



Lindenberg
Die Sonnenstadt im Allgäu

Lärmaktionsplan

gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Fassung vom 27. April 2020

in Zusammenarbeit mit



ACCON GmbH
Gewerbering 5
86926 Greifenberg



Planungsgesellschaft
Stadt-Land-Verkehr
Josephspitalstraße 7
80331 München



Charlottenstraße 21b
70182 Stuttgart

1 Allgemeine Angaben

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

Die Stadt Lindenberg im Allgäu liegt im Schnittpunkt der Staatsstraßen 2378 und 2383. Südöstlich kann Lindenberg über die B 308 (Alpenstraße) und nördlich über die B 32 umfahren werden, so dass der weiträumige Durchgangsverkehr Lindenberg i. A. nicht durchfahren muss. Die topographische Lage auf einem Hochplateau, zusammen mit der Nachbargemeinde Scheidegg, ist zwar wenig attraktiv für den Durchgangsverkehr, wogegen jedoch der durch Tourismus und Gewerbe nicht unerhebliche Quell-/Zielverkehr des Siedlungsraumes Lindenberg/Scheidegg über Lindenberg abgewickelt wird. Die Anbindung an die BAB 96 ist jedoch suboptimal und durchquert zahlreiche Ortsdurchfahrten, in Richtung Norden auch die Stadt Wangen. Für den Schwerverkehr verläuft der direkte Weg zur Autobahn A 96 über den Ratzenberg (Staatsstraße 2383) und damit mitten durch Lindenberg. Die Umfahrungsmöglichkeit über die B 308 / B32 ist umwegig und die Direktverbindung nach Süden über die B 308 aufgrund der gebirgigen Straßenführung für den Schwerverkehr gesperrt. Lindenberg ist geprägt durch mittelständische Betriebe, sowie auch größere Gewerbebetriebe, die heute Teilbetriebe größerer Konzerne sind. Diese Betriebe sind, da sie in Lindenberg gewachsen sind über das Stadtgebiet verteilt. Am westlichen Stadtrand befindet sich die Firma Liebherr, die stark expandiert und einen großen Einzugsbereich hat, mit Produktion und Entwicklung. Die jüngsten Gewerbegebiete entstanden entlang der Bundesstraße 308 im Westen.

Bereits vor ca. 30 Jahren wurde die Staatsstraße 2378 aus der unmittelbaren Stadtmitte heraus an den Innenstadtrand auf den Straßenzug Blumen-/Bismarckstraße verlagert. Dort befand sich damals auch der Bahnhof, heute der Busbahnhof. Im Zuge der Umstrukturierung des Bahnhofsareals entstanden dort neben einem Park auch Einzelhandelsmärkte.

Durchgangsverkehre in Lindenberg beziehen sich in erster Linie auf die Nachbargemeinde Scheidegg und machen sich in der Relation Pfänderstraße/ Obere Hauptstraße/ Blumenstraße (St 2078) und Sedanstraße (St 2383, Ratzenberg) bemerkbar. Bedingt durch die Größe (Lindenberg 11.000, Scheidegg 4100 Einwohner), den starken Tourismus und die gewerbliche Durchmischung sind nicht nur Quell-/Zielverkehre sondern auch starke Binnenverkehre mit dem Kfz zu verzeichnen.

Die strategische Lärmkartierung der Orte in der Nähe von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kfz/Jahr erfolgte für das Bundesland Bayern landesweit durch das Landesamt für Umweltschutz (LfU). Klassifizierte Hauptverkehrsstraßen sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landes- bzw. Staatsstraßen.

Der zugrunde gelegte Straßen-Datensatz wurde von der Stadt Lindenberg im Allgäu bei der Regierung von Schwaben abgefragt. Berücksichtigt sind folgende Straßen:

- der innerstädtische Bereich der St 2378
- die Bundesstraße B 308 vom Abzweig Staufner Straße in nordöstlicher Richtung

1.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Lindenberg im Allgäu Stadtplatz 1 88161 Lindenberg www.lindenberg.de	Bearbeitung: Marlen Walser, Stadtbaumeisterin Telefon: 08381 80330 Telefax: 08381 80384 E-Mail: marlen.walser@lindenberg.de
--	--

1.3 Rechtlicher Hintergrund

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

1.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte (Angaben in dB(A)) sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Anwendungsbereich Nutzungsart	Lärmvorsorge gem. 16. BImSchV Straße u. Schiene		Lärmsanierung gem. LärmSchR 97 Straße		Str.verk.rechtl. Anordnung Lärmschutz- Richtlinien StV	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Kurgebiete u.ä.	57	47	67	57	70	60
reine und allgemeine Wohngebiete	59	49	67	57	70	60
Dorf-, Misch- und Kerngebiete	64	54	69	59	72	62
Gewerbegebiete	69	59	72	62	75	65

Gemäß der Empfehlung des StMUV wurden folgende Anhaltswerte für die Lärmaktionsplanung in Bayern berücksichtigt:

$$L_{\text{DEN}1} = 67 \text{ dB(A)} \quad \text{und} \quad L_{\text{Night}2} = 57 \text{ dB(A)}$$

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

Schwellenwerte, ab denen laut Umweltbundesamt potentiell ein erhöhtes gesundheitliches Risiko besteht:

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

Quelle 1: Schreiben vom Umweltbundesamt vom 07.11.2014

(<http://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehrslaerm/verkehrslaerm/strassenverkehrslaerm>):

Gesundheitliche Folgen erhöhter Lärmbelastung:

Um die Gesundheit zu schützen (Zunahme des Herzinfarkttrisikos) sollte ein Mittelungspegel von 65 dB(A) am Tage und 55 dB(A) in der Nacht nicht überschritten werden.

Quelle 2: Auszug aus LiKi (Länderinitiative Kernindikatoren (<http://www.lanuv.nrw.de/liki-newsletter/index.php?indikator=23&aufzu=0&mode=indi>)) vom 16.02.2015:

Bei Dauerbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) während der Nacht besteht nach neuen medizinischen Erkenntnissen ein signifikant höheres gesundheitliches Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, von Bluthochdruck und weiteren Erkrankungen unabhängig davon, ob die Geräusche von den Betroffenen bewusst als störend wahrgenommen werden oder nicht.

Betroffene Personen im Stadtgebiet von Lindenberg (Straßenverkehr):

$L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$: 213 Personen

$L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$: 243 Personen

2 Lärmaktionsplan der Stadt Lindenberg i.Allgäu

2.1 Bewertung der Ist-Situation

2.1.1 Zusammenfassung der Daten der strategischen Lärmkartierung

Geschätzte Zahl³ der von Lärm an **Hauptverkehrsstraßen** belasteten Personen, gerundet auf 100

L _{DEN} dB(A)	Belastete Personen	L _{Night} dB(A)	Belastete Personen
über 55 bis 60	200	über 50 bis 55	300
über 60 bis 65	300	über 55 bis 60	200
über 65 bis 70	200	über 60 bis 65	100
über 70 bis 75	0	über 65 bis 70	0
über 75	0	über 70	0
Gesamt	700	Gesamt	600

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

Pegel Intervall [dB]		Belastete Wohnungen	Belastete Wohnungen
von	bis	"DEN"	"Night"
55	65	261	118
65	75	103	0
75		0	0
Summe		364	118

Quelle: Tabelle 7 der "Schalltechnischen Untersuchung zur Lärmaktionsplanung gemäß §47d Bundes-Immissionsschutzgesetz"

2.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

134 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen ($L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt. 162 Personen sind nachts sehr hohen Belastungen ($L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt.

Geschätzte Zahl der belasteten Personen wurde über Modellberechnungen ermittelt. Dem Modell liegen gebäudescharfe Einwohnerzahlen zugrunde. Die Einwohner pro Gebäude werden gemäß VBEB gleichmäßig auf alle Fassadenseiten verteilt. Für die geschätzte Zahl der belasteten Wohnungen wird von (durchschnittlich) 2,06 Einwohnern pro Wohnung ausgegangen.

2.1.3 Bewertung der Anzahl von Personen, die Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind

213 Personen sind ganztägig Belastungen ($L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt.
243 Personen sind nachts Belastungen ($L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$) ausgesetzt.

Wie bereits in 1.4 erläutert handelt es sich dabei um Schwellenwerte, ab denen laut Umweltbundesamt potentiell ein erhöhtes gesundheitliches Risiko besteht.

2.1.4 Angaben von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die vorrangigen Lärmbrennpunkte ($L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ bzw. ($L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$) wurden durch die Analyse der Lärmkarten, Konfliktkarten, Betroffenenstatistiken und mit Hilfe eines speziellen Lärmbewertungsmaßes (Noise Score) ausgewertet.

Folgende Bereiche wurden als **vorrangige Lärmbrennpunkte** identifiziert:

- Bismarckstraße von Hauptstraße bis ca. Einmündung Bahnhofstraße
- Hauptstraße von Blumenstraße bis ca. Einmündung Austraße

Folgende Bereiche wurden als **nachgeordnete Lärmschwerpunkte** ausgewiesen:

- Die gesamte, kartierte St 2378 von der Goßholzer Straße (Abzweigung „An der Alp“) bis etwa zum Gebäude Pfänderstraße 6.

Die Kartierungen des LfU sowie die immissionsschutztechnischen Untersuchungen sind detailliert im schalltechnischen Gutachten zur Lärmaktionsplanung aufgeführt.

2.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

2.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Durchgeführte Planungen

In den vergangenen Jahren wurden folgende verkehrlichen Konzepte und Planwerke für die Stadt Lindenberg im Allgäu erstellt:

- Konzeptentwicklung für ein Radwegenetz, Lang/Keller/Burkhardt, 1995
- ÖPNV-Konzept, Regionales Buskonzept als Rendezvous-System, Lang/Keller/Burkhardt, 1995 (keine Maßnahmen umgesetzt)
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt – Beitrag Verkehr, Lang+ Burkhardt, 2010 (im Rahmen des Programms Aktive Stadt- und Ortsteilzentren)

Die in der Vergangenheit erstellten verkehrlichen Konzepte und Planwerke konzentrierten sich in erster Linie auf die Innenstadt und deren Erreichbarkeit. Ein spezieller Schwerpunkt „Lärm“ existierte bislang nicht, was jedoch nicht an der fehlenden Problematik, sondern an politischen Wahrnehmung lag. Dennoch enthalten die Planwerke Maßnahmen, die geeignet sind den Kfz-Verkehr in der Stadt und damit auch auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen zu reduzieren.

Der Einfluss der Stadt Lindenberg bei Maßnahmen im klassifizierten Straßennetz (entspricht den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen) ist jedoch begrenzt, da diese in die Zuständigkeit des Staatlichen Bauamtes fallen. Während das klassifizierte Straßennetz in früheren Jahren überwiegend an der „Sicherheit und Leichtigkeit des Kfz-Verkehrs“ ausgerichtet wurde und Vorstöße der Stadt im Hinblick auf eine stärkere Berücksichtigung des nicht motorisierten Verkehrs und der Aufenthaltsqualität weitgehend ins Leere liefen, setzt sich heute zunehmend eine ganzheitliche Betrachtungsweise durch. Diese versucht das innerstädtische klassifizierte Straßennetz als „integrierte Stadtstraße“ zu begreifen, die allen Verkehrsteilnehmern dient und unter städtebaulichen, sozialen und gesundheitlichen Aspekten Rücksicht auf das Umfeld nehmen muss.

Erkenntnisse

Die Ergebnisse der Verkehrsbefragung von 2009 (Kordon um die Innenstadt) zeigen, dass der überwiegende Durchgangsverkehr in der Relation Opfenbach – Scheidegg verläuft, die anderen Verkehrsbeziehungen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Die Verbindung über den Ratzenberg stellt auch die direkte Verbindung nach Wangen und zur A 96 dar.

Die B 308 in Richtung Weißensberg (A 96) ist nur eingeschränkt nutzbar, da sie für größere Schwerverkehrsfahrzeuge gesperrt ist. In Richtung Wangen würde möglicherweise

Niederstauften stärker belastet werden.

Konkrete Aussagen über Quellen, Ziele und mögliche Verlagerungseffekte lassen sich nur in einem aktuellen Verkehrsmodell aus einer speziellen Herkunft-Ziel-Matrix für den Schwerverkehr ableiten.

Hier ist die übergeordnete Behörde (staatl. Bauamt) gefordert, Aussagen zur Konzeption des Verkehrsnetzes zu machen. Insbesondere die Anbindung an die A96 ist stark verbesserungswürdig. Die Verkehrsführung gestaltet sich momentan für Lindenberg und die umliegenden Ortschaften nicht verträglich.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf den Ortsstraßen

Flächenhafte Verkehrsberuhigung (Tempo 30)

Große Bereiche des Lindenberger Siedlungsgebietes befinden sich innerhalb von Tempo 30-Zonen. Im klassifizierten Straßennetz wurde Tempo 30 bislang nur punktuell an Gefahrenstellen angeordnet. Gemäß StVO und VwV-StVO ist hierzu eine stichhaltige Begründung erforderlich und die Geschwindigkeitsbeschränkung muss aufgehoben werden, wenn deren Ursache nicht mehr gegeben ist. Während sich eine flächenhafte Tempo 30-Anordnung (z.B. Tempo 30-Zone, Zeichen 274-1-50) positiv auf die Lärminderung auswirkt, kann eine punktuelle Anordnung (Tempo 30-Streckengeschwindigkeit, Zeichen 274-53) durch die nachfolgenden Beschleunigungsvorgänge auch eine lärmerhöhende Wirkung haben (so kann sich eine beschleunigende Wirkung auch infolge der Aufhebung von Z. 274-53 durch die meist übliche Anordnung von Z. 274-55 ergeben).

Bisher durchgeführte Geschwindigkeitskontrollen

- Einführung wöchentlicher Geschwindigkeitskontrollen durch einen externen Dienstleister im Bereich der St 2378
- Anbringen von insgesamt 3 Geschwindigkeitsanzeigen, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten nachweislich um ca. 6km/h reduzieren
- Auswertung der Datengrundlage aus den Geschwindigkeitsanzeigen, welche gleichzeitig die Überschreitungen dokumentieren – Geschwindigkeitsüberwachungskonzept auf Grundlage dieser Muster (Uhrzeiten, Streckenabschnitte)

Der Stadt Lindenberg liegen zahlreiche Messungen der Fahrgeschwindigkeit an verschiedenen Messpunkten entlang der Staatsstraßen vor. Der sog. V85-Wert (85% aller Kraftfahrer fahren nicht schneller), ein Indikator für die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, liegt tagsüber knapp, nachts jedoch deutlich über 50 km/h. Halten weniger als 85% der Kraftfahrer die zulässige Höchstgeschwindigkeit ein, besteht im Allgemeinen akuter Handlungsbedarf. Auffallend sind die deutlichen Spitzen nachts, die auch eine erhöhte Lärmbelastung darstellen.

Ziel wäre es, neben einer Absenkung des allgemeinen Geschwindigkeitsniveaus, die Spitzen, sowohl in ihrer Zahl, als auch in ihrer Ausprägung zu „kappen“. Während tagsüber der dichte Kfz-Verkehr und die zahlreichen „Verkehrsstörungen“ für weniger Spitzen sorgen, besteht nachts „freier Verkehrsfluss“. Deshalb muss die Straßenraumgestaltung so gewählt werden, dass sie fahrdynamisch wirksam ist, d.h. dass sie das „Schnellfahren“ verhindert (auch nachts), aber gleichzeitig für einen stetigen aber störungsarmen Verkehrsfluss sorgt.

Bisher durchgeführte Bauliche Maßnahmen**Mittelmarkierung**

In weiten Bereichen der Ortsdurchfahrt wurde bereits auf eine durchgängige Mittelmarkierung verzichtet. Der Verzicht auf die Mittelmarkierung veranlasst den Kraftfahrer seine Fahrt mehr zur Fahrbahnmitte zu orientieren. Begegnungsvorgänge werden dann immer wieder neu abgeschätzt, d.h. bewusster durchgeführt - bei tendenziell niedrigeren Geschwindigkeiten. Bei häufigen Begegnungsfällen ist dann mit einer insgesamt niedrigeren Fahrgeschwindigkeit zu rechnen, als mit einer Mittellinie als Leitlinie.

Lärmindernder Asphalt

Einbau von Lärm minderndem Asphalt (DSHV) bei Sanierungen im Bereich der Staatsstraßen im Ortsgebiet seit 2013

Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs

Maßnahmen zur Sicherung und Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs sind geeignet, den

nicht unerheblichen innerörtlichen Kfz-Verkehr zu reduzieren. Dies wirkt sich auch positiv, in Sinne einer Lärmvermeidung, auf das innerörtliche klassifizierte Straßennetz aus. Seit 1995 wurden eine Vielzahl kleinerer und größerer Maßnahmen umgesetzt, so z.B.:

- Errichtung eines Geh- und Radweges auf der stillgelegten Eisenbahntrasse von Röthenbach nach Scheidegg, auch als schneller Zubringer für Pendler zum Bahnhof Röthenbach (Oktober 1998: Oberhäuser – Lindenberg; November 1999: Lindenberg – Haus)
- Querungshilfen an der Radwegtrasse, wie z.B. Querung der Goßholzer Straße (Mittelinsel), Querung der Nadenbergstraße (Mittelinsel, 2011) und Querung der Sedanstraße (Unterführung, 1999)
- Anbindungen des Geh- und Radweges an die Innenstadt mit Querungshilfen über die stark belasteten Straßen (seit 2010)
- Freigabe der Hauptstraße in der Stadtmitte (Einbahnstraße) für Radfahrer in Gegenrichtung (April 2011)

Querungshilfen und Verstetigung des Verkehrsflusses

Positiv im Hinblick auf die Lärmsituation wirkt sich der weitgehende Verzicht von Ampeln bzw. der Einsatz von Fußgängerschutzanlagen mit Anforderung aus, da erzwungene Halte ohne Notwendigkeit und die damit verbundenen Anfahrvorgänge vermieden werden. Darüber hinaus unterstützen Querungshilfen in Form von Mittelinseln und Zebrastreifen ein gleichmäßiges und stetiges Fahrverhalten mit gedämpfter Geschwindigkeit.

An der Staatsstraße 2378 in Lindenberg wurden Fußgängerschutzanlagen mit Anforderung an folgenden Punkten errichtet:

- Pfänderstraße Höhe Zufahrt Liebherr
- Blumenstraße südlich der Kirche
- Bismarckstraße zwischen Lindenberg-Passage und Feneberg

Noch günstiger als Fußgängerschutzanlagen auf Anforderung sind in diesem Zusammenhang Zebrastreifen zu bewerten. Diese verschaffen dem Fußgänger Vorrang, gleichzeitig kann der Autofahrer das Anhalten und Anfahren vermeiden, wenn er seine Fahrweise vorausschauend auf den Fußverkehr abstimmt. Fußgängerüberwege in Form von Zebrastreifen (Zeichen 350 StVO) sind auf klassifizierten Straßen zwar möglich, aber keineswegs die Regel. Hier wurde der stetige Wille der Stadt vom Staatlichen Bauamt aufgenommen und umgesetzt.

- Bismarckstraße (in Höhe der Bahnhofstraße)
- Bismarckstraße (westlich der Nadenbergstraße in Höhe der Fa. Mayser)
- Untere Hauptstraße nördlich des Hutmacherplatzes (in Höhe Untere Hauptstraße 26)

Auch Kreisverkehre begünstigen einen langsameren, aber stetigen Verkehrsfluss. In Lindenberg wurde am stark belasteten Knotenpunkt Sedanstraße/Marktstraße ein Kreisverkehr errichtet, der trotz hoher Belastungen reibungslos funktioniert. An den Zuläufen wurde den Fußgängern mittels Zebrastreifen sogar Vorrang eingeräumt.

2.3 Geplante Maßnahmen

2.3.1 Geplante Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

<p>M1a Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h</p> <ul style="list-style-type: none">- Hauptstraße von Blumenstraße bis Beginn Pfänderstraße (St 2378)- Pfänderstraße ab Hausnummer 6 bis Beginn Hauptstraße (St 2378)- im Nachtzeitraum in der Goßholzer Str. zw. den Einmündungen Berliner Str. und An der Alp
<p>M2 Halbierung des Schwerverkehrs durch Verkehrsleitung</p> <ul style="list-style-type: none">- Goßholzer Straße von „An der Alp“ bis Hauptstraße (St 2378)- Hauptstraße bis Bismarkstraße (St 2378)- Bismarkstraße bis Blumenstraße (St 2378)- Blumenstraße bis Pfänderstraße (St 2378)- Pfänderstraße (St 2378) bis zur B 308, Alpenstraße
<p>M3 Sanierung des Fahrbahnbelags mit lärmarmem Asphalt auf Grundlage des Prüfmaßstabes des St. Bauamtes Kempten (nicht in Verbindung mit T30, da sich die lärmindernden Effekte erst bei ca. 40 bis 50 km/h entfalten)</p> <ul style="list-style-type: none">- Goßholzer Straße von „An der Alp“ bis Goßholz Dorf (St 2378)- Pfänderstraße westlich Sonnenhalde (St 2378) bis zur B 308, Alpenstraße- B308 im Bereich der Staufener Straße und nördlich (siehe Plandarstellung)

2.3.2 Umsetzung der Maßnahmen M1 und M2 (siehe Anlage 1)

Maßnahme M1

Die Maßnahme sieht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im innerörtlichen Abschnitt der St 2378 vor.

a) Abwägungsgrundsätze

Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstige und wirksame Maßnahmen zur Lärminderung. Die Maßnahmen haben den Vorteil, dass sie kurzfristig umgesetzt werden können und damit vor allem als Sofortmaßnahme geeignet sind. Geschwindigkeitsbeschränkungen haben außerdem in der Regel positive Synergieeffekte in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Luftqualität. In der verkehrswissenschaftlichen Forschung ist zudem anerkannt, dass die Leichtigkeit des innerörtlichen Verkehrs durch

Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht beeinträchtigt wird, im Gegenteil eine Verstärkung des Verkehrs sogar positive Effekte auf den Verkehrsfluss haben kann. Gleichwohl ist bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen mit überörtlicher Bedeutung – wie der Staatsstraße St 2378 – darauf zu achten, dass die besondere Verkehrsfunktion der Straßen erhalten bleibt. Sie bündeln den Verkehr und sorgen damit für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Diese Funktion darf nur aus gewichtigen Gründen eingeschränkt werden. Außerdem müssen die wirtschaftlichen Aspekte berücksichtigt werden, die solche Einschränkungen insbesondere beim Durchgangsverkehr mit sich bringen. Vor diesem Hintergrund geht die Stadt Lindenberg im Allgäu bei der Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen als Maßnahmen der Lärmaktionsplanung von folgenden Grundsätzen aus:

- Die Maßnahme wird nur festgelegt, wenn überdurchschnittliche Betroffenheiten nachgewiesen sind.
- Die Maßnahme muss in ihrem räumlichen Geltungsbereich zu einer spürbaren Lärmentlastung und einer nachweisbaren Minderung der Betroffenenzahlen führen; Maßnahmen, die den Verkehr und den Lärm nur verlagern, scheiden aus.
- Der Geltungsbereich der Maßnahme muss exakt lokalisiert werden; eine „Pauschallösung“ (etwa von Ortsschild zu Ortsschild) kommt grundsätzlich nicht in Betracht.
- In Hinblick auf die besondere Verkehrsfunktion der Staatsstraße muss geprüft werden, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann.
- Sind Sanierungsmaßnahmen geplant, ist eine Verkehrsbeschränkung nur zeitlich befristet bis zur Realisierung dieser Maßnahmen gerechtfertigt.
- Weniger belastende Alternativlösungen zur Lärmentlastung müssen ausscheiden (z.B. Beschränkung auf bestimmte Verkehrsarten; Beschränkung auf die Tages- oder Nachtzeit; Realisierung technisch möglicher und finanziell zumutbarer straßenbaulicher Maßnahmen).
- Die positiven und negativen mittelbaren Wirkungen einer Maßnahme sind einzubeziehen (z.B. Aspekte der Verkehrssicherheit; keine Verwirrung der Verkehrsteilnehmer durch zu viele Schilder; Feinstaubbelastung).

Um nach diesen Grundsätzen eine möglichst differenzierte Bewertung zu ermöglichen, werden die Betroffenheiten am Lärmschwerpunkt näher lokalisiert:

Hierfür werden zunächst die Pegelwerte an den Fassaden ohne Lärmschutz ermittelt und räumlich dargestellt (lärmetechnische Ausgangssituation). Die Pegelwerte ohne Lärmschutzmaßnahmen und die Betroffenheiten zeigen, in welchen Bereichen am Lärmschwerpunkt Handlungsbedarf besteht.

In einem zweiten Schritt wird untersucht, welches Wirkungspotential die Geschwindigkeitsbeschränkungen haben. Hierfür wird zum einen der Differenzwert zwischen dem Ausgangspegel ohne Lärmschutz und dem Pegelwert nach Realisierung der Maßnahmen ermittelt. Zum anderen wird überprüft, inwieweit eine Maßnahme die Anzahl der betroffenen Einwohner über dem Auslösewert reduzieren kann.

Festgesetzt wird eine Maßnahme schließlich für den Bereich, in dem sie für hinreichend viele betroffene Einwohner eine erhebliche Lärmentlastung bewirkt. Neben den

Lärmschutzgesichtspunkten können dabei auch weitere Auswirkungen für oder gegen die Anordnung einer Maßnahme sprechen. Insbesondere verkehrliche Aspekte, wie die Verkehrssicherheit, Querungsbedarf oder Sichtverhältnisse müssen bei der Entscheidung berücksichtigt werden.

b) Konkrete Interessenabwägung

Betroffenheiten

Am Lärmschwerpunkt Ortsdurchfahrt Lindenberg sind ohne Lärmschutz tagsüber 213 Einwohner über 65 dB(A) L_{DEN} , hiervon 134 Einwohner über 67 dB(A) L_{DEN} betroffen. Nachts sind 243 Einwohner über 55 dB(A) L_{Night} , hiervon 162 Einwohner über 57 dB(A) L_{Night} betroffen. Die Pegelwerte an den Gebäuden entlang der Ortsdurchfahrt zeigen, dass ohne Lärmschutz an etlichen Gebäudefassaden über die gesamte Ortsdurchfahrt hinweg Pegelwerte von 65-75 dB(A) L_{DEN} bzw. 55-65 dB(A) L_{Night} erreicht werden. Dies betrifft insbesondere die Gebäude im Abschnitt Blumenstraße bis Pfänderstraße, setzt sich aber im weiteren Verlauf der St 2378 fort.

Entlastungswirkung

Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h kann der Pegelwert an den Fassaden in der Ortsdurchfahrt um bis zu 2,5... dB(A) abgesenkt werden. Die Betroffenenzahlen verringern sich von 133...Betroffenen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf 104 ... Betroffene mit Geschwindigkeitsbeschränkung im Beurteilungszeitraum L_{DEN} und von 160...Betroffenen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung auf 126... Betroffene mit Geschwindigkeitsbeschränkung im Beurteilungszeitraum L_{Night} .

Nach dieser Auswertung ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt unter Lärmschutzgesichtspunkten gerechtfertigt. Die Maßnahme kann für eine Vielzahl von betroffenen Menschen die Lärmsituation spürbar verbessern. Für den Ortsteil Goßholz ist die Maßnahme zurückzustellen, da hier keine ausreichende Datengrundlage vorliegt. Die Stadt Lindenberg im Allgäu wird die Lärmsituation in Goßholz aber bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans einer erneuten Prüfung unterziehen.

Räumlicher Geltungsbereich

Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird nur für den Bereich festgelegt, in dem tatsächlich lärmbeeinträchtigte Einwohner entlastet werden: Dies beginnt im Westen mit Beginn der beidseitigen Bebauung auf Höhe der Peter-Dörfner-Straße und zieht sich fort bis zum Übergang der Hauptstraße in die Blumenstraße. Die Entlastungswirkung setzt wieder ein bei der Einmündung Berliner Straße bis zur Abzweigung „An der Alp“.

Besondere Gefahrenlage

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen aus Lärmschutzgründen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer gesundheitlichen Beeinträchtigung durch Lärm erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO). Unter Berücksichtigung der besonderen Verkehrsfunktion einer Staatsstraße (hier: St 2378) ist zu prüfen, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung

der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden kann. Nur wenn im konkreten Fall eine Situation angenommen werden kann, die von dem „Regelfall einer Ortsdurchfahrt“ abweicht und zugleich die Verkehrsfunktion einer Staatsstraße hinreichend berücksichtigt, lässt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung begründen.

Eine solche Situation ist vorliegend gegeben:

- Wie aufgezeigt werden ohne Lärmschutz an etlichen Gebäudefassaden über die gesamte Ortsdurchfahrt hinweg Pegelwerte von 65-75 dB(A) L_{DEN} bzw. 55-65 dB(A) L_{Night} erreicht. Damit werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV bei weitem, die Auslösewerte der Lärmsanierung jedenfalls überwiegend überschritten. Die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV werden ebenfalls vereinzelt erreicht, wobei auch unterhalb dieser Orientierungswerte Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen angeordnet werden können. Die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV markieren vielmehr, ab wann das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde so weit verdichtet wird, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen in jedem Fall angeordnet werden müssen.
- Die St 2378 ist in dem Bereich, für den Geschwindigkeitsbeschränkungen festgelegt werden, äußerst eng bebaut. Der Abstand zwischen den Gebäuden und dem Straßenraum ist sehr schmal und erlaubt oftmals keinen Bürgersteig in üblicher Breite. Hierdurch entsteht auch eine besondere Gefahr für Fußgänger, die – insbesondere bei Begegnungsverkehr – dicht am Gehwegrand gehen oder sogar auf die Straßenfläche ausweichen müssen. Die Gefahr von Verletzungen durch vorbeifahrende Fahrzeuge ist deutlich erhöht.
- Aufgrund der räumlichen Nähe der Fahrbahn zu den Gebäuden ist auch die Lärmwirkung am stärksten. Der übliche Abstand zwischen Fahrbahn und geöffnetem Fenster ist hier auf ein Mindestmaß beschränkt, so dass auch der bloße Abstand keine Lärminderungswirkung erzielen kann.
- Die Lärmbeeinträchtigungen wirken umso stärker, als der betroffene Streckenabschnitt zugleich den Stadtkern von Lindenberg markiert. Zahlreiche Geschäfte und öffentliche Einrichtungen befinden sich im Verlauf des Streckenabschnitts. Deren Attraktivität wird durch den Verkehrslärm und der damit verbundenen geringeren Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum stark eingeschränkt. Dies kann sich negativ auf den Gesamtstandort Lindenberg auswirken.
- Dieser im Vergleich zu anderen Staatsstraßen unüblichen Situation ist die vorliegend vergleichsweise geringe Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der St 2378 durch die vorgesehene ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gegenüberzustellen:
 - Die St 2378 erfüllt in der Ortsdurchfahrt von Lindenberg nur die Funktion einer Ortsstraße. Ausweislich der amtlichen Verkehrszählungen kann davon ausgegangen werden, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der

St 2378 gering ist. Aufgrund des gut ausgebauten, höherrangigen Straßennetzes um Lindenberg in Form der B 32 und der B 308 ist es aber nicht erforderlich, dass die St 2378 weiterhin eine übergeordnete Netzfunktion übernimmt. Für die gemeindeübergreifenden Verkehrsbeziehungen ist es hingegen vorzugswürdig, auf das Bundesstraßennetz zurückzugreifen.

- Bundesstraßen haben die Funktion, ein zusammenhängendes Verkehrsnetz zu bilden und dem weiträumigen Verkehr zu dienen (§ 1 Abs. 1 Satz 1 FStrG). Sie bündeln den Verkehr und sorgen für eine Entlastung des örtlichen Straßennetzes. Insbesondere dienen Bundesstraßen der Abwicklung des Güterverkehrs, von dem Straßen niedrigerer Kategorie möglichst freigehalten werden sollen. Nicht die St 2378, sondern die B 32 und B 308 sollten daher vorrangig vor allem für den Güterverkehr herangezogen werden.
 - Die maximale Fahrtzeitverlängerung bei einer Herabsetzung der heute zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf zukünftig 30 km/h ist äußerst gering. Sofern ein Streckenabschnitt von 900 m im Westen bzw. 400 m im Osten vom Geltungsbereich der Geschwindigkeitsbeschränkung umfasst werden soll, beträgt die Fahrtzeitverlängerung lediglich 43 bzw. 14 Sekunden, in Summe daher weniger als eine Minute.
 - Diese Fahrtzeitverlängerungen sind weder für den ÖPNV noch für den Geschäfts- und Lieferverkehr von einem solchen Nachteil, dass Gesundheitsbeeinträchtigungen bei den Einwohnern von Lindenberg hingenommen werden müssten. Zu berücksichtigen ist des Weiteren, dass jedenfalls in den Stoßzeiten schon heute aufgrund der Verkehrsmenge kaum schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Die Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit begünstigt damit ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau und trägt so sogar zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses bei.
- Eine Verlagerung des für den Verkehrslärm im Besonderen verantwortlichen Güterverkehrs lässt sich durch die festgelegte Geschwindigkeitsbeschränkung erreichen. Unerwünschte Verlagerungseffekte sind nicht zu erwarten.
- Ziel und Quelle des Güterverkehrs von und nach Lindenberg ist überwiegend das im Westen gelegene Gewerbegebiet einschließlich der Firma Liebherr. Um dieses von Osten (B 12/Kempton/Isny) zu erreichen, verlassen Lkws üblicherweise die B 12 und fahren über die St 2378 über Röthenbach bis Auers. Dort verbleiben sie momentan auf der St 2378 und fahren durch die Ortsmitte von Lindenberg. Durch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Ortsdurchfahrt wird dafür gesorgt, dass der von Osten heranführende Lieferverkehr in Auers nach Süden auf die B 32/B 308 ausweicht. Der Knotenpunkt Auers wird hierzu demnächst umgestaltet werden. Das Lkw-Lenkungskonzept (Maßnahme M2) soll diesen Effekt ebenfalls unterstützen. Auf diese Weise wird dafür gesorgt,

dass der Lieferverkehr auf dem gut ausgebauten und dafür vorgesehenen Bundesstraßennetz bleibt. Fremde Ortsdurchfahrten sind im dortigen Verlauf der B 32/B 308 nicht vorhanden. Es entstehen damit keine neuen Betroffenheiten.

- Für den Güterverkehr aus Westen fehlt es bislang an einer Nord-Süd-Verbindung im Westen von Lindenberg. In dessen Ermangelung fahren viele Fahrzeuge bei Mellatz von der B 32 ab auf die St 2383 nach Süden, wo sie im Stadtkern von Lindenberg auf die St 2378 nach Westen wechseln. Der Güterverkehr wird damit über den dicht bebauten und bewohnten Stadtkern von Lindenberg abgewickelt. Dies ist aus Lärmschutz- und auch aus Verkehrssicherheitsgründen zu vermeiden. Auch der Verkehr aus Westen soll so weit wie möglich auf das vorhandene Bundesstraßennetz verlagert werden. Nachteilig betroffen werden nur eine vergleichsweise geringe Zahl von Personen in Heimenkirch. Die Gemeinde Heimenkirch wurde im Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Lindenberg beteiligt und hat ihr Einvernehmen zu den Planungen erteilt.

Aus Gründen des Schutzes der Bevölkerung vor den schädlichen Auswirkungen des Lärms ist es möglich, eine reduzierte Fahrgeschwindigkeit anzuordnen. Dies kann aus o.g. Gründen nicht nur punktuell geschehen, sondern muss über einen längeren Abschnitt erfolgen. Um die Geschwindigkeiten konstant auf reduziertem Geschwindigkeitsniveau zu halten, sind ggf. flankierende Maßnahmen, wie z.B. Geschwindigkeitskontrollen oder bauliche Maßnahmen, etc. notwendig.

Damit die Einhaltung von Tempo 30 sichergestellt wird, muss die Straßenraumgestaltung fahrdynamisch wirksam sein. Dazu soll der Kfz-Verkehr an den Ortseingängen abgebremst werden und durchgängig mit gedämpfter Geschwindigkeit fahren, aber stetig fließen.

Ziel ist eine Sicherstellung der Wirkung der Lärmreduzierung durch langsame aber stetige Fahrweise.

Maßnahme M2**B 308/ Staufner Straße (siehe Anlage 1)**

Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt B 308/ Staufner Straße zu Geschwindigkeitsdämpfung und besseren Verknüpfung (insbesondere Reduzierung der Spitzengeschwindigkeiten und Vermeidung von Halte- und Beschleunigungsvorgängen. Dadurch werden die Betroffenen im Bereich der B308 entlastet.

Reduzierung des Schwerverkehrs (M2) durch Verkehrslenkung (siehe Anlage 1)

Als Maßnahme M2 ist ein Verkehrslenkungskonzept für Lkw vorgesehen. Dieses ist noch zusammen mit den betroffenen Unternehmen vor Ort auszuarbeiten. Aus diesem Grund wird das Verkehrslenkungskonzept noch nicht mit der Rechtswirkung der §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG im Lärmaktionsplan festgelegt. Eine Umsetzungsverpflichtung soll noch nicht begründet werden.

Als Eckpunkte für das Verkehrslenkungskonzept sind vorgesehen:

- Verkehrsleitung durch Anpassung der überörtlichen Beschilderung, u.a. Hinweis zur Ableitung des Schwerverkehrs Richtung Isny (B12) und Kempten (A7)
- Schwerlastverkehr generell über die B 308 lenken; Prüfung der Verlagerung von Gefahrgut- und Schwerlastverkehr auf die B 308;
- Kreisverkehr am westlichen Ortseingang Pfänderstraße/ B 308; Abbremsseffekt soll zur bewussten Routenwahl anregen (Ableitung des Verkehrs über die B 308)
- Die übergeordneten Behörden werden explizit aufgefordert, den Gefahrgut- und Schwerlastverkehr weiträumig umzuleiten.

weitere Maßnahmen im Stadtgebiet zur Unterstützung der Maßnahme M2

- Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Sedanstraße/ Heinrich-Brauns-Straße/ Am Gierenbach zur Anbindung des Baugebiets am Gierenbach und des Discounters
- Bau eines Kreisverkehrs am Knotenpunkt Sedanstraße /Bismarckstraße /Blumenstraße zur Verstetigung des langsamen Verkehrsflusses durchs Stadtzentrum
- Optimierung der Straßenführung der B 32 bei Auers zur Verbesserung der Umfahrungsmöglichkeit.

Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

In Lindenberg im Allgäu werden AKTUELL keine ruhigen Gebiete ausgewiesen und somit auch keine Maßnahmen zu deren Schutz geplant.

2.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen

M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung und Überwachung des Tempolimits

M2 Verkehrslenkung des Lkw-Verkehrs

Verwaltungskosten, Kosten für Beschilderung

M3 Sanierung der Fahrbahnbeläge mit lärmarmem Asphalt

Die Kosten eines lärmoptimierten Asphalts entsprechen weitgehend denen herkömmlichem Asphalts, insofern sind dem Lärmschutz keine Kosten oder nur geringe Mehrkosten zurechenbar

2.3.4 Datum der Verabschiedung des Aktionsplans

27.04.2020: Beschluss des Lärmaktionsplanes im Stadtrat

2.3.5 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

01.05.2020 bis 31.12.2025

2.3.6 Geschätzte Zahl der entlasteten Personen

M1 Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h

An der innerstädtischen St 2378 siehe Maßnahmenplan:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 67$ dB(A) belastet sind, reduziert sich von 133 auf 104 (-22 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 57$ dB(A) belastet sind, reduziert sich von 160 auf 126 (-21 %);

M2 Halbierung des Schwerverkehrs durch Verkehrsleitung (noch nicht verbindlich im Plan festgelegt)

An der gesamten innerstädtischen St 2378:

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 67$ dB(A) belastet sind, reduziert sich von 133 auf 112 (-16 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{Night} > 57$ dB(A) belastet sind, reduziert sich von 160 auf 126 (-22 %);

M3 Sanierung des Straßenbelags der St 2378 mit lärmarmem Asphalt auf Grundlage des Prüfmaßstabes des St. Bauamtes Kempten

An der gesamten innerstädtischen St 2378 (bei 50 km/h):

- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 67$ dB(A) belastet sind, reduziert sich 133 auf 41 (-69 %);
- die Zahl der Einwohner, die mit Fassadenpegel von $L_{DEN} > 57$ dB(A) belastet sind, reduziert sich 160 auf 72 (-55 %);

2.3.7 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Weiterer Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur u.a. auch Ladestationen für E-Bikes; Elektromobilität mit dem Fahrrad, Car-Sharing-Projekte und ähnliches über die Stabstelle Klimaschutzmanagement

Stellungnahmen der Stadt bei verkehrsverstärkender Wirkung von zukünftigen Planfeststellungsverfahren

Weiterhin Durchführung von engmaschigen Geschwindigkeitskontrollen sowie regelmäßige Überarbeitung der Lärmaktionsplanung.

2.3.8 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird gemäß § 47d Abs. 5 BImSchG bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch nach 5 Jahren überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet. Erfahrungen und Ergebnisse bei der Umsetzung des Aktionsplans werden in diesem Zusammenhang bewertet. Begleitend zur Umsetzung der dargestellten Maßnahmen soll ein Monitoring, z.B. in Form von Verkehrszählungen, durchgeführt werden. Sollten sich signifikante Verkehrsverlagerungen in andere sensible Bereiche (z.B. Straßen mit Wohnnutzung) ergeben, wird die Stadt Lindenberg Maßnahmen ergreifen, die schädliche Auswirkungen auf sensible Gebiete vermeiden bzw. verringern.

3 Ergänzende Angaben / Verfahrensvermerke

Zu Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung fand am 16.04.2015 eine Bürgerinformationsveranstaltung statt. Ein erster Entwurf lag in der Zeit vom 6.11.2015 bis 7.12.2015 aus.

Im Rahmen der förmlichen Offenlegung im Verfahren fand die öffentliche Auslegung in der Zeit vom 06.11.2015 bis 07.12.2016 mit der Entwurfsfassung vom 19.10.2015 statt. Außerdem wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 28.12.2015 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zur Entwurfsfassung vom 19.10.2015 aufgefordert.

Der überarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplans mit Fassungsdatum 09.02.2017 lag in der Zeit vom 06.03.2017 bis 07.04.2017 (durch Anzeige bekannt gemacht in der Westallgäuer Zeitung) im Rathaus Lindenberg öffentlich aus. Stellungnahmen zum Entwurf des Lärmaktionsplans konnten in diesem Zeitraum schriftlich abgegeben werden. Außerdem wurden die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 02.03.2017 zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme zur Entwurfsfassung vom 09.02.2017 aufgefordert.

Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen sowie der Beschluss des Lärmaktionsplanes erfolgten in der Stadtratssitzung vom 25.09.2017 über die Entwurfsfassung vom 09.02.2017.

Mit Schreiben vom 31.01.2018 regte die Regierung von Schwaben verschiedene Änderungs- und Ergänzungsvorstellungen an. Diesen kam die Stadt Lindenberg mit geändertem Planentwurf vom 24.05.2018 nach. Insbesondere wurde die Abwägung für die Maßnahme M1 a (Tempo 30) konkretisiert und auf den Bereich der Oberen Hauptstraße, Goßholzer Straße beschränkt. Auf Einwendung der Regierung hin wurde Maßnahme M1 b gestrichen. Auch die Maßnahme M2 wurde dahingehend entschärft, dass sie nur noch als politisches Ziel, nicht mehr aber als umzusetzende Maßnahme im Sinne von § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 Satz 1 BimSchG im Plan festgelegt ist.

Ein erneuter Beschluss des geänderten Lärmaktionsplanes erfolgte in der Stadtratssitzung vom 25.02.2019 über die Fassung des Lärmaktionsplanes vom 24.05.2018

Nach Ablehnung des Einvernehmens durch die Regierung von Schwaben wurde der Lärmaktionsplan nochmals im Bereich der Maßnahme M1 a (Tempo 30) konkretisiert. Ein erneuter Beschluss des geänderten Lärmaktionsplanes erfolgte in der Stadtratssitzung vom 27.04.2020 über die Fassung des Lärmaktionsplanes vom 27.04.2020

Eric Ballerstedt
B ü r g e r m e i s t e r

Lindenberg, 01.05.2020

Anlage 1:

Planerische Darstellung der Maßnahmen im Stadtgebiet

Anlage 1:

Stadt Lindenberg im Allgäu - Staatsstraße 2378 Verkehrliche Maßnahmen zum Lärmaktionsplan

M1 Tempo 30 in Teilbereich

Im Bereich der Oberen Hauptstraße

- Pfänderstraße ab Hausnummer 6 bis Beginn Hauptstraße
- von Blumenstraße bis Beginn Pfänderstraße (St 2378)

Im Bereich der Goßholzer Str.

- T30 nachts zw. den Einmündungen „Berliner Str.“ und „An der Alp“

M2 Verkehrsleitung

Kreisverkehre an den Anschlussstellen zur B308

bessere überörtliche Beschilderung

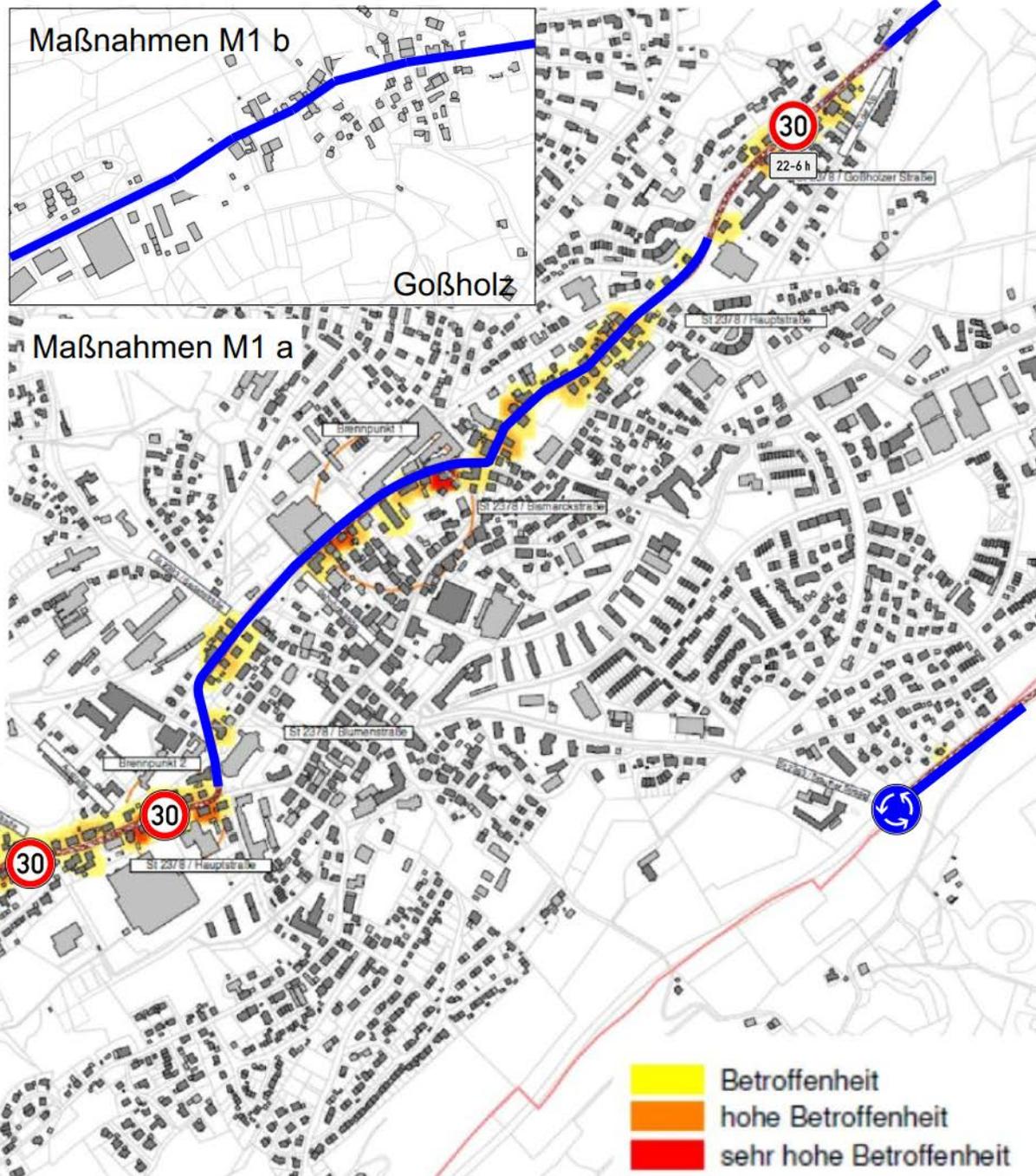
Beschilderung „alle Richtungen“ aus Scheidegg kommend

M3 Lärm mindernder Straßenbelag

Straßen in denen kein Tempo 30 angeordnet werden kann
(auf Grundlage des Prüfmaßstabes des Staatlichen Bauamtes Kempten gemäß Zusage vom 05.05.2017)

Weitere Maßnahmen

Verbesserung der Fahrradinfrastruktur durch überfahrbaren
Fahrradschutzstreifen „bergauf“ analog Staufener Straße
im Bereich der Oberen Hauptstraße und Goßholz (Dorf)



 B 308 / St 2378