vom Ordnungsamt in der Haller Str. und Kirchstraße kurzfristig umzusetzen. (Einkaufwege Senioren/Schulweg Kinder).	Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Die Haller Straße und die Kirchstraße wurden im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht untersucht. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit dem Anliegen befassen.
LII.5			Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist die viel und stark befahrene Ostumgehung in der Nacht und den Frühstunden zu untersuchen um das Tempo zu reduzieren.	Kenntnisnahme. Die Stadt kann die genannte Strecke im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes freiwillig untersuchen. Allerdings ist die Ortsumfahrung weitestgehend unbebaut, sodass eine Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen ggf. nicht begründbar ist.
LII.6			Anmerkung: ebenso Verweis auf die Stellungnahme des ADFC SHA	Kenntnisnahme.
LIII.1	<b>Bürger:in 53</b>	11.08.2022	Seit Jahren leiden wir als Bewohner im Wilhelm Meister Weg unter dem ständigen Verkehrslärm, der vor allem durch die stets zunehmenden vielseitigen Fahrbahnschäden: Fahrbahnabsenkungen / Schlaglöcher – vor allem durch einstige nachträgliche Aufgrabungen für Fernwärme u.a. entstehen. (insbesondere an ca. 21! markanten Stellen auf der rel. kurzen Strecke zwischen St. Josef-Kindergarten und Abzweigung zum Postgütle talabwärts – auf dem vor vielen Jahren „sanierten“ Streckenabschnitt) Ab etwa 4 Uhr in der Frühe „donnern“ -meist leere LKW's mit ihren Anhängern oder nur leicht fixierten	Kenntnisnahme.  Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags wurde für untersuchten Straßenabschnitte mit hoher Lärmbelastung festgesetzt. Somit können Straßenschäden behoben werden. Allerdings erfolgt dieser erst im turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke. In der Zwischenzeit können Straßenschäden bei der Stadt gemeldet werden: <a href="https://www.schwaebisch-hall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung">https://www.schwaebisch-hall.de/de/rathaus-service/buergerservice/schadensmeldung</a>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIII.2			<p>aufliegenden Fahrzeugteilen, bis spät in die Nacht schon von Weitem hörbar, talabwärts- Das „knallt“, „scheppert“, rumpelt! Bei diesen Fahrzeugen in einem fort, wenn die Strecke zügig befahrbar ist. Riesige Traktoren, oftmals im 15 Min-Takt an- bei der Einholung verschiedener Ernten / Silage etc. runden die Lärmmissionen Wochenenden stundenlang bis gegen Mitternacht vollends ab und sind sicherlich durch ihr enormes Gewicht, mit an den zunehmenden Fahrbahnschäden mitbeteiligt. Insgesamt ist das Verkehrsaufkommen in diesem Streckenabschnitt bekanntermaßen sehr hoch und die gegebenen topografischen Verhältnisse begünstigen in den Früh- und Spätstunden das rasante Fahrverhalten, trotz der geforderten Tempo- Reduzierung auf km/h- im Gegensatz zur Stop-and Go- Verkehrslage zu den typischen Zeiten.</p> <p>Erschwerend kommt für uns Anwohner des Wilh. Meister Wegs die gefährliche Aus-/und Einfahrtssituation nach der scharfen Rechtskurve – kurz nach der Abzweigung zur St. Josef-Kirche hinzu, weil Viele die vorgeschriebenen 40 km/h nicht einhalten . Es liegen ja auch entsprechende Messdaten beim Ordnungsamt vor!</p>	<p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit der Thematik beschäftigen.</p>
LIII.3			<p>Unzählige Kommunen haben an derartigen hochfrequentierten Durchgangstraßen – vor allem an sensiblen Stellen mit Schulen Kindergärten etc. inzwischen moderne, meist ständig installierte Geschwindigkeitsanzeigen, die ihre Wirkung nicht verfehlen- Beispiele gibt es in aller nächster Umgebung. Besonders auch im Verlauf der B14 (besonders eindrücklich in Oppenweiler oder im Kreis Reutlingen / Tübingen/ Freudenstadt etc.!)</p>	<p>Die Stadt wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIII.4			<p>Der Schulweg einiger Kinder, die die Grund- und Friedensbergschule besuchen, führt an dieser Straße auf dem Gehweg entlang, der vor allem im genannten Kurvenbereich eine Gefahrenstelle darstellt. Mehrere Unfälle an dieser Stelle, wo Fahrzeuge auf den dortigen, ungeschützten Gehweg fuhren, haben glücklicherweise noch keine Fußgänger verletzt. Hier könnte Tempo 30 einen erheblichen Beitrag zur Sicherheit leisten. Wären die Straßenschäden behoben, wäre eine sofortige, deutliche Verbesserung erreichbar.</p> <p>Auch wenn wir nicht so viele direkt-Anwohner sind, bitten wir Sie dringend, eine Geschwindigkeitsreduzierung so rasch wie möglich durchzusetzen. Vielleicht sind wir an Zahlen weniger Einwohner, als Direkt-Anlieger, wie in anderen Gemeinden, aber Lärm „steigt bekanntermaßen nach oben“ in die höher gelegenen Wohn-Gebiete im Bereich Crailsheimer Str, /Langer Graben...und da sind wir dann Viele, die betroffen sind!</p> <p>Danke, für die Möglichkeit der Beteiligung am Verfahren!</p>	Kenntnisnahme.
LIV.1	<b>Bürger:in 54</b>	12.08.2022	<p>Ich besitze das Haus Im Weiler Nr.direkt angrenzend an der Johanniterstraße.</p> <p>Ich habe damals das Haus von der GWG gekauft, weil mir unter anderem auch versprochen wurde, dass ja der Weilertunnel bald kommt. Ich hatte da schon bedenken zur Verkehrslage ausgesprochen und wurde mit dem vorherigen Satz getröstet bzw. beruhigt. Das Haus wurde komplett saniert und 2009 fertiggestellt.</p>	Zu der Planung des Tunnels kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit dem Anliegen befassen.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIV.2			<p>Die Lärmbelästigung und auch Lichtverschmutzung sind in den Jahren immer schlimmer geworden. Ein Sitzen auf dem Balkon ist unmöglich. Auch die ständige Vibration durch den Verkehr auf der Johanniterstraße hat deutliche strukturelle Schäden an meinem Haus verursacht. Zum Beispiel Risse in den Wänden und in Fußböden, Türen verzogen, feuchter Keller durch Regenwasser, das nun zwischen Hausfundament und Straße einsickert!</p> <p>Ich wünsche mir ab sofort das Tempo 30 und auch das sobald als möglich der Weilertunnel fertig gestellt wird. Ich wünsche mir, dass im Parkhaus Ritter nicht die ganze Nacht die Außenbeleuchtung an ist und deren Lieferungen nicht mitten in der Nacht um 2 oder 3 Uhr mit lautem Gepiepe des LKW ankommt.</p> <p>Ich wünsche mir, dass das relativ neu installierte grelle LED Straßen-Licht, bei dem man denkt es landen gleich Aliens, in ein warm-weißes Licht getauscht wird. Ich habe geglaubt ich könnte mich daran gewöhnen, aber es ist so grell, dass es nicht mal durch einen Verdunkelungsvorhang komplett ausgeblendet werden kann. Ganz abgesehen davon wie viele Spinnen jetzt mein Haus übervölkern!</p> <p>Inzwischen macht mich das Wohnen an der Johanniterstraße krank. Ich kann nicht schlafen. Der Lärm und die Erschütterungen halten mich wach oder wenn ich einmal eingeschlafen bin, wache ich davon auf. Ja ich bin für Tempo 30 auf der Johanniterstraße!</p>	<p>Kenntnisnahme. Lichtverschmutzung ist nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Im Lärmaktionsplan wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags für die Johanniterstraße empfohlen. Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>
	<b>Bürger:in 55</b>	03.09.2022	<p>Ich habe mir die Veröffentlichung des Lärmaktionsplans auf der digitalen Plattform der Stadtverwaltung angesehen. Dabei ist mir folgendes aufgefallen, bzw. habe ich folgende Fragen:</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LV.1			<p>1. Es ist nicht explizit angegeben, aber die Messdaten sind anscheinend im Jahr 2015 erhoben. Das ist bereits 7 Jahre her. Das Verkehrsaufkommen ist seither sicherlich nicht weniger geworden, die Daten sind also veraltet. Es ist daher davon auszugehen, dass die Belastungen heute in den betrachteten Bereichen weit aus höher und die Zahl der Abschnitte in denen Maßnahmen erforderlich sind größer als hier abgebildet. Aus meiner Sicht sind die Daten nicht korrekt und die Maßnahmen unvollständig und erfüllen daher nicht den geforderten Zweck.</p>	<p>Die Verkehrsdaten stammen aus den Jahren 2009 – 2017. Der Großteil der Daten stammt jedoch aus den Jahren 2014 – 2017. Der Auftrag für die Erstellung des Lärmaktionsplans wurde von der Stadt Anfang 2018 erteilt. Somit handelte es sich zu dem Zeitpunkt größtenteils um aktuelle Verkehrszahlen. Die Verkehrszahlen aus den Jahren 2020 und 2021 sind aufgrund der Corona-Pandemie ohnehin nicht repräsentativ. Schall verhält sich logarithmisch: Eine Verdopplung der Kfz-Menge bewirkt eine Pegelzunahme um 3 dB(A). Eine Zunahme der Verkehrsbelastung um 25% bewirkt erst eine Erhöhung des Lärmpegels im Bereich der Wahrnehmbarkeitsschwelle von 1 dB(A.).</p>
LV.2			<p>2. Wenn ich die Auslegung richtig verstanden habe, sind die Lärmwerte nicht durch messen, sondern durch Berechnung anhand des Verkehrsaufkommens aufgestellt. Aus meiner Sicht sind dabei stark lärmende Fahrzeuge wie Motorräder und vor allem Traktorgepanne, welche auch in den Nachtstunden verkehren, nicht in ihrem wahren Ausmaß erfasst. Aus meiner Sicht sind die Grundlagendaten unvollständig und bilden das Lärmaufkommen nicht ab.</p>	<p>Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden. Aufgrund dessen werden verbindlich vorgeschriebene Berechnungsmethoden genutzt. Die Werte der Berechnungen liegen dabei häufig über den gemessenen Werten.</p> <p>Die Lärmproblematik des Motorradverkehrs ist bekannt. Sie lässt sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzw. auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Regelungen heute nicht in erforderlichem Umfang lösen. Das Land Baden-Württemberg bemüht sich in Verbindung mit der Initiative Motorradlärm darum, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren. Schwerverkehr wird dagegen gesondert berücksichtigt. Sollte in Stufe 4 der Lärmaktionsplanung eine neue Richtlinie (RLS-19) zu Berechnung der Lärmpegel gelten, können Motorräder von da an gesondert berücksichtigt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LV.3			<p>3. Mir ist aufgefallen, dass die Crailsheimer Straße ab der Abzweigung Ellwanger Straße Richtung Weckrieden nichtmehr im Maßnahmenplan vorhanden ist, obwohl hier genauso Menschen direkt an der Straße (L2218) wohnen als wie im vorherigen Streckenabschnitt. Die Lärmemission ist hier defacto genauso groß wie im Abschnitt vom Langen Graben bis Ellwanger Strafte (Messverfahren: Gehör). Es ist für mich nicht nachvollziehbar, warum dieser Abschnitt nicht beachtet wird, obwohl das Verkehrsaufkommen das Selbe ist, als welches das stadtauswärts kommt (die Fahrzeuge lösen sich dort nicht in Luft auf).</p>	<p>Das Verkehrsaufkommen liegt auf dem Abschnitt L 2218 Crailsheimer Straße nördlich der Einmündung Ellwanger Straße unter 8.200 Kfz/24h. Aus diesem Grund wird der Streckenabschnitt nicht verpflichtend kartiert. Das geringere Verkehrsaufkommen kann in diesem Abschnitt durch die abfahrenden Fahrzeuge in Richtung Hessental begründet werden.</p>
LV.4			<p>4. Beim Durcharbeiten des Lärmaktionsplan habe ich keine Angaben zur Belastung durch Flugverkehr gefunden. Offensichtlich sind die Belastungen der Menschen durch den Flugverkehr ignoriert. Meine Frage ist, warum der Verkehrslärm durch Flugzeuge des Adolf Wurth Airport Schwäbisch Hall-Hessental nicht berücksichtigt sind?</p>	<p>Nach dem Straßenverkehr rangieren die Flugzeuge in Umfragen meist auf Platz zwei der störendsten Lärmverursacher. Infolge der Starts und Landungen sind die Anwohner von Flugplätzen am stärksten von Fluglärm betroffen. Baden-Württemberg besitzt mit dem internationalen Flughafen Stuttgart und den Regionalflyhäfen Friedrichshafen und Karlsruhe / Baden-Baden drei Flughäfen mit überregionaler Bedeutung. Darüber hinaus gibt es mehr als 150 zivil genutzte Flugplätze. Für sonstige Flughäfen und Landeplätze ist für alle Regierungsbezirke (seit dem 01.01.2017) das Regierungspräsidium Stuttgart, Referat 46.2 – Luftverkehr und Luftsicherheit, Telefon: 0711 / 904-0 zuständig.</p>
LV.5			<p>Widerspruch gegen den Gemeinderatsbeschluss vom 27.04.2022: Ich kann die Ablehnung von Maßnahmen welche dem Lärmschutz dienen nicht nachvollziehen. Es ist mir schleierhaft, warum sich die von den Bürgern gewählten Vertreter hier gegen Verbesserungsmaßnahmen</p>	<p>Kenntnisnahme. Diverse Lärminderungsmaßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wurden vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>für die vom Verkehrslärm betroffenen Menschen aussprechen.</p> <p>Zusammenfassung aus meiner Sicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Grundlagedaten sind veraltet.</li> <li>- Die Grundlagedaten sind unvollständig, da sie das wahre Lärmaufkommen nicht abbilden</li> <li>- Flugverkehrslärm ist nicht berücksichtigt aber vorhanden.</li> <li>- Das ausgelegte Konzept ist nicht geeignet das notwendige Schutzziel zu erreichen.</li> </ul> <p>Das bisherige gesamte Verfahren macht den Eindruck, als bemühen sich die Verantwortlichen nicht sonderlich einen wirksamen Schutz der betroffenen Menschen zu erreichen. Es hat eher den Eindruck, als wolle man eine notwendige aber unbequeme Aufgabe ohne vielen Aufwand und möglichst schonend für den motorisierten Straßenverkehr abhandeln.</p> <p>Ich bitte hiermit höflich, um Auskunft zu oben gestellten Fragen.</p>	
LVI.1  LVI.2	<b>Bürger:in 56</b>	31.07.2022	<p>Diese Strasse ist von Mo - FR morgens und abends sehr stark befahren.</p> <p>Gründe für eine 30 Zone sind 2 gegenüberliegende Bushaltestellen am Gartentreff. Zudem befindet sich noch ein Fussgängerüberweg direkt davor und dahinter.</p> <p>An diesem hat es innerhalb kurzer Zeit 4-5 Unfälle auf den Gehwegen gegeben. Einer wurde sehr stark ver-</p>	<p>Es wird angenommen, dass Bezug auf die Einkornstraße genommen wird.</p> <p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit. Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit der Thematik beschäftigen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LVI.3			<p>letzt. Direkt nach dem Fussgängerweg erfolgt die Einfahrt in den Grundwiesenweg, gefolgt von der Einfahrt in die Volksbank. Morgens und Nachmittags werden Kinder zum Kindergarten gebracht. Gegenüber von H. Thalacker stehen öfters Fahrzeuge an der Strasse oder halb auf dem Gehweg um ihre Atteste oder Sonstiges abzuholen.</p> <p>Eine 30er Zone hier einzurichten wäre jetzt genau richtig, da morgens abends ein sehr hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Auch wird diese Strasse benutzt um seine massiv lauten Autos mit überhöhter Geschwindigkeit zu posen.</p> <p>Anzudenken wäre eine Lösung wie sie bereits in Steinbach stattgefunden hat. Zeitlich wäre 7 Uhr bis 17 Uhr anzumerken.</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen in dem angegebenen Zeitraum sind häufig in Bereichen von Schulen zu finden und somit keine Maßnahme aus Lärmschutzgründen.</p>
LVII.	<b>Bürger:in 57</b>	31.07.2022	<p>Im Entwurf für den Lärmaktionsplan erschließt sich uns nicht, warum die Neue Reifensteige nicht als Tempo-30-Zone vorgesehen ist.</p> <p>Gründe dafür sind unserer Ansicht nach:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ungebremste Schallausbreitung beidseits der Straße da Hanglage ( Schalltrichter)</li> <li>- lautere Motorengeräusche bei Beschleunigung am Berg nach Tunnel und Kreisverkehr</li> <li>- noch höheres Verkehrsaufkommen seit die Umgehungsstraße (Industriegebiet West/ Kerz) fertig ist</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme. Im Lärmaktionsplan wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags für die L 1055 Neue Reifensteige empfohlen. Die benannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Wir bitten Sie dringend die Neue Reifensteige mit in den Temporeduktionsplan einzubeziehen, da dies einem konsequenten Lärmaktionsplan entspräche.	
LVIII.	<b>Bürger:in 58</b>	26.07.2022	<p>In der Anlage erhalten Sie 27 Bögen mit insgesamt 110 Unterschriften von Personen, die sich für Maßnahmen zur Verminderung der erheblichen Belastung durch Verkehrslärm in o.g. Bereich aussprechen.</p> <p>Der Vollständigkeit halber erhalten Sie anbei nochmals eine Kopie des Schreibens vom 14. Mai 2022 an den Ortschaftsrat Sulzdorf. Dieses Schreiben haben wir Ihnen bereits Ende Mai 2022 zur Kenntnisnahme zukommen lassen.</p>	Die Reduzierung des Fahrtempos in diesem Bereich liegt aufgrund der ermittelten Lärmwerte und Betroffenheiten im Ermessen der Kommune. Sowohl Ortschaftsrat als auch Gemeinderat haben in der Abwägung der negativen Effekte die Beibehaltung der 70 km/h beschlossen.
LIX.1	<b>Bürger:in 59</b>	06.09.2022	<p>Wir wohnten 15 Jahre am Fuße der Kumburg und seit 20 Jahren in Gschlachtenbretzingen, sind aber über Arbeit, Freizeit, Einkauf immer mit Schwäbisch Hall verbunden und kennen die Problematik gut aus eigenen Erfahrungen.</p> <p>Nach der Gemeinderatssitzung am 27.4. (ich war erstmals auf solch einer Sitzung und erschrocken, wie oft ein erwachsendes Verhalten fehlte) war ich sehr auf die Beteiligung der Öffentlichkeit gespannt und entsprechend verwundert, mit welchem kurzen Vorlauf und entsprechender geringer Teilnahme die Veranstaltung stattgefunden hat: Auch für mich viel zu kurzfristig.</p> <p>Für einen neuen Termin sprechen aus meiner Sicht: die Abstimmungsergebnisse waren teilweise sehr knapp, d.h. die Vor- und Nachteile der einzelnen Streckenabschnitte müssen intensiv betrachtet werden, um eine gute, sachliche Entscheidung treffen zu können.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIX.2			<p>Mir fehlen auch Planungsideen, wie der Verkehrsfluss für alle Teilnehmer (LKW,PKW, Fahrrad, Fußgänger) durch Tempo 30 verbessert werden kann, um eine Akzeptanz der neuen Geschwindigkeit bei vielen Bürgern zu erreichen, z.B. wie können Fußgänger und Fahrradwege verändert, erweitert oder neu geschaffen werden.</p> <p>Die Idee des Bündnis Mobilitätswende, Herrn Mohnheimer zu einer Veranstaltung einzuladen, finde ich sehr gut, gerade im Hinblick auf neue Aufteilung der Nutzung der "Straßen". (Notiz im HT am 5.9.). Vielleicht ist ein gemeinsamer Abend möglich, an dem auch Vertreter des Gemeinderats anwesend sind.</p> <p>Einzelne Abschnitte: In Steinbach sollte Tempo 30 bis zur Einmündung Großcomburgerweg/Fußgängerampel gelten: einzelne Häuser nach Haus Nr. 52, neues Wohngebiet mit Hauswänden direkt am Bürgersteigrand, Fußgänger queren Straße zur Kleincomburg, Ein-/Ausfahrt Parkplatz.</p>	<p>Die Lärmkartierung zeigt, dass es nach dem Wohngebäude Hessentaler Straße 52 nur geringe Betroffenheiten gibt. Die Bebauung ist locker und einseitig.</p>
LIX.3			<p>Ebenso eine durchgehende Tempo 30 Zone in der Neuen Reifensteige von Kreisverkehr SZW bis Kreisverkehr Ringstraße, da Einmündung der Silberstraße eine sehr unübersichtliche Stelle ist und eigentlich als Fußgänger oder Radfahrer meistens nur mit Blickkontakt gegangen bzw. gefahren werden kann.</p>	<p>Die genannte Maßnahme wurde vorläufig vom Gemeinderat abgelehnt. Final wird der Gemeinderat bei Beschlussfassung zur Lärmaktionsplanung entscheiden.</p> <p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIX.4			<p>Am Karl-Kurz-Haus sollte die Tempo 30 Zone bis zur Ausfahrt Parkplatz LRA (Richtung Gschlachtenbretzingen) verlängert werden, trotz der roten Fuß- und Fahrradstreifen, sind die Aus- und Einfahrten, auch der Busse, nicht unproblematisch, es ist nicht immer Sommer und hell!</p> <p>Da die Fußgängerströme vom Karl-Kurz-Haus (Bildungsträger) und vom Karl-Kurz-Gelände (LRA/Betriebe) stetig zunehmen, wäre ein Zebrastreifen auf Höhe des Stellwerkes mehr als sinnvoll. Die Fußgänger nehmen immer den kürzesten Weg und keiner läuft bis vorne zum Ende des Bahnhofgebäudes. Bis zur Realisierung des neugestalteten Bahnhofs zu warten, ist nicht zu verantworten.</p> <p>Dass ich ein Tempo 50 auf der Verbindung Steinbach - Hessental unterstütze ist zwangsläufig, rollender, gleichmäßiger Verkehr ohne Beschleunigungs- und Bremsenlagen.</p> <p>Falls Sie ein anschauliches Beispiel benötigen: fahren Sie mit dem Fahrrad durch Steinbach, biegen bei der Pizzeria rechts ab in den Kleincomburgerweg, sie werden teilweise "halsbrecherisch" überholt und das Fahrverhalten wird verstärkt, nachdem vorher zeitweise Tempo 30 vorgeschrieben ist.</p> <p>Außerhalb der Planungen liegt die Strecke Hirschgraben/Steinbacher Straße bis zur Ampelanlage am Roten Kreuz.</p> <p>Hier besteht 400 Meter Tempo 30 wegen Unebenheiten, aber zum Gesamtkonzept Äußerer Ring Tempo 30, Innerer Ring auch Tempo 30, in der Unterlimpurgerstraße ist es umgesetzt, wäre diese Geschwindigkeitsbegrenzung zu wünschen: Altenheim nicht voll im</p>	<p>Südlich der Einmündung Eberhard-Heim-Straße bestehen keine Hauptwohngelände und somit keine Lärmbetroffenheiten, die eine Geschwindigkeitsreduzierung in diesem Bereich rechtfertigen würden.</p> <p>Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen umgesetzt, haben diese jedoch einen positiven Effekt auf die Verkehrssicherheit.</p> <p>Die Stadt kann sich außerhalb der vorliegenden Planung mit der Thematik beschäftigen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
LIX.5			<p>Schallschutz, einige Straßeneinmündungen, leicht kurvig und unübersichtlich und vermutlich in einigen Jahren temporeduziert, wenn die Neubauten und Bushaltestellen kommen.</p> <p>Für die Menschen, die einen Aufzug nicht benutzen wollen oder können, ebenso nicht über eine Brücke gehen können, wäre die Wiederherstellung des Zebrastreifens vom Bahnhof in die Lange Straße ideal. Auch dort gingen die Menschen den direkten Weg, siehe Pfad in der Wiese. So schnell wie der Zebrastreifen weg war, kann er wieder aufgemalt werden und die 5 Parkplätze in der Langen Straße sind bestimmt nicht vermietet und ein schmaler Gehweg zum Kino, Ableitner oder Museum wäre eine Bereicherung für die Menschen (Einheimische und Touristen). Manchmal fällt der Aufzug aus und dann wäre für Menschen mit Gehschränkungen/-Hilfen ein sicheres Angebot vorhanden.</p> <p>Abschliessend noch ein Vorschlag für die Beschilderung:                  Wenn Sie nach Steinbach von der Innenstadt kommend das Tempo 30 Schild sehen, müssen Sie noch die Infos Uhrzeit und Wochentag verarbeiten und auf den Verkehr achten!                  Auf der A6 wird hinter dem Feuchtwanger Dreieck gebaut und dort stehen Schilder meistens 60 km/h, die leuchten, sie erhalten über 1-2 Paneelen ihren Strom und sicherlich programmierbar oder über Funk zu steuern.                  Das wäre in Steinbach ideal, aber auch bei Lärmschutz in der Nacht, Westheim und Uttenhofen. Außerdem haben wir festgestellt, dass auf Autobahnen</p>	<p>Kenntnisnahme. Digitale Verkehrsschilder werden für Geschwindigkeitsangaben ausserhalb von Bundesautobahnen bislang üblicherweise nicht verwendet.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>leuchtende Tempo-Anzeigen wesentlich besser "befolgt" werden, als die Standard Schilder 120- 100 -80 km/h, da fahren die meisten munter weiter.                      (Wer zum Mars fliegt, kann solche leuchtenden Schilder auch für Tempo 30 herstellen).</p> <p>Vielen Dank, das Sie bisher alles gelesen haben und hoffentlich nachvollziehen konnten.                      Sie können gerne nachfragen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen und guten Nerven für die Umsetzung dieser sehr sinnvollen Maßnahmen.</p>	