

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

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	<b>LRA Calw</b>	21.10.2021	<p>Vielen Dank für die Beteiligung am Verfahren zur Aufstellung des freiwilligen Lärmaktionsplans (LAP) für den Bad Liebenzeller Stadtteil Unterhaugstett und die gewährte Fristverlängerung bis Ende der ersten Novemberwoche 2021.</p> <p>Als untere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir Stellung zu den geplanten Maßnahmen zur Lärminderung, soweit diese straßenverkehrsrechtlich zu beurteilen sind. Dabei verzichten wir auf die Wiederholung der vollständigen rechtlichen Grundlagen und weiterer Vorgaben hierzu.</p>	Kenntnisnahme.
I.2			<p>Das Verkehrsaufkommen auf der L343 als OD Unterhaugstett hat laut Verkehrsmonitoring 2019 einen SV-Anteil von 2,7% und liegt mit einem DtV von 7.311Kfz/24h östlich der Einmündung der L573 bzw. 6.283 Kfz/24h westlich der Einmündung der L573 unterhalb der Grenze, die eine Kartierungspflicht auslöst (8200 Kfz/24h). Die Stadt Bad Liebenzell hat deshalb die Erstellung des LAP freiwillig in Auftrag gegeben.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen kann nur für solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind. Dies ist im LAP zu berücksichtigen, indem dort nur entsprechende verkehrsrechtliche Maßnahmen aufzunehmen sind. § 47 d Abs.6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar.</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.3			<p>In jedem Fall unterliegen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen dem Zustimmungsvorbehalt der obersten Straßenverkehrsbehörde. In Baden-Württemberg ist der Zustimmungsvorbehalt auf die Regierungspräsidien delegiert.</p> <p><b>Abschnitt „Ost“ der Stuttgarter Str. (L343) zwischen Einmündung Albert-Schweizer-Str. und Neuhäuser Str. (L573)</b></p> <p>Auf diesem Streckenabschnitt sind von Lärmwertüberschreitungen von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts 72 Einwohner tags und 87 Einwohner nachts lärmbeeinträchtigt (LAP 7.3.1). Damit sind Lärmbeeinträchtigungen vorhanden, die das Anordnungsersuchen eröffnen und Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen, wie einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, sein können.</p> <p>Nach dem LAP soll die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h reduziert werden. Hierdurch kann jedoch nur eine Lärminderung von 1,2 dB(A) erreicht werden. Das Regierungspräsidium Karlsruhe weist in seiner Stellungnahme an die Stadt Bad Liebenzell vom 27.8.2021 darauf hin, dass nur in Ausnahmefällen als Ergebnis einer Abwägung Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptiert werden.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Lärmpegelminderung von 2-3 dB(A). Diese hat jedoch auch mehr negative Folgen für den Kfz-Verkehr als eine Reduzierung auf 40 km/h. Im Kooperationserlass 2018 wird bestätigt: <i>„Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.“</i></p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.4			<p>Vorbehaltlich des Ergebnisses der durch die Stadt Bad Liebenzell noch vorzunehmenden Maßnahmenabwägung nach erfolgter Anhörung der TÖB zum LAP sowie der Vorlage dieser Stellungnahmen mit dem anschließenden Antrag auf Geschwindigkeitsbeschränkung unterstützen wir Tempo 30 km/h auf diesem Streckenabschnitt. Für Tempo 40 sind keine Ausnahmegründe genannt, die gleichzeitig die im LAP festgestellten Lärmwerte unter die Werte des gesundheitsgefährdenden Lärms senken würden.</p>	<p>Mit einer Reduzierung auf 40 km/h können die Betroffenen &gt; 65/55 dB(A) tags/nachts im Bereich der L 343 Stuttgarter Straße Ost um knapp 30 % gesenkt werden.</p> <p>Tempo 40 kann Ergebnis der Abwägung sein (siehe Kooperationserlass). Das Vorliegen eines Ausnahmetatbestand ist demnach nicht erforderlich. Die Abwägung mit alternativ Tempo 30 wurde in Kap. 12.1 des Planentwurfs vorgenommen.</p>
I.5			<p><b>Abschnitt „West“ der Stuttgarter Str. (L343) zwischen Einmündung Albert-Schweizer-Str. und Ortsende Richtung Bad Liebenzell</b></p> <p>Im LAP sind folgende Betroffenheiten festgestellt: Lärmwert über 59 dB(A) tags 115 Einwohner und über 49 dB(A) nachts 130 Einwohner (LAP 7.3.2). Auf diesem Streckenabschnitt sind die Auslösewerte für das straßenverkehrsrechtliche Anordnungsverfahren (55 dB(A) nachts / 65 dB(A) tags) nicht überschritten. Das Ausmaß der Pegelüberschreitung verpflichtet nicht zur Pegelminderung durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes.</p>	<p>Bei der Ermessensentscheidung der Stadt Bad Liebenzell über Lärminderungsmaßnahmen sind auch die Grenzwerte der 16. BImSchV in die Abwägung mit einzustellen. Nach der 16. BImSchV sind die Grenzwerte 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohngebiete einzuhalten. Diese werden an 115/130 Hauptwohngebäuden überschritten, sodass für die OD Unterhaugstett eine sog. Gefahrenlage besteht. Die Lärminderungsmaßnahme Tempo 40 ganztags aus Lärmschutzgründen ist somit verhältnismäßig und gerechtfertigt.</p> <p>Zudem ist eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbeschränkungen sinnvoll, um unnötige Beschleunigungs- und Abbremsvorgänge zu verhindern.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.6			<p><b>Neuhauser Straße (L573) zwischen L343 und Abzweig Im Birkhau</b>                      Streckenlänge ca. 130 m, Dtv 2.974 Kfz, SV-Anteil 2,7 %                      Aufgrund des um etwa die Hälfte niedrigeren Dtv als auf der L343 und der Abstände der Häuser (mindestens 8 m von der Straßenmitte gemessen) werden laut LAP keine Lärmpegelüberschreitungen 65 / 55 dB(A) tags/nachts erwartet und es wird deshalb auf eine detaillierte Lärmpegelberechnung verzichtet (LAP 7.3.3). Entsprechend sind auch keine straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen erforderlich.</p>	Ist bekannt.
I.7			<p><b>Lkw-Verkehr:</b>                      Sollten die Emissionsberechnungen im LAP Unterhaugstett folgenden Sachverhalt nicht berücksichtigen, müssen die Werte im Lärmaktionsplan korrigiert werden. Das Ingenieurbüro ist bei den Emissionsberechnungen davon ausgegangen, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Schwerverkehr (ohne eine diesbezügliche Beschilderung) „maximal 80 km/h“ beträgt. Das gilt gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 StVO jedoch nur für „kleine“ Lkw über 3,5 t bis 7,5 t zulässiger Gesamtmasse ohne Anhänger. Für den eigentlichen Schwerverkehr, also für „größere“ Lkw über 7,5 t zulässiger Gesamtmasse und Lkw über 3,5 t bis 7,5 t zulässiger Gesamtmasse mit Anhänger gilt gemäß der o.a. Vorschrift eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, was sich hinsichtlich der Emissionsberechnung im Übergangsbereich außerorts/innerorts auswirken dürfte. Auch wenn der SV-Anteil knapp unter 3 % liegt.</p>	Nach der RLS-90 wird zugunsten der Lärmbetroffenen für alle Lkw über 2.8 t auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften eine Geschwindigkeit von 80 km/h angenommen. Die vorliegenden Berechnungen sind korrekt.



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags 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 Lärmvorgewerte 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</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>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. 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)</li> <li>• 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)</li> <li>• in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)</li> </ul>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<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 Beurteilungspiegels 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 <math>L_{DEN}</math>-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. 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</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>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 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. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtig-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>ten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Bad Liebenzell sieht in der Ortsdurchfahrt Unterhaugstett folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärminderung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h ganztägig: Stuttgarter Straße (L 343) zwischen den Einmündungen Albert-Schweitzer-Straße und Neuhäuser Straße (L 573)</b></li> </ul> <p>Nach den vorgelegten Unterlagen sind in dem genannten Streckenabschnitt Lärmbetroffenheiten vorhanden, die- vorbehaltlich der noch vorzunehmenden Abwägung nach erfolgter Anhörung der Träger öffentlicher Belange- Grundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkung) aus Lärmschutzgründen sein können. 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). Entsprechend der Ausführungen im Bericht zur förmlichen Beteiligung vom 14.07.2021 kann mit einer Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h eine Lärmpegelreduzierung von lediglich 1,2</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Lärmpegelminderung von 2-3 dB(A). Diese hat jedoch auch mehr negative Folgen für den Kfz-Verkehr als eine Reduzierung auf 40 km/h. Im Kooperationserlass 2018 wird bestätigt: <i>„Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung bei einer Bundesstraße auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.“</i></p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			<p>dB(A) erreicht werden (Ziff. 11..Wirkungsanalyse Tempo 40 ganztags"). Nur in 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>Zur Bindungswirkung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG geben wir folgende Hinweise: Eine Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten Maßnahmen an Straßen besteht bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Hiernach ist eine Hauptverkehrsstraße eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder auch sonstige grenzüberschreitende Straße, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d.h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel davon auszugehen, dass es 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</p>	<p>Mit einer Reduzierung auf 40 km/h können die Betroffenheiten &gt; 65/55 dB(A) tags/nachts im Bereich der L 343 Stuttgarter Straße Ost um knapp 30 % gesenkt werden.</p> <p>Tempo 40 kann Ergebnis der Abwägung sein (siehe Kooperationserlass). Das Vorliegen eines Ausnahmetatbestand ist demnach nicht erforderlich. Die Abwägung mit alternativ Tempo 30 wurde in Kap. 12.1 des Planentwurfs vorgenommen.</p> <p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>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 Lärm-berechnungen 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>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung												
			<p>Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen 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> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bauliche Lärmsanierungsmaßnahmen</li> </ul> <p>Im Bereich der Gemeinde Unterhaugstett ist das Referat 45 Regionales Mobilitätsmanagement des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Landesstraße L 343 und L 573.</p> <p>Wir möchten darauf hinweisen, dass Lärm-minderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. 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="786 1246 1323 1398"> <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>		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)	<p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärm-minderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärm-schutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Die genannten Werte werden an 115/130 Hauptwohngebäuden überschritten, sodass für die OD Unterhaugstett eine sog. Gefahrenlage besteht. Die Lärm-minderungsmaßnahme Tempo 40 ganztags aus</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)														

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.5			<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> <p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p><u>Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung:</u></p> <p>Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. 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</p>	<p>Lärmschutzgründen ist somit verhältnismäßig und gerechtfertigt.</p> <p>Wird begrüßt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.6			<p>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><u>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelages in Unterhaugstett:</u> Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist die Ortsdurchfahrt L 343 Unterhaugstett momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen. Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p>	Zustimmung. Der Einbau eines läroptimierten Fahrbahnbelags gilt als langfristige Maßnahme und soll im turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgen. Zum Zeitpunkt des Einbaus soll dieser dem neusten Stand der Technik entsprechen.
II.7			Das Landratsamt Calw, Straßenverkehrsbehörde, erhält eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.	Kenntnisnahme.
III.1	<b>Enzkreis</b>	01.09.2021	Der Enzkreis ist durch die geplanten Maßnahmen nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
IV.1	<b>Gemeinde Schömberg</b>	09.08.2021	Die Belange der Gemeinde Schömberg sind durch die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanungen Ihrer Gemeinde nicht tangiert. Anregungen und Bedenken werden daher nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	<b>Gemeinde Neuhausen</b>	08.09.2021	Bedenken oder Anregungen zur Planung bestehen von Seiten der Gemeinde Neuhausen nicht.	Kenntnisnahme.
VI.1	<b>Polizeipräsidium Pforzheim</b>	20.08.2021	Wir haben gegen die zur Einhaltung der Lärmgrenzwerte erforderlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen keine Einwände.	Kenntnisnahme.
VII.1	<b>Regionalverband Nordschwarzwald</b>	29.07.2021	Wunschgemäß teilen wir Ihnen mit, dass wir von der Planung nicht betroffen sind.	Kenntnisnahme.

**Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
Seitens der Öffentlichkeit gingen im Zeitraum der Offenlage keine Stellungnahmen ein.				