

Anlage 7.1

Aufstellung des Lärmaktionsplanes nach § 47d BImSchG für die Gemeinde Ottersweier

Anregungen, die im Rahmen der Beteiligung der Behörden sowie der Öffentlichkeit eingegangen sind.

23.03.2022

	Stellungnahmen „Träger öffentlicher Belange“	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
01	<p>Stadt Lichtenau mit Schreiben vom 25.03.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>von Seiten der Stadt Lichtenau bestehen keine Bedenken.</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	Kenntnisnahme	-
02	<p>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr mit Schreiben vom 25.03.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	Kenntnisnahme	
03	<p>Polizeipräsidium Offenburg mit Schreiben vom 25.03.201 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Lärmaktionspläne fallen nicht in unseren Zuständigkeitsbereich, weshalb eine verkehrspolizeiliche Stellungnahme unterbleibt!</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	Kenntnisnahme	-
04	<p>Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 55, Naturschutz, Recht mit Schreiben vom 01.04.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Sie haben uns als Höhere Naturschutzbehörde (HNB) mit E-Mail vom 25.03.2021 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange die Aufstellung des Lärmaktionsplans zur Stellungnahme übersandt.</p> <p>Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden ganz überwiegend von der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) wahrgenommen (vgl. § 58 Absatz 1 NatSchG). Wir gehen davon aus, dass Sie die zuständige UNB in Ihrem Verfahren ebenfalls beteiligt haben. Gegebenenfalls sind wir als HNB für die Erteilung einer natur- oder artenschutzrechtlichen Ausnahme oder Befreiung zuständig. Sofern eine solche erforderlich ist, benötigen wir einen förmlichen Antrag, der sich in seiner Begründung explizit auf die Tatbestandsvoraussetzungen der Ausnahme- oder Befreiungsregelung bezieht. Die Frist des § 4 BauGB gilt in diesem Fall nicht. In der Anlage 1 finden Sie eine Tabelle, aus der Sie ersehen können, in welchen Fällen eine Zuständigkeit der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) gegeben ist, sowie in Anlage 2 Hinweise zum Verfahren. Bitte wenden Sie sich an Ihre zuständige UNB LRA Rastatt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die HNB wurde nicht direkt von Gemeinde angehört. Vermutlich wurde der Vorgang innerhalb des RPK an verschiedene Fachbereiche weitergeleitet. Eine natur- oder artenschutzrechtliche Ausnahme oder Befreiung ist nicht erforderlich. Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) im Landratsamt Rastatt wurde separat angehört.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!		
05	<p>Stadt Bühl, Stadtentwicklung-Bauen-Immobilien, Stadtplanung mit Schreiben vom 28.04.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Die Stadt Bühl hat zum Verfahren Aufstellung und Entwurf eines Lärmaktionsplans der Gemeinde Ottersweier keine Anregungen vorzubringen.</p> <p>mit Schreiben vom 17.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</p> <p>Der Lärmaktionsplanentwurf der Stadt Bühl ist inzwischen ausgearbeitet und die Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung hat stattgefunden. Durch einzelne Maßnahmen zum Lärmschutz ist auch hier der KVV betroffen.</p> <p>Im Rahmen der Bearbeitung der eingegangenen Stellungnahmen wird seitens Ottersweier zunächst auf Tempo 30 verzichtet und stattdessen die Einführung von Tempo 40 vorgesehen.</p> <p>Unseres Erachtens betrifft diese Thematik die gesamten Lärmaktionspläne in der Region. Neben den Forderungen landauf landab aus der Bürgerschaft nach Ausweisung von Tempo-30-Zonen ist es erwiesen, dass diese in vielen Bereichen wesentlich zur Lärmreduzierung beitragen. Die negativen Nebeneffekte für den ÖPNV wie Aufgaben von Haltestellen oder der Einsatz von zusätzlichen Buslinien können von den einzelnen Kommunen alleine nicht ausgeräumt werden.</p> <p>Aufgrund dieser Tatsache erscheint es uns sinnvoll, dieses Thema auf der Landkreisebene zu behandeln. Wir werden daher aus Sicht der Stadt Bühl einen Termin auf Landkreisebene anregen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund der negativen Stellungnahmen seitens des RPK sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bühl zur LAP-Änderung („Tempo 40 statt 30“) und unter Berücksichtigung der Abwägung aller lärmtechnischen und verkehrlichen Aspekte (vgl. Stellungnahmen Nr. 8 und Nr. 10 sowie die Stellungnahme der Planungsgruppe SSW vom 13.3.22 (Anlage 7.2 des Erläuterungsberichts zum LAP)) wird doch eine Reduzierung - wie ursprünglich geplant- auf Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen. Das Thema ÖPNV müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden.</p>	-
06	<p>Stadt Bühl, Bürgerservice–Sicherheit–Recht, Ordnungswesen mit Schreiben vom 17.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</p> <p>Hinsichtlich des Lärmaktionsplanes verweisen wir auf die Stellungnahme der höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums Karlsruhe.</p>	Kenntnisnahme	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Die Absenkung der Geschwindigkeit von ursprünglich 30 auf 40 km/h sehen wir aus verschiedenen Gründen kritisch. Zum einen reduziert sich der Lärm bei 40 km/h zumindest rechnerisch deutlich weniger als bei einer Beschränkung auf 30 km/h. Zum anderen gibt dies einen „Flickenteppich“ an Beschränkungen. Auf durchgehenden Straßenzügen gibt es unterschiedliche Beschränkungen, meist 40–30–40. Das Argument des ÖPNV ist nachvollziehbar, aber nicht nur auf Ottersweier beschränkt. In Achern –um nur ein Beispiel zu nennen- ist die Geschwindigkeit in der OD auf 30 km/h beschränkt, auch in Bühl wird dies außerhalb des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs angestrebt. Eine Überarbeitung der Fahrpläne unter diesen Gesichtspunkten dürfte unumgänglich sein – der zeitliche Vorlauf ist allerdings vorhanden. Unabhängig hiervon ist in den meisten Bereichen zu den Hauptverkehrszeiten kaum eine höhere Geschwindigkeit als 30 km/h möglich.</p>	<p>Aufgrund der negativen Stellungnahmen seitens des RPK sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bühl zur LAP-Änderung („Tempo 40 statt 30“) und unter Berücksichtigung der Abwägung aller lärmtechnischen und verkehrlichen Aspekte (vgl. Stellungnahmen Nr. 8 und Nr. 10 sowie die Stellungnahme der Planungsgruppe SSW vom 13.3.22 (Anlage 7.2 des Erläuterungsberichts zum LAP)) wird doch eine Reduzierung - wie ursprünglich geplant- auf Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen. Das Thema ÖPNV müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden.</p>	
07	<p>Stadt Bühl, Finanzen-Beteiligungen-Liegenschaften, Haushalt und Abgaben <u>mit Schreiben vom 24.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</u></p> <p>Die Absenkung der Geschwindigkeit von bisher 30 km/h auf jetzt 40 km/h ist ein Kompromiss. Ob jedoch die reduzierten Zeitverluste ausreichen, um die Anschlüsse (Bahn und Buslinien u.a. Citylinie Bühl) oder Fahrzeugumläufe einhalten zu können, bleibt abzuwarten. Gerade im Zusammenhang mit den angedachten Lärmaktionsplanungen Bühl und anderer Gemeinden ergibt sich hier eine Addition weiterer Zeitverluste. Wir verweisen hier auf die Stellungnahmen des Karlsruher Verkehrsverbundes und des Landratsamtes Rastatt.</p>	Kenntnisnahme	
08	<p>Landratsamt Rastatt, Amt für Strukturförderung <u>mit Schreiben vom 28.04.2021 Anhörung zur Ursprungsfassung:</u></p> <p>Der Lärmaktionsplan enthält Elemente von Geschwindigkeitsreduzierungen im Ortsbereich (km-30 Tempolimit). Wir machen darauf aufmerksam, dass ein umfangreicher Busverkehr in Ottersweier besteht. Im Gutachten ist das Liniennetz allerdings nur unvollständig und teilweise nicht korrekt abgebildet. Das Liniennetz ist entsprechend anzupassen. Die Linien benutzen Bereiche, in denen die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen geplant sind. Gem. Berechnung des KVV entstehen Fahrzeitverluste der einzelnen Linien von 36 bis 106 Sekunden. Umlauftechnisch sind die Linien in Fahrpläne eingebunden. Aufgrund von Zeitverlusten sind vsl. die Umläufe der aktuellen Fahrpläne nicht mehr einzuhalten. Mehrkosten durch notwendige Fahrplananpassungen mit induzierten Sprungkosten wären die Folge. Wir verweisen hierzu auch auf die detaillierte Stellungnahme des KVV.</p> <p>Grundsätzlich bestehen daher aus der Sicht des ÖPNV Bedenken zu den o.g. Maßnahmen. Sollte die Gemeinde die geplanten Maßnahmen trotz der ÖPNV-Bedenken konkret umsetzen, wird darauf aufmerksam gemacht, dass Einschränkungen im ÖPNV-Bereich möglich sind.</p>	<p>Das im LAP-Entwurf aufgeführte Liniennetz wurde geprüft und zwischenzeitlich angepasst (vgl. Stellungnahme Planungsgruppe SSW vom 13.3.2022 (Anlage 7.2 des Berichts zur Beschlussfassung des Lärmaktionsplans)).</p> <p>Rücksprache mit LRA und Vertreter ÖPNV erforderlich. Ggf. alternative Maßnahmen festlegen.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Der Vorschlag des KVV, die vorgesehenen Tempo 30-Beschränkungen des Lärmaktionsplanes lediglich zwischen 20 Uhr und 6 Uhr umzusetzen, wird seitens des Landkreises unterstützt. Dadurch können die negativen Auswirkungen auf die Busverkehre auf ein Minimum reduziert werden, da diese dann überwiegend außerhalb der Betriebszeiten liegen.</p> <p><u>mit Schreiben vom 16.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</u></p> <p>besten Dank für die Beteiligung. Die etwas verspätete Stellungnahme bitte ich zu entschuldigen. Grundsätzlich möchten wir uns für die Kooperationsbereitschaft bedanken, die die Gemeinde im Rahmen des Lärmaktionsplans gezeigt hat. Es ist erfreulich, dass auch die Belange des ÖPNV in der Abwägung Eingang gefunden haben und eine Umplanung vorgenommen wurde. Wir denken, dass diese gute Abstimmung als „Modell“ für weitere Lärmaktionspläne in anderen Kommunen beispielhaft sein könnte.</p> <p>Die Kompromissregelung einer Absenkung der Geschwindigkeit nur auf 40 km/h anstatt der ursprünglich geplanten 30 km/h ist ein guter Ansatz. Wir hoffen, dass der damit reduzierte Zeitverlust ausreicht, um die Anschlüsse der betroffenen Linien auch weiterhin einhalten zu können. Die Stellungnahme des Ing.-Büros bezieht sich allerdings grundsätzlich nur auf den begrenzten Planungsraum der Gemeinde. Die Addition möglicher weiterer potenzieller Zeitverluste anderer Kommunen wird ausgeblendet. Auch hier sind gute Lösungen gefragt, um Zeitverluste zumindest zu minimieren. Ich verweise diesbezüglich auf die dezidierte Stellungnahme des KVV. Sobald alle Lärmaktionsplanungen mit Bezug zu den betroffenen KVV-Linien abgeschlossen sind, werden wir Klarheit haben, ob Anpassungen im ÖPNV-Bereich notwendig werden. Wir würden Sie dann natürlich in den Abstimmungsprozess mit einbeziehen.</p>	<p>Auswirkungen auf den ÖPNV werden voraussichtlich reduziert. Allerdings hätte diese Maßnahme keinen lärmreduzierenden Effekt im Tagzeitraum zwischen 6-22 Uhr. Zudem gäbe es häufige Wechsel der Beschilderung aufgrund der bereits vorhandenen ganztägigen Tempo 30-Bereiche.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund der negativen Stellungnahmen seitens des RPK sowie der zuständigen Straßenverkehrsbehörde bei der Stadt Bühl zur LAP-Änderung („Tempo 40 statt 30“) muss vom Gemeinderat eine geeignete Maßnahme festgelegt werden. Nach den Rückmeldungen der Verkehrsbehörde kann doch eine Reduzierung -wie ursprünglich geplant- auf Tempo 30 umgesetzt werden und wird daher nach Abwägung mit den verkehrlichen Belangen auch in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen. Bei der vorliegenden Abwägung wurde besonders berücksichtigt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine höhere Pegelminderung zur Folge hat als Tempo 40. Aufgrund der bereits in Teilabschnitten bestehenden Tempo 30 – Bereiche kann zudem eine unübersichtliche Beschilderung mit Tempowechseln vermieden werden (vgl. Stellungnahme der Verkehrsbehörden). Das Thema ÖPNV müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden. Unter Berücksichtigung der aktuellen Stellungnahme der Planungsgruppe SSW vom 13.3.2022 (Anlage 7.2 des Berichts zur Beschlussfassung des LAP) können die zu erwartenden Fahrzeitverluste bei der vorgeschlagenen ganztägigen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h als vertretbar eingestuft werden.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
09	<p>Landratsamt Rastatt, Gewerbeaufsicht <u>mit Schreiben vom 28.04.2021 zur Ursprungsfassung:</u></p> <p>Keine Anregungen oder Hinweise.</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	Kenntnisnahme	
10	<p>KVV, Karlsruher Verkehrsverbund <u>mit Schreiben vom 19.04.2021 zur Ursprungsfassung:</u></p> <p>Wir möchten insbesondere darauf hinweisen, dass die in der Anlage 1.13 dargestellten Fahrwege der Buslinien nicht korrekt bzw. zum Teil unvollständig sind. So vermissen wir beispielsweise die Linie 7135, welche von Bühl über Ottersweier (wechselweise via K3764 und L86a) nach Achern und Offenburg verkehrt und die Linie 268 von Schwarzach über Zell - Unzhurst nach Breithurst. Darüber hinaus verkehrt die Linie 266 in Ottersweier in beiden Richtungen von/zur Haltestelle Kirche via Laufer Straße - Römerstraße - Lindenstraße - K3750. Diese Linie ist dadurch auch von den Temporeduzierungen auf der Römer- und Lindenstraße betroffen. Weiterhin bedient die Linie 266 im Ortsteil Unzhurst eine Schleife via Rosenstraße - Nelkenstraße - Veilchenstraße - Zeller Straße und ist somit auch in weiten Teilen von den Tempo 30-Maßnahmen in der Zeller Straße betroffen.</p> <p>Da, wie oben erwähnt, die den Planungen zugrunde gelegten Fahrwege der Buslinien nicht der Realität entsprechen, sind die auf Seite 22 angenommenen Verlustzeiten in ihrer Höhe nicht korrekt. Nach unseren Berechnungen ergeben sich für die Buslinien je Fahrtrichtung daher nachfolgende Verlustzeiten durch die Umsetzung der Lärmaktionsplanungen:</p> <p>Linie 262: ca. 41 Sekunden Linie 264: ca. 75 Sekunden Linie 265: ca. 68 Sekunden Linie 266: ca. 106 Sekunden Linie 268: ca. 36 Sekunden Linie 7135 (via K3764): 41 Sekunden Linie 7135 (via L86a): 68 Sekunden</p> <p>Diese Fahrzeitverlängerungen sind im Blick auf das Gesamtsystem nicht akzeptabel, da durch die Temporeduzierung die Fahrzeiten entsprechend der zukünftigen Verlustzeiten angepasst werden müssen und dadurch insbesondere wichtige Pufferzeiten auf Bahnanschlüsse am Bahnhof Bühl akut gefährdet werden. Dies widerspricht zudem deutlich den aktuellen Bestrebungen der Gemeinde Ottersweier, die Anbindung an den Bus- und den schienengebundenen ÖPNV in Bühl zu verbessern nachdem eine Errichtung eines Bahnhaltdepot nicht realisierbar ist. Durch die Maßnahmen würde stattdessen eine Verschlechterung des bestehenden Verkehrsangebotes entstehen. Einerseits wird zwar auf Seite 22 des Erläuterungsberichts die Bedeutung der Anschlüsse am Bahnhof Bühl erwähnt, und eine Betrachtung im Gesamtsystem genannt, doch die Auswirkungen darauf werden unterschätzt und verharmlost. Darüber hinaus sind durch eine Verlängerung der Fahrzeiten der Linie 264, die ab 01.05.2021 vorge-</p>	<p>Das im LAP-Entwurf aufgeführte Liniennetz wurde geprüft und die Fahrzeitverluste wurden von der Planungsgruppe SSW zwischenzeitlich angepasst.</p> <p>Die aktuelle Überprüfung der Auswirkungen auf die Reisezeiten des Busverkehrs hat ergeben, dass sich bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h entsprechend den Maßnahmenvorschlägen die realen Reisezeitverluste je nach Buslinie in einer Größenordnung von ca. 15 Sekunden bis ca. 29 Sekunden je Fahrtrichtung bewegen (fachtechnische Stellungnahme der Planungsgruppe SSW GmbH vom 13. März 2022). Entsprechend den Empfehlungen des Kooperationserlasses zur Lärmaktionsplanung des Ministeriums Verkehr</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>sehenen Anschlüsse auf der Schwarzwaldhochstraße in Richtung Mummelsee und Nationalparkzentrum Ruhenstein auf dem derzeitigen Linienweg nicht mehr sicher aufrechtzuerhalten, sodass bei Umsetzung dieses Lärmaktionsplanes die Linie 264 zur Sicherung der Anschlüsse über die Lindenstraße und Hubstraße geführt werden muss. In der Folge müsste dann die Bedienung der Haltestellen Ottersweier Maria Linden und Ottersweier Kirche durch die Linie 264 entfallen. Die sehr hohen Verlustzeiten von knapp 2 Minuten je Richtung auf der Linie 266 gehen vollständig zu Lasten der Ausgleichszeiten in Unzhurst und verschlechtern dadurch die Betriebsqualität bzw. -stabilität. Aufgrund umfangreicher betrieblicher Verknüpfungen der Buslinien im Raum Bühl ist nachzeitigem Stand davon auszugehen, dass durch die Temporeduzierungen in Ottersweier in den Spitzenzeiten der Einsatz von mindestens einem, im ungünstigsten Fall auch von zwei, zusätzlichen Fahrzeugen erforderlich sein wird. Ein zusätzliches Fahrzeug schlägt in der Folge mit mindestens 65.000 €/a zu Buche, welches durch den Aufgabenträger Landkreis Rastatt zu finanzieren wäre. Um diese Mehrkosten zu kompensieren wird daher seitens des KVV eine Reduzierung des Verkehrsangebotes - insbesondere auf den Linien 265 und 266, welche die Erschließung der Ortsteile Haft, Breithurst und Unzhurst sicherstellen, ins Auge gefasst.</p> <p>Diese Maßnahmen widersprechen erneut dem Ziel der Gemeinde Ottersweier die ÖPNV-Anbindung zu verbessern, wären aber bei der Umsetzung der vorliegenden Lärmaktionsplanung unvermeidbar. Alternativ schlagen wir vor, die vorgesehenen Tempo 30-Beschränkungen des Lärmaktionsplanes lediglich in den Nachtstunden zwischen 20 Uhr und 6 Uhr vorzunehmen. Dadurch können die negativen Auswirkungen auf die Busverkehre auf ein Minimum reduziert werden, da diese dann überwiegend außerhalb der Betriebszeiten liegen.</p> <p><u>mit Schreiben vom 11.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</u></p> <p>Der KVV nimmt positiv zur Kenntnis, dass von einer Reduzierung der Geschwindigkeit in den betroffenen Straßenzügen auf 30 km/h Abstand genommen wurde und alternativ eine Anordnung von 40 km/h erfolgen soll. Die dargestellten rechnerischen und realen Zeitverluste haben sich dadurch gegenüber der ursprünglich vorgesehenen Reduzierung auf 30 km/h entsprechend verringert, sodass die negativen Auswirkungen auf die Fahrpläne des Busverkehrs ebenfalls geringer ausfallen. Es treten jedoch trotzdem Zeitverluste bei den Buslinien auf, welche zwar gemäß der Empfehlungen zu den Lärmaktionsplänen als vernachlässigbar angesehen werden. Allerdings bleiben bei der isolierten, auf die jeweilige Kommune bezogenen Darstellung der Temporeduzierungsmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionspläne die gesamthaft auf dem Linienweg auftretenden Zeitverluste unberücksichtigt. Im vorliegenden Fall der Gemeinde Ottersweier sind dem KVV weitere Temporeduzierungen im Rahmen von anderen Lärmaktionsplänen umliegender Kommunen bekannt, welche ebenfalls negative Auswirkungen auf die Fahrzeiten der Busse haben werden oder bereits gehabt haben. In der Gesamtbeurteilung tritt daher bei den mehrfach betroffenen Linien ein Zeitverlust von mehr als 30 Sekunden auf, welcher nicht vernachlässigbar ist und entsprechende Auswirkungen auf das ge-</p>	<p>Baden-Württemberg können Fahrzeitverlängerungen infolge straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen in einer Größenordnung von bis zu 30 Sekunden in der Regel als vernachlässigbar eingestuft werden. Im Rahmen der Abwägung der Belange der vom Verkehrslärm betroffenen Anwohner der Maßnahmenbereiche und der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs werden die vorgeschlagenen ganztägigen Geschwindigkeitsreduktionen auf 30 km/h als vertretbar eingestuft.</p> <p>Daher wurde nach Abwägung der verschiedenen lärmtechnischen und verkehrlichen Belange Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen.</p> <p>Bei der vorliegenden Abwägung wurde besonders berücksichtigt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine höhere Pegelminderung zur Folge hat als Tempo 40. Aufgrund der bereits in Teilabschnitten bestehenden Tempo 30 – Bereiche kann zudem eine unübersichtliche Beschilderung mit Tempowechseln vermieden werden (vgl. Stellungnahme der Verkehrsbehörden).</p> <p>Das Thema ÖPNV müsste anschließend mit den zuständigen Stellen und in Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden geklärt werden.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV -).</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungsermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar.</p> <p>Diese enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<ul style="list-style-type: none"> • 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) • 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) • in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, 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.</p> <p>Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-“ ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist der LDEN-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen.</p> <p>Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. Neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in</p>		

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
--	---------------	-----------------------------	-----------------------

	<p>Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch -wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten- die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers und der Polizei einbezogen werden.</p> <p>Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ottersweier sieht unter Ziffer 5.1. „Kurzfristig umsetzbare Maßnahmen“ folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärminderung vor:</p> <p><u>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h:</u></p> <p>Ortsdurchfahrten Ottersweier</p> <ul style="list-style-type: none"> • K 3764: Abschnitt zw. Hauptstraße 63 bis Kreisverkehr • K 3764: Abschnitt südlich Hauptstraße 19 • L 86a: westl. Kreisverkehr bis Gutenbergstraße 7 • L 86a: südl. Lindenstraße/Römerstraße bis Haft • L 83a: Hubstraße bis Ortsende Richtung Hub • K 3764: Ortsausgang Nord, Kreisverkehr bis Tankstelle <p>Hub</p> <ul style="list-style-type: none"> • L 83a: Hub, Neusatzer Straße, zwischen Abzweig Hubstraße und Burg-Windeck-Straße 		
--	--	--	--

Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
<p>sich um Straßen von regionaler Bedeutung handelt. Es handelt sich demnach ebenfalls um Hauptverkehrsstraßen gem. § 47b Nr. 3 BImSchG, was eine Auslegung u.a. anhand von Art. 3 lit. A der EU-Richtlinie 2002/49/EG („Umgebungslärmrichtlinie“) ergibt. Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten demnach auch für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden. Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde, die unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde. Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden.</p> <p>Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Hinweis:</p> <p>Die im Entwurf enthaltene Maßnahme „M 4: BAB A5 – Temporeduzierung auf 120 km/h, Bereich Unzhurst“ fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe.</p>	<p>Kenntnisnahme (vgl. Nr. 13)</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
--	---------------	-----------------------------	-----------------------

	<p>Zuständig ist hier Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest, Augsburg Str. 748, 70329 Stuttgart (suedwest@autobahn.de). Als direkte Ansprechpartnerin kann genannt werden Frau Natascha Gensmantel (Natascha.Gensmantel@bw.autobahn.de, Tel.: 0711/34250-447).</p> <p>Zu den im Entwurf weiter enthaltenen baulichen Lärmschutzmaßnahmen nimmt das beim Regierungspräsidium Karlsruhe zuständige Fachreferat 45 (Regionales Mobilitätsmanagement, Sachgebiet Verkehr-Umwelt-Klima) wie folgt Stellung:</p> <p>Im Bereich der Gemeinde Ottersweier ist das Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an den Landesstraßen L 83a, L 86a und L 87a.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet.</p> <table border="1" data-bbox="206 805 1189 1093"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1.an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2.in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3.in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A).</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können wir als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen.</p>		Tag	Nacht	1.an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2.in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3.in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).		
	Tag	Nacht													
1.an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)													
2.in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)													
3.in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).													

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 45 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</p> <p><u>Zur kurzfristigen Beseitigung von Schadstellen auf der L 87a (Zeller Straße) in Unzhurst</u> Kleinräumige Instandhaltungsarbeiten, wie beispielsweise das Flickern von Schadstellen zwischen turnusmäßigen grundhaften Fahrbahnerneuerungen, werden von den Landratsämtern durchgeführt. Mitarbeiter des Landratsamtes Rastatt haben auf der L 87a in Unzhurst in jüngster Vergangenheit bereits die Mittelnaht der Fahrbahn saniert. Sollten darüber hinaus weitere Schadstellen bestehen, die dringender Abhilfe noch vor der mittelfristig anstehenden turnusmäßigen Sanierung bedürfen, wenden Sie sich diesbezüglich bitte an die Kollegen des Landratsamts Rastatt.</p> <p><u>Zum Aufbringen eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der L 87a (Zeller Straße) in Unzhurst</u> Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist die Ortsdurchfahrt von Unzhurst mittelfristig zur Sanierung vorgesehen, entsprechende Gespräche mit der Gemeindeverwaltung wurden bereits aufgenommen.</p> <p>Im Rahmen der anstehenden Sanierungsmaßnahme wird derzeit geprüft, ob sich der Erhaltungsabschnitt technisch für den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags eignet. Eine abschließende Aussage kann erst nach Abschluss der technischen Prüfung erfolgen.</p> <p><u>Zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden</u> Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden.</p> <p>Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS-19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Darüber hinaus bestehen seitens des Referats 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe keine Einwendungen gegen den Entwurf der Lärmaktionsplanung in seiner aktuellen Form.</p> <p>Die Stadt Bühl, Straßenverkehrsbehörde, erhält eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.</p> <p><u>mit Schreiben vom 11.02.2022 zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“):</u></p> <p>Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden, wobei bereits ab einer berechneten Differenz von 2,1 dB(A) straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen geeignet sein können (vgl. Ziff. 2.3 Lärmschutz-Richtlinien-StV). Der Umstand, dass bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden kann, lässt sich nicht ohne Weiteres auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Insoweit wäre ein entsprechender rechnerischer Nachweis dahingehend zu führen, inwieweit sich eine Beschränkung der aktuell geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h tatsächlich effizient im Sinne einer Entlastung der Lärmbetroffenen darstellt. Nur in besonderen Ausnahmefällen können nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ als Ergebnis einer Abwägung Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptiert werden z. B. wenn bei einer Bundesstraße einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegenstehen.</p> <p>Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Streckenabschnitte mit beabsichtigten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG, sondern wurden von der Gemeinde Ottersweier auf freiwilliger Basis und auf Grundlage ergänzender Verkehrserhebungen in die Lärmaktionsplanung einbezogen. Demnach entsteht auch keine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden (bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden). Zur Frage der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen verweisen wir auf die Ausführungen in unserer Stellungnahme vom 29.04.2021.</p> <p>Wir bitten, diese Hinweise bei der Fortführung der gemeindlichen Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen.</p> <p>Die Stadt Bühl als zuständige untere Straßenverkehrsbehörde erhält eine Mehrfertigung dieses Schreibens.</p>	<p>Nach Abwägung der verschiedenen lärmtechnischen und verkehrlichen Belange wurde Tempo 30 in die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans aufgenommen.</p> <p>Bei der vorliegenden Abwägung wurde besonders berücksichtigt, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h eine höhere Pegelminderung zur Folge hat als Tempo 40. Dies wurde speziell auch vom RP in der vorliegenden Stellungnahme angeregt. Aufgrund der bereits in Teilabschnitten bestehenden Tempo 30 – Bereiche kann zudem eine unübersichtliche Beschilderung mit Tempowechseln vermieden werden (vgl. Stellungnahme der unteren Verkehrsbehörden).</p>	
13	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes</p> <p><u>mit Schreiben vom 27.05.2021 zur Ursprungsfassung:</u></p> <p>Die Gemeinde Ottersweier hat am 23.11.2020 den Entwurf eines Lärmaktionsplanes für ihr Gemeindegebiet beschlossen. Der Plan, der u. a. auch die BAB A5 mit einbezieht, wurde gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG nun für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt. Außerdem wurde die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) zu dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Ottersweier als Träger öffentlicher Belange (TöB) an diesem Verfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten.</p>	Kenntnisnahme.	

Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
<p>Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes Stellung.</p> <p>Bei der Maßnahme M 4 handelt es sich um die einzige Maßnahme innerhalb des Lärmaktionsplans, welche die Belange der Autobahn GmbH des Bundes unmittelbar tangiert. Bezüglich der beabsichtigten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h auf der BAB A5 können wir Ihnen nach vertiefender Prüfung der Unterlagen durch alle intern am Verfahren beteiligten Fachabteilungen Folgendes mitteilen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.1 kommen „Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [...] insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet: ...“ Die Richtwerte betragen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Diese Werte stellen keine Untergrenzen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen dar, dienen jedoch als Beurteilungsgrößen. 2. Im Urteil des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vom 17.07.2018, Aktenzeichen: 10 S 2449/17 Rn. 21 wird ausgeführt: „Die Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen zwar keine untere Tatbestandsgrenze dar. Unterhalb der dortigen Werte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber müsse aber uneingeschränkt Ermessen ausgeübt werden. Würden nur die Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV überschritten, müsse die Verkehrsbehörde prüfen, ob die Abwägung der Gemeinde im Lärmaktionsplan alle Belange einstelle und angemessen berücksichtige. Dabei sei davon auszugehen, dass aufgrund der Verkehrsbedeutung und Widmung von Hauptverkehrsstraßen dort im Regelfall erst ab Erreichen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV Verkehrsbeschränkungen in Betracht kämen.“ 3. Nach Auswertung der Lärmkarten für den Bereich Unzhurst (Ortsteil im Einflussbereich der BAB A5) in den Anlagen 4.1.3 (tags) und 4.2.3 (nachts) des Entwurfs zum Lärmaktionsplan vom 15.02.2021, welche nach der Berechnungsvorschrift RLS-90 erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass an allen Immissionsorten im Einflussbereich der BAB A5 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV deutlich unterschritten werden. 4. Ergänzend dazu wird die schalltechnische Wirksamkeit der Maßnahme M 4 „Temporeduzierung auf 120 km/h auf der BAB A5“ im Bereich Unzhurst mit einer Pegelminderung kleiner 1 dB(A) beziffert (Anlage 5, S. 3). Dies reicht nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3. nicht aus, um verkehrsrechtliche Maßnahmen anzuordnen: „Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass eine Vielzahl von Wohngebäuden von den Lärmeinwirkungen der Autobahn beeinflusst werden. Es handelt sich dabei um ein ständig vorherrschendes Dauergeräusch. Auch wenn die Werte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts nicht erreicht werden, könnte durch ein Tempolimit auf 120 km/h eine gewisse Lärminderung erzielt werden, zudem werden besonders laute Beschleunigungsvorgänge vermieden. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Der nächtliche Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts für Allgemeine Wohngebiete wird in den Allgemeinen Wohngebieten im Nahbereich der Autobahn überschritten. Daher soll die Maßnahme in der Beschlussfassung des Lärmaktionsplans enthalten bleiben.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden".</p> <p>5. Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der BAB A5 wurden zuletzt im Jahr 2013 umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmvorsorge fertiggestellt. Dabei wurden sowohl aktive Schallschutzmaßnahmen (Einbau eines lärmmindernden Belags) an der Schallquelle als auch passive Schallschutzmaßnahmen am Immissionsort Ergriffen. Durch Umsetzung dieser Maßnahmen ist sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge gemäß § 2 Absatz 1 der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) im Einflussbereich der BAB A5 im Ortsteil Unzhurst der Gemeinde Ottersweier eingehalten werden.</p> <p>Auf der Grundlage der uns vorliegenden Unterlagen und der Betrachtung aller oben genannten Punkte kommt die Autobahn GmbH zum Ergebnis, dass die Maßnahme M 4 „Temporeduzierung auf 120 km/h auf der BAB A5“ abzulehnen ist.</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>		
14	<p>Landratsamt Rastatt, Amt für Baurecht, Klima- und Naturschutz u. öffentliche Ordnung mit Schreiben vom 03.09.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Bei den Vorschlägen zu Lärmschutzmaßnahmen handelt es sich im Wesentlichen um Geschwindigkeitsbegrenzungen und in einem Fall um den mittelfristigen Austausch des sanierungsbedürftigen Straßenbelags. Diese Lärmschutzmaßnahmen haben keine negativen Auswirkungen auf den Natur- und Artenschutz. Vielmehr führt die Reduzierung der Verlärmung zu einer Verbesserung des Naturhaushalts.</p> <p>Aus der Sicht des Naturschutzes bestehen deshalb gegen die Vorschläge der Lärmaktionsplanung keine Bedenken.</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	Kenntnisnahme	
	Stellungnahmen „Öffentlichkeit“		
01	<p>Anwohner Lindenstr., 77833 Ottersweier mit Schreiben vom 29.04.2021 zur Ursprungsfassung:</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p>		

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>seit nunmehr 5 Jahren wohnen wir in Ottersweier in der Lindenstraße. Als wir im Jahr 2016 im Haus mit der Sanierung von Ober- und Untergeschoss begannen, haben wir uns für den Einbau von schallgeschützten Fenstern entschieden. Aus heutiger Sicht war das die beste Entscheidung, denn der Verkehr und somit auch der Lärm haben seither stetig zugenommen. Uns fällt auf, dass die Lindenstraße neben PKW's auch von Linienbussen, Schwerverkehr > 40 Tonner LKW und sehr vielen Landwirtschaftsfahrzeugen stark frequentiert wird. Die Reinigung der Straße, wie von der Gemeinde von jedem Eigentümer gewünscht, ist teilweise nur unter Gefahr für die Gesundheit möglich.</p> <p>Seit einigen Wochen ist es so, dass das Geräusch, wenn Fahrzeuge über die Abdeckung der Kanalisation fahren, bis in den hinteren Teil des Hauses zu hören und zu spüren ist.</p> <p>Die wenigsten Fahrzeugführer halten sich an Tempo 30, obwohl dies erst auf Höhe unseres Grundstückes aufgehoben ist. Da die Ampelanlage sehr empfindlich auf Licht reagiert, ist es für manch einen Fahrzeugführer besonders attraktiv auf Höhe Lindenstraße 19 bzw. 17 auf das Gaspedal zu treten, damit man mit Schwung über die grüne Ampel fahren kann.</p> <p>Aus dem Entwurf des Lärmaktionsplanes geht eindeutig hervor, dass die gesetzlichen Grenzwerte zur Vermeidung von Lärm, eindeutig überschritten werden. Daher begrüßen wir die Maßnahme, in der Lindenstraße durchweg Tempo 30 einzuführen, in der Hoffnung, dass die Ausführung zügig umgesetzt wird und dann auch entsprechende Kontrollen stattfinden.</p> <p>Seit Juni 2020 betreiben wir im Obergeschoss unseres Hauses eine Ferienwohnung. Wir haben natürlich große Bedenken, dass der zunehmende Verkehrslärm für potentielle Feriengäste ein Grund ist, bei uns nicht wieder zu buchen. Wir leisten mit der Vermietung der Ferienwohnung einen Beitrag für den Tourismus und es sollte der Gemeinde Ottersweier ein großes Anliegen sein, dies zu unterstützen und dafür zu sorgen, dass Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm zeitnah umgesetzt werden.</p> <p>Zusätzlich zur Einführung von Tempo 30 halten wir noch folgende Maßnahmen für sinnvoll:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Kontrolle der Abdeckungen Kanalisation, oder des Untergrundes auf Höhe unseres Grundstückes, um die Ursache der Geräusche im Inneren des Hauses zu finden und zu beseitigen ➤ „Smiley“ in Richtung Ampel > Hubstraße/Römerstraße ➤ Geschwindigkeitskontrollen zu Stoßzeiten, z. B. am Nachmittag, nachts und in den frühen Morgenstunden ➤ Verkehrszählung, seit Juli 2019 deutliche Zunahme des Verkehrs ➤ Einstellen der Ampelanlage, Grün erst, wenn Fahrzeug auf Kontaktschleife steht ➤ Fester Blitzer, wie in vielen Gemeinden mit deutlich weniger Einwohner <p>Gern stehen wir auch für ein persönliches Gespräch zur Verfügung</p> <p>Vielen Dank</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aufgrund vorheriger Information eines Anwohners wurden im März 2021 sämtliche Schächte in diesem Bereich durch den Gemeindebauhof überprüft und vorhandene Mängel beseitigt. Aufgrund der Anregung der Eheleute ... erfolgte am 29.04.2021 eine weitere Untersuchung durch den Vorarbeiter des Gemeindebauhofs sowie durch den Ortsbaumeister – es konnte jedoch kein technischer Defekt festgestellt werden. Die Gemeinde hatte daraufhin ein Fachunternehmen mit der Prüfung beauftragt. Im Rahmen dieser Prüfung im Juni 2021 wurden ebenfalls keine technischen Mängel festgestellt.</p> <p>Anbringung einer temporären Geschwindigkeitsmesseinrichtung („Smiley“) wird veranlasst.</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</p>	<p>Geschwindigkeitskontrollen werden bereits seit mehreren Jahren durch den GVD der Stadt Bühl zu unterschiedlichen Zeiten durchgeführt. Veränderung Zeitpunkt und Intervall der Kontrollen wird seitens der Verwaltung geprüft.</p> <p>Detaillierte Verkehrszählungen wurden im Zuge der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2019 durchgeführt. Es ist nicht davon auszugehen, dass sich seither Änderungen der Verkehrssituation ergeben haben, die sich in Hinblick auf den Verkehrslärm negativ auswirken.</p> <p>Anregung bzgl. Einstellung Ampelanlage wird zur Prüfung an zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Die Installation von stationären Geschwindigkeitsmesseinrichtungen („Blitzer“) wurde bereits geprüft und im Gemeinderat behandelt. U.a. ist dies aufgrund der baulichen Situation nicht möglich (fehlende Gemeindegrundstücke, gesetzliche Abstände etc.). Die Stadt Bühl hat mittlerweile einen Blitzeranhänger im Einsatz, welcher an unterschiedlichen Stellen platziert werden kann. Dieser wird inzwischen auch von der Gemeinde mitbenutzt.</p>	
02	<p><u>Anwohner Zeller Str., 77833 Ottersweier</u> <u>mit Schreiben vom 29.04.2021 zur Ursprungsfassung:</u></p> <p>zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes vom 21.02.2021 habe ich folgende Anmerkungen bzw. Fragen:</p> <p>grundsätzliche Frage: Handelt es sich bei den ausgewiesenen Lärmwerte um theoretische Werte (also: errechnete Werte) oder um tatsächlich gemessene Werte? Wir haben zwar kein Messgerät, aber wir gehen davon aus, dass die für unser Haus ausgewiesenen Werte an nicht wenigen Tagen (deutlich) überschritten werden (Windrichtung, Verkehrsaufkommen an der BAB, sonstige physikalische Bedingungen der Schallausbreitung)</p>	<p>Bei den ausgewiesenen Lärmwerten handelt es sich um berechnete Mittelungspegel, die auf Grundlage festgelegter Rechenvorschriften ermittelt wurden. Diese Rechenvorschriften sind nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie i. V. m. dem BImSchG vorgegeben. Als verkehrliche Grundlage ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, umgerechnet auf einen Jahresmittelwert,</p>	

	Stellungnahme	Bewertung der Stellungnahme	Beschluss Gemeinderat
	<p>Seite 24 / M3: Die Tempo-30-Zone gilt nicht von / bis Zeller Str. 62, sondern "nur" von / bis Zeller Str. 60 / 60a; das bedeutet, dass genau die nächsten Häuser bis zum Ortsausgang davon betroffen sind, dass viele Autofahrer schon vor Ende der Tempo-30-Zone ihre Geschwindigkeit, teils auch massiv, erhöhen, also "Gas geben". Kann diese Zone bis wirklich zum Ortsende ausgedehnt werden?</p> <p>Sind die Maßnahmen ab Seite 78 Vorschläge oder sind diese Maßnahmen schon beschlossen (z.B. auch Temporeduktion BAB 5 auf 120 km/h)?</p> <p>Ist das Thema Verlängerung der Lärmschutzwände an der BAB5 ein Thema? Bei entsprechender Windrichtung und speziell gegen Abend wird es teilweise so laut, dass eine Unterhaltung auf unserer Terrasse nur noch schwierig möglich ist. Besonders nervend sind bestimmte LKWs mit einem spezifischen, hohen "Pfeifton" und natürlich einige Motorräder, die sehr schnell fahren und/oder nicht wirklich als lärm-gedämpft auffallen.</p> <p>Reicht diese Mail aus oder muss ich einen anderen formalen Weg beschreiten?</p> <p><u>Keine Anhörung zur Änderungsfassung („Tempo 40 statt 30“) erfolgt!</u></p>	<p>maßgeblich. Zudem werden Lkw-Anteile, Geschwindigkeiten etc. berücksichtigt (vgl. Ausführungen im Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan)</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung soll durchgehend bis zum Ortsende (Zeller Straße 64) umgesetzt werden.</p> <p>Bei den Maßnahmen handelt es sich zum aktuellen Zeitpunkt um Forderungen, die vom Gemeinderat beschlossen wurden. Die Stellungnahme der hierfür zuständigen Stelle muss abgewartet werden.</p> <p>Im Zuge des Ausbaus der BAB A5 wurden umfangreiche aktive Schallschutzmaßnahmen auf Grundlage der 16. BImSchV – Verkehrslärmschutzverordnung dimensioniert und errichtet. Die Anforderungen der 16. BImSchV bei der Lärmvorsorge sind deutlich strenger als die Anforderungen der Lärmaktionsplanung. Daher gibt es keine Grundlage, die weitergehende aktive Lärmschutzmaßnahmen zur Folge hätte. Eine Temporeduzierung auf 120 km/h für eine Verkehrsberuhigung ist im Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Die Anfragen in Form einer E-Mail sind ausreichend – eine andere Form ist nicht erforderlich.</p>	