

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>RP Karlsruhe, Abteilung 1, Referat 16; Susanne Burst (Stellungnahme zur 1. Offenlegung)</p>	
<p>Allgemeine Anmerkungen</p>	
<p>Auszug: „Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist das Landratsamt Calw, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist). Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist grundsätzlich bereit und willens, Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Hierzu geben wir folgende Hinweise: Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig 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 -). Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2</p>	<p>Hinweis zu den allgemeinen Anmerkungen: Es besteht seitens des RP die grundsätzliche Bereitschaft, Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Vor den maßnahmenbezogenen Stellungnahmen folgt eine Reihe von allgemeinen Hinweisen, die aus Sicht des RP zu befolgen sind, um diese Rechtmäßigkeit zu gewährleisten. Die vom RP in allgemeinen Hinweisen angesprochenen Regelwerke wurden bei der Bearbeitung des Entwurfs berücksichtigt und in die Abwägung der Maßnahmen mit einbezogen, was auch dem Bericht zum LAP zu entnehmen ist und an dieser Stelle nicht wiederholt werden soll. Die Ermessenspflicht der Fachbehörde wird laut Kooperationserlass 2018 allerdings u.U. durch den LAP überlagert, nämlich dann, wenn „die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde“. Dies wurde vom VGH Baden-Württemberg im Urteil 10 S 2449 vom 17.07.2018 durch Leitsatz 2 präziser formuliert: „Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe.“ D.h., wenn die Gemeinde bereits ihrer Ermessenspflicht rechtskonform nachgekommen ist, bleibt für ein fachrechtliches Ermessen der Fachbehörde kein Raum mehr. Hierbei geht es um das Selbstbestimmungsrecht der Kommune, wie Leitsatz 4 des Urteils zu entnehmen ist: „Die Weigerung der Umsetzung rechtmäßig festgelegter Lärminderungsmaß-</p>

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>(Fortsetzung)</p> <p>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).</p> <p>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 gebietspezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungs-ermessen 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 Gebiets-</p>	<p>nahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“</p> <p>Der Teufel liegt bei der Auslegung von Regeln und Urteilen wie immer im Detail. Um die Rechtmäßigkeit sicherzustellen und sowohl den Fachbehörden eine vorbehaltlose Zustimmung zu ermöglichen als auch den Gemeindevertretern ohne juristische Fachkenntnisse Abwägungssicherheit zu geben, wurden die erarbeiteten Maßnahmvorschläge vor Offenlegung einer rechtlichen Prüfung unterzogen. Hierfür wurde als Fachanwalt für Verwaltungsrecht Herr Bastian Reuße, LL. M. von der Anwaltskanzlei W2K verpflichtet.</p>

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>typ nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten: 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) Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, ver-dichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maß-nahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nach-teile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifi-ziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint. Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtli-chen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ (bzw. deren Nachfolgerichtlinie) 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 Ab-schlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpe-gelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die weitere Prüfung, insbe-sondere für die Vorlage zur Zustimmung durch die höhere Straßenverkehrsbehörde neben der Darstellung in RLS-90-Werten auch ein Nachweis über die konkrete Zahl der Lärmbetroffenen anhand einer gebäudescharfen Darstellung zu erbringen ist.</p> <p>Denn neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass</p>	

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>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 Lärm-minderung, 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.</p> <p>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 beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden.</p> <p>Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Aus den im Entwurf enthaltenen Karten (1a/b, 2a/b) ergibt sich, dass sich in den genannten Streckenabschnitten Anwesen mit Lärmbelastungen im Pegelbereich (RLS-90) von $LrT > 70 \text{ dB(A)}$ tags und $LrN > 60 \text{ dB(A)}$ nachts bzw. (Karte 3a/b) $LrT > 65 \text{ dB(A)}$ und $LrN > 55 \text{ dB(A)}$ befinden, die als Grundlage für lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht kommen können.“</p>	<p>Die Idee einer flankierenden Verkehrsüberwachung wird unterstützt.</p>
<p>M 1a – Neubulach: Ortsdurchfahrt L 348 – Calwer Straße und Julius-Heuß-Straße: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h</p>	

LAP Neubulach – Abwägung der Stellungnahmen TÖB 2020 (1. und 2. Offenlegung)

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>Auszug aus der Stellungnahme: „Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist im Rahmen der vorzunehmenden Abwägung hinreichend zu quantifizieren und zu konkretisieren, insbesondere dann, wenn eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme mehr als 30 Sekunden beträgt.“</p>	<p>Tempo 30 führt häufig zur Verflüssigung des Verkehrs und trägt damit zur Leichtigkeit des Straßenverkehrs bei. Außerdem trägt es zur Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer und der Anwohner bei (Gefahrenbegriff Lärm). Die Ausdehnung über die 30 Sekunden hinaus lässt sich zum einen durch die besondere Situation in einer Kurstadt begründen, zum anderen dadurch, dass es die einzige Maßnahme ist, die kurzfristig umsetzbar ist.</p>
<p>M 1c – Temporeduzierung / Tempotrichter vor Ortseinfahrten Neubulach und Oberhaugstett – L 348: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h</p>	
<p>Auszug aus der Stellungnahme: „Soweit im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h vor den Ortseinfahrten angeregt wird, ist auf folgendes hinzuweisen: durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll 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 Reduzierung innerorts von 50 auf 30 km/h i.d.R. von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden kann, lässt sich nicht ohne weiteres auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Dementsprechend wäre die mit diesen Maßnahmen erzielbare Lärminderung näher darzulegen.“</p>	<p>Der Vorschlag hat zum Ziel, für den einströmenden Verkehr eine an die Position des Ortsschildes angepasste, rechtzeitige Reduzierung der Geschwindigkeit einzuleiten, ohne dass dadurch der Verkehrsfluss beeinträchtigt oder eine häufig beobachtbare, überhöhte Geschwindigkeit in den Ort verschleppt wird („Tempotrichter“). Für den ausströmenden Verkehr senkt die Geschwindigkeitsbegrenzung die Motivation zu vorzeitigen, lärm erzeugenden Beschleunigungsvorgängen in Sichtweite der Ortsausfahrt.</p>
<p>Auszug aus der Stellungnahme: „Die in die Lärmaktionsplanung der Stadt Neubulach aufgenommen und hier aufgeführten Strecken fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG. Vielmehr handelt es sich um Straßen, welche die Lärmkartierung 2017 der LUBW nicht beinhaltet. Für nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte, die – wie hier – auf freiwilliger Basis in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden, gilt, dass die Straßenverkehrsbehörde (hier: das Landratsamt Calw) durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im</p>	<p>Eine „freiwillig“, d.h. von einer Gemeinde zum Schutze der Gesundheit über den räumlichen Rahmen der LUBW-Kartierung hinausgehend durchgeführte Lärmkartierung stellt eine gleichwertig durchgeführte Erweiterung des Betrachtungsraums dar. Wenn die zusätzlich kartierten Werte einen Lärmaktionsplan rechtfertigen, hat dieser bei ordnungsgemäßer Durchführung folglich keine geringere Bindungswirkung als ein auf der Basis der LUBW-Kartierung durchgeführter LAP. Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen: → Die nur eingeschränkte gesetzliche Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen an Hauptverkehrswegen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG hat keine Relevanz</p>

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
<p>Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Stadt jedoch zu eigen machen kann. Grundsätzlich sind die Fachbehörden nach wie vor an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden. Mit dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung wurden weitere ermessenslenkende Festlegungen erlassen, wobei die Ermessensausübung unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat.“</p>	<p>für die Bindungswirkung. Die Aufstellungsfristen sollten nur sicherstellen, dass an den besonders kritischen Orten zeitnah Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Auch außerhalb dieser Bereiche haben Gemeinden aber das Recht, Lärmaktionspläne aufzustellen: „<i>Hiervon unberührt ist die in der gemeindlichen Planungshoheit begründete planerische Gestaltungsfreiheit, weitere regelungsbedürftige Lärmbelastungssituationen im Gemeindegebiet in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubeziehen.</i>“ (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW, Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, Stuttgart, 2011, S. 12.)</p> <p>→ Es gibt keinen Ansatzpunkt, diese „freiwilligen“ Lärmaktionspläne bei der Bindungswirkung anders zu behandeln als die „Pflicht“-Lärmaktionspläne. Auch der VGH BW hat an keiner Stelle unterschieden zwischen Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, obwohl die seiner Entscheidung zugrundeliegenden Straßenabschnitte ebenfalls unkartierte Bereiche (also „freiwillige“ Strecken) enthielten.</p> <p>→ Das leuchtet auch ein, denn der kommunale Umsetzungsanspruch aus §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG entstammt nicht dem einfachen Recht, sondern der kommunalen Planungshoheit: „<i>Denn es handelt sich bei der Bewältigung des Umgebungslärms ungeachtet der Zuständigkeitszuweisung in § 47e Abs. 1 BImSchG um eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft, die dem Gewährleistungsbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie zuzuordnen ist.</i>“ (VGH BW, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, juris Rn. 41).</p> <p>→ Die Kompetenz der Gemeinden, Lärmaktionspläne aufzustellen, hängt daher nicht an § 47d Abs. 1 BImSchG und dem dortigen Anknüpfungspunkt der Hauptverkehrsstraße. Die Kompetenz entstammt vielmehr der „<i>Allzuständigkeit der Gemeinden, die über das fundamentale und originäre Recht verfügen, sich ohne besonderen Kompetenztitel aller Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft anzunehmen, die nicht durch Gesetz bereits anderen Trägern der öffentlichen Verwaltung zugewiesen sind.</i>“ (VGH BW, 17.07.2018 – 10 S</p>

LAP Neubulach – Abwägung der Stellungnahmen TÖB 2020 (1. und 2. Offenlegung)

Stellungnahme	Hinweise zur Abwägung
	<p>2449/17 –, juris Rn. 42). Das gilt genauso bei nachgeordneten Straßen außerhalb der Lärmkartierung (insbesondere Gemeinde- und Kreisstraßen).</p> <p>Zur Sachlage ist ergänzend klarzustellen: Das Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg deckt die Verkehrssituation der Stadt Neubulach nicht ab. Da Neubulach unter verkehrsbedingten Lärmproblemen leidet, wurde von der Ingenieurgesellschaft Verkehr eine ergänzende Straßenverkehrszählung im Auftrag der Stadt durchgeführt. Die fachgerechte Auswertung der Zählung ergab, dass für die L 348 in Neubulach Werte bis zu 9.810 Kfz/24h zu verzeichnen sind. Demnach fällt die L348 hier unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG.</p>
<p>Auszug aus der Stellungnahme: „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>Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind nach Fachrecht zulässig oder insofern rechtmäßig, als die Gemeinde ihr Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat.</p>
<p>RP Karlsruhe, Abteilung 1, Referat 16; Susanne Burst (Stellungnahme zur 2. Offenlegung)</p>	
<p>Frau Burst bedankt sich zur Möglichkeit einer 2. Stellungnahme und verweist zur Vermeidung von Wiederholungen auf die oben dargestellten Ausführungen vom 10.07.2020.</p>	<p>zur Kenntnis</p>

RP Karlsruhe, Abteilung 4, Referat 44; Frank Hildenbrand		(Stellungnahme zur 1. Offenlegung)
M1a und M2a, lärmarmen Asphalt auf der L348, in Neubulach und Oberhaugstett		
<p>Zu Maßnahme M1a (Aspekt lärmarmen Asphalt): Das RP Karlsruhe weist über die bereits oben abgehandelten Aspekte hinaus darauf hin, dass der Straßenabschnitt zur Zeit nicht in der Dringlichkeitsliste für Erhaltungsmaßnahmen enthalten ist und eine Erneuerung des Fahrbahnbelags erst langfristig erfolgen kann. Im Falle der Sanierung wird dann über die Eignung des Abschnitts für einen Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags entschieden.</p>	<p>Die Maßnahme wurde deshalb als mittel- bis langfristig angelegt. Sollten sich Möglichkeiten zu einer Beschleunigung ergeben (z.B. als Versuchsstrecke), wäre dies willkommen. Hierbei könnte z.B. der Status als ausgewiesener Heilklimatischer Kurort Berücksichtigung finden.</p>	
M1b, Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes auf der L348 am Ortsausgang von Neubulach in Richtung Oberhaugstett.		
<p>Zur Maßnahme M1b: Einrichtung eines Kreisverkehrs an der Kreuzung Oberhaugstetter Straße /L 348 Julius-Heuß-Straße/Gewerbestraße Das RP Karlsruhe gibt folgenden Hinweis zur Finanzierung: „Damit die Umsetzung und Finanzierung einer baulichen Lärmsanierungsmaßnahme vom Land übernommen wird, muss unmittelbar durch die Maßnahme eine Lärminderung erzielt werden. Die Lärminderung muss rechnerisch nachweisbar sein.“ Die Umgestaltung von Verkehrsflächen fällt nicht in diese Kategorie, weshalb die Umgestaltung des Knotens zu einem Kreisverkehrsplatz aus Sicht des RP nicht als Lärminderungsmaßnahme umgesetzt werden kann. Falls die Gemeinde die Umgestaltung auf Gemeindekosten anstrebt, ist die Planung mit dem RP Karlsruhe abzustimmen (Ref. 45).</p>	<p>Die Lärminderung soll dadurch erreicht werden, dass sich der Verkehr nicht mehr auf der Oberhaugstetter Straße zurück staut und dadurch der Verkehr verflüssigt / verstetigt wird. Die Geschwindigkeit am Ortseingang wird durch den Kreisverkehr nicht nur formal, sondern wirksam auf Tempo 50 reduziert. Der Vorschlag steht im Einklang mit Kap. 4.3.2 des vom Umweltministerium herausgegebenen Leitfadens „Lärmaktionsplanung“ von 2008. Dieses Kapitel hebt speziell auf die Lärminderung durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses ab und bestätigt, dass Kreisverkehrsplätze diese Funktion erfüllen können. Ein rechnerischer Nachweis der lärmindernden Wirkung ist grundsätzlich nicht möglich, da die Berechnungsrichtlinie RLS-90, Teil der 16. BImSchV, weder den Verkehrsfluss noch die Frage nach der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit berücksichtigt. Eine solche Berechnung kann daher zur Klärung der Frage, ob eine wirksame Lärminderung zu erwarten ist, auch nicht gefordert werden.</p>	

RP Karlsruhe, Abteilung 4, Referat 44; Rebecca Blum	(Stellungnahme zur 2. Offenlegung)
<p>Frau Blum verweist auf den Bestand der Aussage von Herrn Hildenbrand vom 30.09.2020, mit folgender Ergänzung:</p> <p>Hinsichtlich der Maßnahme M1b, der Herstellung eines Kreisverkehrsplatzes auf der L 348 am Ortsausgang von Neubulach in Richtung Oberhaugstett, stimmen wir mit Ihnen überein, dass Kreisverkehrsplätze grundsätzlich geeignet sind eine Lärminderung durch Verstetigung des Verkehrs herbeizuführen. Dennoch handelt es sich vornehmlich um eine verkehrslenkende Maßnahme, die deshalb nicht als Lärmschutzmaßnahme im Rahmen der Lärmsanierung finanziert werden kann.</p> <p>Eine Finanzierung der Baumaßnahme aus dem Haushalt des Landes käme somit nur dann in Frage, wenn der Umbau aus verkehrlichen Gründen notwendig wird (z.B. falls dort ein Unfallschwerpunkt ist). Nach Abstimmung mit den zuständigen Fachreferaten ist zurzeit jedoch keine verkehrliche Notwendigkeit für eine Maßnahme vorhanden. Sollte die Stadt Neubulach dennoch auf eigene Kosten einen Umbau anstreben, möchten wir Sie bitten, sich hinsichtlich der rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen mit dem zuständigen Fachreferat 45 (Ansprechpartner Herr Pfeifer, thomas.pfeifer@rpk.bwl.de) abzustimmen.</p> <p>Für das weitere Verfahren der Aufstellung wünschen wir Ihnen viel Erfolg.</p>	<p>Das Referat 44 stimmt einem Nutzen zur Lärminderung zu, verweist aber darauf, dass man keine Möglichkeit zur Finanzierung durch das Land sieht, weil die Maßnahme aus Sicht des RP vorwiegend zur Verkehrslenkung dient.</p> <p>Die Sichtweise des Regierungspräsidiums ist so nicht zutreffend. Wie das Regierungspräsidium selbst einräumt, sind Kreisverkehrsplätze grundsätzlich geeignet, durch eine Verstetigung des Verkehrs Lärm zu reduzieren. Aus diesem Grund empfiehlt auch das Ministerium für Verkehr in seinem Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit aus dem Jahr 2011 den Bau von Kreisverkehrsplätzen als Lärminderungsmaßnahme (S. 29). Wenn damit aber feststeht, dass Kreisverkehrsplätze zur Lärminderung geeignet sind, können sie auch als Maßnahme im Lärmaktionsplan festgelegt werden. Dass die Richtlinien für die Lärmsanierung diese Maßnahme nicht vorsehen, hat hierauf keinen Einfluss. Maßnahmen in Lärmaktionsplänen unterliegen auch keinem Haushaltsvorbehalt (<i>Kupfer, NVwZ 2012, 784 [788]</i>)</p> <p>Lediglich ergänzend ist daher festzuhalten, dass der Kreisverkehrsplatz durch die verkehrsverstetigende Wirkung darüber hinaus zur Minderung der Schadstoffemissionen beiträgt und damit ein zweites Kriterium zur Anerkennung für eine LGVFG-Förderung erfüllt, bei dem der Status „Heilklimatischer Kurort“ als zusätzliches Gewicht in die Waagschale geworfen werden kann.</p> <p>Auch wenn die Finanzierung noch nicht abschließend geklärt werden konnte, wird die Maßnahme im LAP beibehalten.</p>

Allgemeine Aussagen zum rechtlichen Rahmen

In der Stellungnahme des Landratsamtes Calw werden rechtliche Bedenken geäußert, die unten im Einzelnen aufgeführt werden. Das Schreiben hebt daher bereits in einem allgemeinen Teil stark auf eine Darstellung der Rechtslage ab, auf deren Basis sich die Einwände begründen. Es geht hierbei u.a. um die Bindungswirkung des LAP, die bestimmten rechtlichen Voraussetzungen unterliegt.

...

Auszug aus der Stellungnahme (screenshot):

Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken oder verbieten oder den Verkehr umleiten. Nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Dies ist vor allem der Fall, wenn die Lärmwerte jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als örtlich hinzunehmen ist. Einschlägig zur Beurteilung sowie möglicher Maßnahmen sind die „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und der Kooperationserlass vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg vom 29.10.2018.

Bei der Lärmkartierung der LUBW 2017 wurde Neubulach im Verkehrsmonitoring nicht aufgenommen. Die Stadt Neubulach hat die Erstellung des LAP freiwillig in Auftrag gegeben. Für den Eintritt einer Bindungswirkung an den LAP müssen die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen vorliegen und die Maßnahmen unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig sein.

Die grundsätzlichen Hinweise und Einwände decken sich weitgehend mit denen von Frau Burst, RP Karlsruhe, und wurden bereits dort erörtert und werden hier der Vollständigkeit halber wiederholt:

Die vom RP und vom Landratsamt Calw in allgemeinen Hinweisen angesprochenen Regelwerke wurden bei der Bearbeitung des Entwurfs berücksichtigt und in die Abwägung der Maßnahmen mit einbezogen, was auch dem Bericht zum LAP zu entnehmen ist und an dieser Stelle nicht wiederholt werden soll.

Die Ermessenspflicht der Fachbehörde wird laut Kooperationserlass 2018 allerdings u.U. durch den LAP überlagert, nämlich dann, wenn „die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde“.

Dies wurde vom VGH Baden-Württemberg im Urteil 10 S 2449 vom 17.07.2018 durch Leitsatz 2 präziser formuliert:

„Die Fachbehörden sind zur Umsetzung in Lärmaktionsplänen **rechtmäßig festgelegter** Lärminderungsmaßnahmen verpflichtet, ohne dass ihnen ein nach den fachrechtlichen Eingriffsnormen zustehendes Ermessen verbliebe.“

D.h., wenn die Gemeinde bereits ihrer Ermessenspflicht rechtskonform nachgekommen ist, ist die Fachbehörde von ihrer fachrechtlichen Ermessenspflicht befreit.

Hierbei geht es um das Selbstbestimmungsrecht der Kommune, wie Leitsatz 4 des Urteils zu entnehmen ist:

„Die Weigerung der Umsetzung **rechtmäßig festgelegter** Lärminderungsmaßnahmen durch die Fachbehörde verletzt die planende Gemeinde in ihrem Recht auf kommunale Selbstverwaltung.“

Der Teufel liegt bei der Auslegung von Regeln und Urteilen wie immer im Detail.

	<p>Um die Rechtmäßigkeit sicherzustellen und sowohl den Fachbehörden eine vorbehaltlose Zustimmung zu ermöglichen als auch den Gemeindevertretern ohne juristische Fachkenntnisse Abwägungssicherheit zu geben, wurden die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge vor Offenlegung einer rechtlichen Prüfung unterzogen. Hierfür wurde als Fachanwalt für Verwaltungsrecht Herr Bastian Reuße, LL. M. von der Anwaltskanzlei W2K verpflichtet.</p> <p>Ergänzend sei, um Missverständnisse zu vermeiden, erwähnt, dass der letzte Gemeinderatsbeschluss zum LAP nicht der Annahme des LAP sondern der Freigabe des Entwurfs zur Offenlegung zwecks Beteiligung der Fachbehörden und der Öffentlichkeit galt, um allen Beteiligten die Möglichkeit zu geben, möglicherweise noch bestehende Bedenken anzumelden oder weitere Ideen einzubringen.</p>
Hauptverkehrsstraßen nach §47b	
<p>Auszug aus der Stellungnahme (screenshot):</p> <p>Zumindest der Streckenabschnitt der L348 entlang der OD Oberhaugstett fällt nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Diese hat zwar unter besonderer Würdigung der Ausführungen des LAP zu erfolgen, ist an diesen aber nicht gebunden. Vielmehr liegt die behördeninterne Bindung an den Kooperationserlass und die Lärmschutz-Richtlinie und somit an die Auslösewerte von 60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tagsüber vor. Die Straßenverkehrsbehörde kann sich im Gegensatz zu der Kommune, welche sich bei den Festlegungen im LAP nach den Vorgaben der 16. BImSchV und den im Urteil des VGH vom 17.07.2018 (10 S 2449/17) aufgeführten gesundheitsgefährdenden Lärmwerten richtet, im Wege der Ermessensausübung nicht orientieren. Die Abwägungen aus dem LAP anhand der Berechnungsergebnisse, bei denen die Pegelwerte im gesundheitskritischen Bereich liegen, müssen bei der Ermessensausübung aber entsprechend berücksichtigt werden.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen unterliegen dem Zustimmungsvorbehalt der obersten Straßenverkehrsbehörde. In Baden-Württemberg ist der Zustimmungsvorbehalt auf die Regierungspräsidien delegiert.</p>	<p>Das Thema wurde ebenfalls bereits vom RP angesprochen.</p> <p>Eine „freiwillig“, d.h. von einer Gemeinde zum Schutze der Gesundheit über den räumlichen Rahmen der LUBW-Kartierung hinausgehend durchgeführte Lärmkartierung stellt eine gleichwertig durchgeführte Erweiterung des Betrachtungsraums dar. Wenn die zusätzlich kartierten Werte einen Lärmaktionsplan rechtfertigen, hat dieser bei ordnungsgemäßer Durchführung folglich keine geringere Bindungswirkung als ein auf der Basis der LUBW-Kartierung durchgeführter LAP.</p> <p>Zum Eintritt der Bindungswirkung auch bei Maßnahmenfestlegungen außerhalb von Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG kann auf die obigen Ausführungen bei der Stellungnahme des Regierungspräsidiums verwiesen werden.</p> <p>Zur Sachlage: Das Verkehrsmonitoring Baden-Württemberg deckt die Verkehrssituation der Stadt Neubulach nicht ab. Da Neubulach unter verkehrsbedingten Lärmproblemen leidet, wurde von der Ingenieurgesellschaft Verkehr eine ergänzende Straßenverkehrszählung im Auftrag der Stadt durchgeführt. Die fachgerechte Auswertung der Zählung ergab, dass für die L 348 in Neubulach Werte bis zu</p>

	<p>9.810 Kfz/24h zu verzeichnen sind. Demnach fällt die L348 hier unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG. (weitere Details siehe Kommentar zum Beitrag 1 von Frau Burst)</p>
<p>Es wird hervorgehoben, dass die Zuordnung der Bewohner zu den einzelnen Gebäuden und die einzelnen Fassadenpegel nicht in ausreichender Klarheit dokumentiert sind. Auszug aus der Stellungnahme (screenshot):</p> <p>Die im LAP genannten Anlagen wurden auf Anforderung übersandt. Die Berechnungstabellen, Zusammenstellungen für die Betroffenheitsanalyse und Übersichtskarten lassen nur schwerlich eine Zuordnung der Lärmpegel sowie die Zahl der Lärmbetroffenen zu den einzelnen Gebäuden zu und sind teilweise nicht deckungsgleich. Für die Pegelwerte (Lr,Tag bzw. Lr,Nacht), die der Betroffenheitsanalyse zugrunde gelegt werden, sind keine Berechnungsgrundlagen ersichtlich. Gebäudelärmkarten nach RLS-90, aus der sich die einzelnen Lärmpegel je Gebäude erkennen lassen, liegen nicht vor.</p> <p>Vor einer Entscheidung über mögliche Maßnahmen sollten diese Grundlagen ggf. in einem gemeinsamen Termin erläutert werden.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immisionsortes. Ausgehend davon wurden die Karten 1(a) und 1(b) Neubulach bzw. 2(a) und 2(b) Oberhaugstett (Lärmaktionsplan Status Quo, Verkehrslärm nachts bzw. tags, Berechnung nach RLS-90) für die weitere Prüfung und Beurteilung herangezogen.</p>	<p>Die Berechnungen wurden auf der Grundlage der RLS-90 mit den angegebenen Verkehrszahlen durchgeführt. Die Zahl der betroffenen Gebäude wurde im LAP dokumentiert. Auf Nachfrage wurden weitere, zur Begründung der Maßnahmen nicht zwingend erforderlichen Unterlagen weitergegeben. Aus den nachgereichten Tabellen lassen sich gebäudescharf die höchsten an den Gebäuden auftretenden Pegel und die Anzahl der Einwohner je betroffenem Gebäude ablesen.</p> <p>Die Einwohnerzahlen werden im offengelegten LAP-Entwurf nicht öffentlich für Einzelgebäude ausgewiesen, weil die Veröffentlichung dieser Information aus unserer Sicht in dieser Genauigkeit nicht erforderlich ist und evtl. sogar Persönlichkeitsrechte verletzt. Außerdem geben wir Folgendes zu bedenken:</p> <p>Die Lärminderungsplanung nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie, umgesetzt durch §§47 a-f, die 34. BImSchV und angepasste Rechen- und Bewertungsrichtlinien, zielt im Gegensatz zur Lärmsanierung nach 16. BImSchV nicht auf den Objektschutz, sondern auf eine statistische Betroffenheitsanalyse und flächenhafte Lärmberuhigung ab.</p> <p>Die von der Gemeinde Neubulach initiierte Kartierung der Ortsdurchfahrten von Neubulach, Oberhaugstett und Martinsmoos wurde als Entgegenkommen für die Fachbehörden auf Basis der in Deutschland durch die 16. BImSchV vorgegebenen RLS-90 durchgeführt. Die zugrundeliegende Berechnung wurde fassaden- und stockwerksscharf vorgenommen und die von der LUBW zur Verfügung gestellten Gebäudedaten wurden nach einer Ortsbesichtigung bei Bedarf korrigiert. D.h., die Berechnung ist genauer als die Grundlage der normalerweise von der LUBW veröffentlichten Lärmkarten.</p> <p>Da der vorliegende, kommunale Lärmaktionsplan aber, im Sinne der EU-Umgebungslärmrichtlinie, nicht auf den Schutz von Einzelobjekten sondern auf eine flächenhafte Beruhigung abhebt, wird auch hier die Beurteilung zwar gebäudescharf vorgenommen, aber nur in zusammenfassenden Tabellen dokumentiert.</p>

Die Verteilung der Gebäude mit Überschreitungen ist in den Karten identifizierbar. Das reicht aus, um flächig auftretende Risiko- und Gefahrenlagen aufzuzeigen und zu deren Entschärfung flächenwirksame Maßnahmen zu entwickeln.

Der gewünschte Erläuterungstermin konnte wegen der Urlaubszeit erst am 03.09.2020 stattfinden. Frau Kleindienst legte u.a. dar, dass die zur Verfügung gestellten Unterlagen nicht ausreichen, um zu überprüfen, ob die Berechnungen zur Lärmkartierung in einer Weise durchgeführt wurden, die eine ermessensfehlerfreie Abwägung durch die Gemeinde sicherstellen kann.

Es wurde vereinbart, das LRA Calw durch die Bereitstellung detaillierterer Unterlagen bei der Beurteilung der Sachlage zu unterstützen. Es wurde außerdem beschlossen, einen Teil der zwischenzeitlichen Entwicklung durch ein Modell-Update abzubilden, daher konnten die Unterlagen der Stadt Neubulach erst am 21.09.2020 zur Sichtung und Weiterleitung zur Verfügung gestellt werden.

Herr RA Reuße wies darauf hin, dass Zusatzkosten, die ausschließlich zur Erfüllung der Prüfaufgaben des LRA entstehen, nicht durch die Gemeinde zu tragen sind.

Denn die zur Vorbereitung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen notwendigen Lärmberechnungen sind vom jeweiligen Straßenbaulastträger durchzuführen (§ 5b Abs. 5 StVG; vgl. auch Ziff. 2.5 der Lärmschutz-Richtlinien-StV). Der Einwand betrifft das Problem, dass eine Papierdarstellung im gewünschten Detaillierungsgrad einen anderen Darstellungsmaßstab und demzufolge neue Blattansichten und einen erheblichen Mehraufwand erfordert hätte. Als Kompromiss wurden Detailkarten, die nicht durch die Beauftragung der Lärmkartierung und des Lärmaktionsplans durch die Stadt Neubulach abgedeckt sind, von der SoundPLAN GmbH nur provisorisch aus vorhandenen Arbeitskarten abgeleitet und in elektronischer Form kostenfrei zur Verfügung gestellt. Diese Karten sind hochauflösend, so dass die gewünschten Informationen am Bildschirm herausgezoomt werden können.

Herr Reuße wies außerdem darauf hin, dass es sinnvoll sei, auch Pegel >59 dB(A) tags und >49 dB(A) nachts auszuweisen, da diese Pegel für die kommunale Selbstbestimmung bereits ermessensrelevant sein können. Die Karten und Tabellen wurden entsprechend umgestaltet. Für die Auszählung betroffener Einwohner

	<p>wurden diese Pegelbereiche im Ortsteil Neubulach wegen des Kurortstatus berücksichtigt. Für die anderen Ortsteile wurden die Einwohnerzahlen wie in der ausgelegten Fassung erst ab Pegeln >65 dB(A) tags bzw. >55 dB(A) nachts zur Berücksichtigung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Im LAP-Textentwurf wurden die Grafiken und Berichtstabellen mit dem Modellupdate abgeglichen und ausführlichere Erläuterungstexte eingefügt, um Unstimmigkeiten zu klären.</p>
M 1a Neubulach Ortdurchfahrt L 348	
<p>Auszug aus der Stellungnahme (screenshot):</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung relevanten Gesichtspunkte wurden im LAP zwar thematisiert, das Abwägungskriterium der Fahrzeitverlängerung aufgrund der geforderten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf einer Länge von 950 m auf der gesamten Ortdurchfahrt in Neubulach liegt mit 46 Sekunden aber über dem als nicht ausschlaggebend erachteten Wert von 30 Sekunden laut Kooperationserlass. Eine Interessenabwägung gegenüber der Leichtigkeit des Verkehrs oder eine Prüfung der Verhältnismäßigkeit hinsichtlich der Bedeutung der Verkehrsfunktion der Landesstraße wurde nicht vorgenommen.</p> <p>...</p> <p>Eine generelle Akzeptanz für eine Geschwindigkeitsbeschränkung über einen derart langen Streckenabschnitt ist von den Verkehrsteilnehmern nicht zu erwarten. Zuverlässige Lärminderungseffekte können aber nur eintreten, wenn die festgesetzte Höchstgeschwindigkeit auch über die gesamte Länge eingehalten wird. Dies lässt sich mit stationären Geschwindigkeitsmessungen jedoch nur bedingt gewährleisten.</p>	<p>Wir stimmen zu, dass die Marke von 30 Sekunden abwägungsrelevant ist, wenn alternative Maßnahmen zur Disposition stehen, aber sie ist kein k.o.-Kriterium: Aus dem Kooperationserlass 2018: „Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.“</p> <p>Es ist dagegenzuhalten, dass eine Fahrzeitverlängerung von 46 Sekunden aus Sicht der Stadt Neubulach keine wesentliche Beeinträchtigung des motorisierten Verkehrs bedeutet und daher hinter die Lärmschutzbelange der Anwohner zurückzutreten hat. Zudem ist zu bedenken, dass Neubulach ein ausgewiesener Heilklimatischer Kurort ist und dass dieser Status einen besonderen Schutz sowohl erfordert als auch rechtfertigt. Wir sehen die Geschwindigkeitsreduzierung hier als alternativloses Mittel zur kurzfristig erreichbaren Lärmentlastung und Minderung der Gesundheitsgefährdung der AnwohnerInnen an.</p> <p>Die Annahme, dass längere Tempo 30 -Strecken selbst in einem anerkannten Kurort vom Verkehrsteilnehmer nicht akzeptiert werden, wird hier durch keine Studie belegt. Zur gesellschaftlichen Akzeptanz von Maßnahmen, die BürgerInnen vor Lärm schützen, schreibt das Umweltbundesamt 2015 in einer Untersuchung zu Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen im LAP:</p>

	<p>„Anwohner empfinden den Straßenverkehrslärm an Hauptverkehrsstraßen als sehr störend. Vor allem nachts senkt Tempo 30 diese Belästigung. Tempo 30 wird insgesamt überwiegend positiv bewertet“... „Betroffene urteilen positiver über Tempo 30 als Nicht-Betroffene. Wer nicht durch Straßenverkehrslärm belästigt wird, der glaubt tendenziell weniger an eine lärmindernde Wirkung von Tempo 30.“</p> <p>Bei allem Verständnis für die Gewohnheiten der Nicht-selbst-Betroffenen helfen auch hier stationäre Geschwindigkeitsmessungen. Sie tragen wie bei anderen existierenden Geschwindigkeitsbeschränkungen wirksam zur Einhaltung bei.</p>
<p>Auszug aus der Stellungnahme (screenshot): Ein vordringlicher Handlungsbedarf ergibt sich für die Gebäude Julius-Heuss-Str. 18 bis 26 bzw. Brenzstraße 1 bis Julius-Heuss-Str. 15, in den denen die Lärmwerte von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind. Die Zeitbereiche Tag/Nacht sind hier annähernd gleichstark belastet.</p>	<p>Temporeduzierungen lassen sich nicht nur da vertreten, wo vordringlicher Handlungsbedarf besteht, da unterhalb der <i>gesundheitsgefährdenden</i> Pegel <i>gesundheitskritische</i> Pegel auftreten, deren Minimierung ebenfalls Thema für den LAP ist. Tempo 30 nur auf kurzen Strecken anzuordnen führt desweiteren zu einer Verunstetigung des Verkehrs und ist daher kontraproduktiv.</p> <p>Nach dem Erläuterungstermin vom 03.09.2020 wurde noch einmal überprüft, welche Auswirkungen eine Verkürzung des Tempo 30 Bereichs hätte. Ausgangspunkt war, dass die Weite der Calwer Straße zu einer verminderten Akzeptanz einer Tempo-30-Strecke führen könne, weil die Betroffenheit der Anlieger nicht unmittelbar erkennbar ist. Außerdem wird in den Karten die Kette der gelben Gebäude (gesundheitskritisch) in diesem Bereich immer wieder durch grüne Gebäude (nicht gesundheitskritisch) unterbrochen.</p> <p>Die höchsten Pegel der hellgrünen Gebäude liegen tags in allen, nachts in fast allen Fällen exakt auf dem Schwellenwert. Zudem liegen die Gebäude an der Friedhofsstraße oberhalb der neuen Auslösewerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen (64 dB(A) tags/54 dB(A) nachts), was ihre Betroffenheit unterstreicht. Es wäre angesichts dieser Situation keinem Bürger vermittelbar, weshalb die Akzeptanz der Fahrzeuglenker über die Gesundheit der Anwohner gestellt werden sollte.</p>

<p>M 2a Oberhaugstett Ortsdurchfahrt L 348</p>	
<p>Auszug aus der Stellungnahme (screenshot): Aus den Karten 2(a) bzw. 2(b) ergibt sich für die Gebäude Hauptstraße 10-53 bzw. Oberdorfstraße 2, in denen die Lärmwerte von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind, ein vorrangiger Handlungsbedarf. Der Zeitbereich Tag ist stärker belastet als der Zeitbereich Nacht. Die zu erwartende Fahrzeitverlängerung bei Tempo 30 km/h auf einer Länge von 650 m liegt hier mit 31 Sekunden nur minimal über dem als nicht ausschlaggebend erachteten Wert des Kooperationserlasses. Jedoch wären unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Netzhierarchie und dem Erfordernis eines langsamen und schnellen Verkehrsnetzes und im Hinblick darauf, dass für den weiteren Verlauf der L348 in Neubulach ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h geplant ist, auch Abwägungen im Interesse eines leistungsstarken und schnellen Verkehrsnetzes in der Gesamtbetrachtung opportun gewesen. Dies wurde nicht berücksichtigt.</p>	<p>In Neubulach treten entlang der Durchgangsachsen gesundheitsgefährdende Pegel auf. Ein leistungsstarkes und schnelles Verkehrsnetz bei gleichzeitiger Beseitigung dieser Gefährdungslage wäre sicher auch im Interesse der Stadt Neubulach, es lässt sich aber innerhalb der Gemeindegrenzen schlichtweg nicht realisieren und steht daher im LAP nicht zur Diskussion. Auf anderen Planungsebenen wäre es sicher eine auch in Neubulach willkommene Option, über eine großräumig ausgerichtete Ortsumfahrung zur Aufnahme des Durchgangsverkehrs nachzudenken.</p>
<p>Auszug aus der Stellungnahme (screenshot): Hinsichtlich der geforderten stationären Geschwindigkeitskontrollen wird derzeit ein grundsätzliches Konzept für mögliche Standorte im Landkreis erarbeitet. Der Landkreis hat zur Überwachung auch einen mobilen Blitzanhänger im Bestand, der an wechselnden Standorten für eine begrenzte Dauer eingesetzt werden kann.</p>	<p>Die Stadt Neubulach würde sich freuen, wenn ihr Bedarf hier auch schon vor Verabschiedung des LAP mitberücksichtigt wird.</p>
<p>Landratsamt Calw; Abt. Ordnung und Verkehr; Straßenverkehrsbehörde, Alexandra Kleindienst (Stellungnahme zur 2. Offenlegung)</p>	
<p>Die von der Straßenverkehrsbehörde im LAP-Entwurf mit Stand vom 28.02.2020 festgestellten und im Termin am 03.09.2020 erörterten Unstimmigkeiten im Hinblick auf die Betroffenheiten und die Zuordnung der Gebäude in den Lärmkarten wurden entsprechend fortgeschrieben. Anhand der im Rahmen der Fortschreibung und 2. Beteiligung der TöB zur Verfügung gestellten weiteren tabellarischen Auflistungen und der nunmehr gebäudescharfen Darstellung der Betroffenheiten lassen sich die Grundlagen der Lärmaktionsplanung nun gut nachvollziehen. Die Hinweise zur Abwägung unserer Stellungnahme vom 09.07.2020 im Rahmen der Fortschreibung des LAP-Entwurfs haben wir zur Kenntnis genommen.</p>	<p>zur Kenntnis</p>

Zu der Maßnahme M1c - Temporeduzierung/Tempotrichter vor Ortseinfahrten Neubulach und Oberhaugstett möchten wir nachstehend noch zusätzliche Ausführungen machen.

Für Verkehrsteilnehmer ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung ab Bekanntgabe des Verwaltungsaktes (Verkehrszeichen) wirksam und zu beachten. Der Kraftfahrer hat seine Geschwindigkeit grundsätzlich so einzurichten, dass er bereits beim Passieren eines die Geschwindigkeit regelnden Verkehrszeichens die vorgeschriebene Geschwindigkeit einhalten kann. Die Verkehrsbehörde kann sich grundsätzlich darauf berufen, dass die angeordneten Geschwindigkeiten (hier: 50 km/h ab Ortstafel resultierend aus 3 Abs. 3 StVO) auch eingehalten werden.

Es kann daher nicht allgemein davon ausgegangen werden, dass höhere Geschwindigkeiten in den Ort "verschleppt" werden. Gleiches gilt im Umkehrschluss auch für den ausströmenden Verkehr. Außerhalb geschlossener Ortschaften dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit („Tempotrichter“) nur angeordnet werden, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig erkennbar ist. Dies ist hier nicht der Fall. Im Übrigen sind sogenannte Geschwindigkeitstrichter nur auf Autobahnen zulässig.

Nach 45 Abs. 9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Es wäre daher unverhältnismäßig zur Vermeidung der „Verschleppung von überhöhten Geschwindigkeiten in den Ort“ bzw. zur „Vermeidung von lärm erzeugenden Beschleunigungsvorgängen des ausströmenden Verkehrs“ die Geschwindigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt auf der L348 zwischen Neubulach und Oberhaugstett, auf dem keine Lärmpegel überschritten werden und somit ohne konkrete Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt, zu beschränken. Nur dort, wo eine solche (Lärm-) Gefahrenlage vorliegt, kann die Verkehrsbehörde - bzw. bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen die Gemeinde - Ermessen ausüben.

Die Umsetzung der Maßnahme ist daher insgesamt nach Fachrecht nicht zulässig.

Man kann sich nicht darauf verlassen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen schon alleine durch ihre Existenz eingehalten werden, sondern nur darauf, dass sie vom Verkehrsteilnehmer eingehalten werden **müssen** und ggf. auch ordnungsrechtlich durchgesetzt werden **können**.

Die Trennung zwischen Planungs- und Ordnungsrecht findet sich – berechtigt – in allen Regelwerken zur Lärmvorsorge. Beim Betreiben von Lärmvorsorge, für Straßen nach der 16. BImSchV, ist davon auszugehen, dass Geschwindigkeitsbegrenzungen eingehalten werden, da das Nichteinhalten ordnungsrechtlich geahndet werden kann und damit *nicht im Zuständigkeitsbereich der planaufstellenden Behörde* liegt.

Diese Argumentation lässt sich aber nicht auf den LAP zu übertragen. Die Öffentlichkeit wird ausdrücklich ins Verfahren mit einbezogen, weil die Regelwerke zur Zulassung von Lärmquellen die tatsächlichen Betroffenheiten unter Umständen nur unzureichend abbilden und die Kommune ohne Lärmaktionsplan nur wenige Stellschrauben hat, um die Situation nachzubessern.

Die Aufgabe der Kommune in der Lärmaktionsplanung besteht folglich nicht darin, die Einhaltung von Regelwerken zu überprüfen, sondern die Anzeige subjektiver Betroffenheiten zu sammeln und nach verhältnismäßigen Lösungen zu suchen. Der Gedanke, der der Maßnahme M1c zugrunde liegt, ist die Sicherung der Maßnahme M1a durch verbesserte Einhaltung der innerorts zulässigen Geschwindigkeit. Da überhöhte Geschwindigkeiten innerorts grundsätzlich auch eine Gefahrenlage darstellen (langsam querende Verkehrsteilnehmer wie Fußgänger und Radfahrer müssen sich auf die Einhaltung der Geschwindigkeit verlassen können), ist die Unzulässigkeit der Anordnung einer puffernden Geschwindigkeitsbeschränkung sachlich schwer nachvollziehbar. Die Bindung der Fachbehörde an diese Regelung wird aber seitens der Stadt Neubulach akzeptiert.

Als Alternative mit gleicher Wirkung bietet es sich an, in ausreichendem Abstand vor den Ortseinfahrten ein Hinweisschild, z.B. „Tempo 30“ mit Zusatz „200 m“, aufzustellen, welches die Fahrer auf die nahende Situation aufmerksam macht. Die Maßnahme M1c wurde deshalb entsprechend abgeändert.

Es ist auch nicht nachvollziehbar, welche Lärminderungseffekte für die betroffenen Anwohner tatsächlich und wahrnehmbar erwartet werden sollen. Der LAP enthält hierzu keine hinreichend bestimmten Aussagen zu der zu erwartenden Lärminderung. Die Maßnahme erfüllt die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit schon daher nicht, da sie von den Betroffenen nicht nachweislich wahrgenommen werden kann. Der erstrebte Erfolg ist nicht zahlen- oder wertemäßig dargelegt und damit nicht eindeutig erkennbar.

Lärmschutzmaßnahmen müssen aber tatsächlich geeignet sein, den damit erstrebten Zweck zu erreichen. Gerade an den Ortseingängen werden keine Pegelwerte im oberen Wertebereich erreicht. Die Maßnahme ist daher unverhältnismäßig und ungeeignet, eine tatsächliche und messbare Verbesserung des Verkehrslärms herbeizuführen und daher rechtlich aus Lärmschutzgründen nicht zu rechtfertigen.

Die Eingriffsbefugnis aufgrund der Lärmaktionsplanung kann sich nur auf einzelne Straßen oder Streckenabschnitte und nicht auf eine „flächendeckende“ Beschränkung erstrecken. Auf dem außerorts liegenden Teilstück der L348 zwischen Neubulach und Oberhaugstett mangelt es an einer begründeten Beeinträchtigung für die Straßenanlieger. Der verkehrsbeschränkende Eingriff kann nicht gerechtfertigt werden und lässt auch keine Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer erwarten, da diese nicht verstehen, warum aus Lärmschutzgründen langsamer gefahren werden soll, wenn keine Wohnbebauung zu sehen ist.

Die mit RLS-90 oder VBUS erzielbaren Rechenergebnisse repräsentieren keine ordnungswidrigen Einzelereignisse, sondern homogenisierte Mittelungspegel über mehrere Stunden unter Annahme der Einhaltung vorgegebener Höchstgeschwindigkeiten. Ein rechnerischer Wirksamkeitsnachweis kann somit nicht gefordert werden.

Beschwerden und Schlafstörungen dagegen werden durch häufige Einzelereignisse und subjektive Betroffenheiten ausgelöst, die sich deutlich in häufigen Beschwerden der Anwohner manifestieren.

LAP Neubulach – Abwägung der Stellungnahmen TÖB 2020 (1. und 2. Offenlegung)

IHK Nordschwarzwald Wirtschafts- und Regionalentwicklung; Thomas Walter		(Stellungnahme zur 1. Offenlegung)
Herr Walter begrüßt, dass keine Verkehrsbeschränkungen ausgesprochen werden sollen und empfiehlt, bei Maßnahmen auf Verhältnismäßigkeit und Ausgewogenheit der Mittel und Kosten-Nutzen-Relation zu achten	Die Abwägung der Verhältnismäßigkeit und Ausgewogenheit der Mittel ist grundsätzlich Bestandteil der Maßnahmenauswahl.	
IHK Nordschwarzwald Wirtschafts- und Regionalentwicklung; Thomas Walter		(Stellungnahme zur 2. Offenlegung)
Verweist auf die Stellungnahme vom 12.06.2020	zur Kenntnis	
Gemeinde Simmersfeld; Julia Müller		(Stellungnahme zur 1. Offenlegung)
Die Gemeinde Simmersfeld erhebt keine Einwände gegen den LAP-Entwurf	zur Kenntnis	
Gemeinde Bad Teinach-Zavelstein, Markus Wendel		(Stellungnahme zur 2. Offenlegung)
keine Anregungen oder Bedenken	zur Kenntnis	