



BERATUNGSUNTERLAGE

zu TOP 4:

Lärmaktionsplanung

- ⇒ **Information über die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung, Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Offenlage der Lärmaktionsplanung**
- ⇒ **Beschlussfassung des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Weisenbach**

a) SACHVERHALT

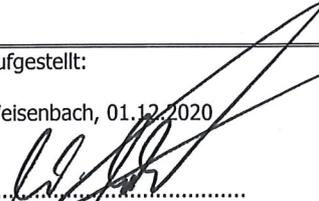
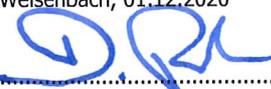
I. Grundsätzliches zum Lärmaktionsplan

In Weisenbach wird auf der Bundesstraße B462 der Schwellenwert der Lärmkartierung von 3 Millionen KFZ/Jahr überschritten. Dem entsprechend wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungslärmrichtlinie und den zur Umsetzung in Deutschland erlassenen Verordnungen und Empfehlungen ein Lärmaktionsplan entwickelt. Im Lärmaktionsplan sind die Lärmeinwirkungen der Verkehrswege zu erfassen (Lärmkartierung) und mögliche Maßnahmen zur Änderung der Lärmbelastungen zu untersuchen (Aktionsplan).

Für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind in Baden-Württemberg die jeweils betroffenen Kommunen zuständig. Da Maßnahmen nur in enger Abstimmung mit dem jeweiligen Baulastträger des Verkehrsweges (B 462) realisiert werden können, ist eine Beteiligung der zuständigen Träger öffentlicher Belange ein wichtiger Bestandteil der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes.

Zudem ist gemäß § 47 d Abs. 3 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) die Öffentlichkeit zu Vorschlägen zu den Lärmaktionsplänen zu hören und die Möglichkeit zu geben, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken.

Nach entsprechender Erarbeitung der Lärmaktionsplanung und des Maßnahmenkonzeptes auf der Basis der Lärmkartierung 2012 wurde dies in der Sitzung des Gemeinderates am 17. September 2015 vorgestellt.

Aufgestellt: Weisenbach, 01.12.2020  Walter Wörner Hauptamtsleiter	Sichtvermerk: Weisenbach, 01.12.2020  Daniel Retsch Bürgermeister	Ausschuss genehmigt - abgelehnt am Gemeinderat genehmigt- abgelehnt am
--	---	---

Dabei wurde auf der Basis verschiedener Maßnahmen die zu erwartenden Wirkungen, ihre Kosten und die Auswirkungen in der Betroffenheit erläutert. Letztendlich hat der Gemeinderat in der damaligen Sitzung als Lärminderungsmaßnahme präferiert:

- a) Im Bereich der Ortsdurchfahrt Weisenbach mit einem lärmoptimierten Asphalt
- b) Im Bereich Neudorf mit offenporigem Asphalt.

Nach entsprechender Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger im Rahmen einer Offenlage hat der Gemeinderat am 19. Januar 2017 den Lärmaktionsplan beschlossen, welcher als Grundlage auf der Lärmkartierung 2012 basierte.

II. Neue Lärmkartierung

Seit dem 19.12.2018 stehen für die Hauptverkehrsstraßen neue Lärmkarten zur Verfügung.

Diese neuen Lärmkarten der 3. Stufe stellen den „Anlass zur Überprüfung“ dar, auch wenn die letzte Aufstellung des Lärmaktionsplanes vor weniger als 5 Jahren erfolgt ist. Daher ist auch die Gemeinde Weisenbach verpflichtet, auf der Basis der neuen Lärmkarten den bestehenden Lärmaktionsplan zu überprüfen.

Insbesondere das Urteil des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg vom 17. Juli 2018 brachte Bewegung in das Thema Lärmaktionsplanung. Denn aufgrund dieses Urteils sind Verwaltungsträger an kommunale Lärmaktionspläne gebunden und im konkreten Falle daher z. B. auch zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen verpflichtet. Kommunen können dies bei den entsprechenden Straßenverkehrsbehörden gerichtlich einklagen. Infolge wurde sodann am 29. Oktober 2018 der Kooperationserlass in neuer, deutlich erweiterter Form veröffentlicht.

Mit der daher erforderlichen Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für Weisenbach wurde das Büro Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg, beauftragt.

Die Gemeinde selbst hat sich gegenüber dem Land Baden-Württemberg verpflichtet, zum 31.12.2020 die Lärmaktionsplanung vorzulegen.

III. Entwurf des Musterberichtes zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

In der Sitzung des Gemeinderates am 23. Juli 2020 wurde über den Sachstand berichtet.

Nach wie vor gilt eine hohe Betroffenheit und Belastung der Bevölkerung insbesondere entlang der Hauptstraße sowie im Bereich Neudorf. Allerdings ergaben sich in der Zahl der betroffenen Bürgerinnen und Bürger aufgrund der Lärmkarten von 2012 und 2017 lediglich geringfügige Veränderungen. Aus diesem Grund wurde eine vereinfachte Form der Aufbereitung der Ergebnisse anhand eines Musterberichtes des Landes Baden-Württemberg vereinbart.

Das beauftragte Büro Fichtner Water & Transportation GmbH hatte den Entwurf dieses Musterberichts des Lärmaktionsplanes vorbereitet. Dies wurde dem Gemeinderat in der Sitzung am 23. Juli 2020 vorgelegt. Der Gemeinderat hat diesen zustimmend zur Kenntnis genommen und die öffentliche Auslegung nach § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz beschlossen.

IV. Offenlage

Die Offenlage des Lärmaktionsplanes mit Maßnahmenkonzept der Gemeinde Weisenbach erfolgte in der Zeit vom 31. August 2020 bis 25. September 2020 bei der Gemeindeverwaltung.

V. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte schriftlich am 28. August 2020. Auf Antrag verschiedener Träger wurde die Frist zur entsprechenden Stellungnahme insgesamt bis zum 23. Oktober 2020 verlängert.

VI. Stellungnahme im Rahmen der Behördenbeteiligung / Offenlage

Die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bzw. Offenlage eingegangenen Stellungnahmen wurden durch das Büro Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg geprüft.

Als Anlage 1 ist die durch das Büro erarbeitete Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Behördenbeteiligung und der Offenlage des Lärmaktionsplanes beigefügt.

Wie aus der Anlage 1 ersichtlich wird, haben von den Behörden und Träger öffentlicher Belange lediglich das Regierungspräsidium Karlsruhe und das Landratsamt Rastatt, Straßenverkehrsamt, entsprechende Stellungnahmen abgegeben. Von Seiten der Bürger sprachen die Bürger B 1 die Probleme am Ortseingang Süd an. Stellvertretend hat sich die FF-Hausverwaltungs GmbH unter B 2 für die Bewohner entlang der Koloniestraße geäußert.

Der Gemeinderat hat über die Abwägung zu den eingegangenen Stellungnahmen zu entscheiden.

Die Ergebnisse der Beteiligung wurden in die Berichterstattung entsprechend eingearbeitet. Entsprechende Erläuterungen erfolgen in der Sitzung durch einen Vertreter des Büro Fichtner Water & Transportation.

VII. Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz – Berichterstattung der Gemeinde Weisenbach

Bereits für die Sitzung des Gemeinderates am 23. Juli 2020 hatte das Büro Fichtner Water & Transportation GmbH, Freiburg den Entwurf des Musterberichts zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vorbereitet. Dieser war Grundlage der öffentlichen Auslegung und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.

VIII. Stellungnahme der Verwaltung

Der Gemeinderat hat über die Abwägung der Stellungnahmen aus der Offenlage zu beschließen. Weiterhin hat der Gemeinderat über den Lärmaktionsplan als Grundlage für die weitere Verbesserung der Lärmsituation zu beschließen und gleichzeitig die Verwaltung zu beauftragen den beschlossenen Lärmaktionsplan an die zuständigen Stellen zu melden.

Aus diesem Lärmaktionsplan ergeben sich unter Ziffer 3.2 die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten 5 Jahre. Mit entsprechender Beschlussfassung durch den Gemeinderat werden diese Bestandteil des Lärmaktionsplanes.

Der Gemeinderat hat dann zu beraten und Beschluss zu fassen, ob und welche dieser geplanten Maßnahmen priorisiert werden.

b) BESCHLUSSVORSCHLAG

1. Der Gemeinderat beschließt die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage und der Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gemäß der beigefügten Anlage 1.
2. Der Gemeinderat beschließt, die Berichterstattung der Gemeinde als Lärmaktionsplan gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz.
3. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, diesen Lärmaktionsplan den zuständigen Stellen zu melden.
4. Der Gemeinderat präferiert aus den unter Ziffer 3.2 geplanten Maßnahmen die Maßnahmen....
5. Die Verwaltung wird entsprechend mit der Umsetzung beauftragt.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 8
-----	--------------------	--------------------	---------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 REGIERUNGSPRÄSIDIUM KARLSRUHE
(Schreiben vom 23.09.2020, 23.10.2020)

Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr

Was die Maßnahmen in der Zuständigkeit der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe angeht, hat sich der Lärmaktionsplan gegenüber dem Entwurf aus der vorangegangenen Stufe der Lärmaktionsplanung nicht verändert. Gegen den Entwurf der Lärmaktionsplanung bestehen seitens der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe daher keine Einwände. Unsere Aussagen aus der Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung vom 19. Februar 2016 haben weiterhin Bestand.

Abteilung 1 – Steuerung und Verwaltung

Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist das Landratsamt Rastatt als untere 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 1 e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist). Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Weisenbach sieht unter Ziff. 3.2 folgende

- straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmmin-
derung vor
- Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die gesamte Ortsdurchfahrt Weisenbach
 - Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h im Zuge der B 462 bei Neudorf

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. Anhaltspunkte dafür, wann dies vorliegt und welche Maßnahmen ggf. ergriffen werden können, gibt der "Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75). Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind demnach unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Der Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg gibt den Kommunen und Fachbehörden „Hinweise für die Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen.“ Hierüber werden keine Grenzwerte neu definiert, die eine verbindliche Vorgabe darstellen. Der Erlass kann aber als Zusammenfassung ohnehin geltender Anforderungen dienen. So erinnert der Kooperationserlass daran, dass die Rechtsprechung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen (z. B. Geschwindigkeits-

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 2 von 8
	<p>beachten:</p> <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. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Nach dem "Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung" sind bei straßenverkehrsrechtlichen 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 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. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die weitere Prüfung, insbesondere 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 gebäudescharfer Darstellung zu erbringen ist. 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,</p>	<p>beschränkungen) aus Lärmschutzgründen eine Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO mit einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV definiert. Diese Grenzwerte werden entlang der Straßenabschnitte, für die Beschränkungen angestrebt werden, überschritten.</p> <p>Die aufgeführten Schwellen von 65/55 dB(A) bzw. 70/60 dB(A) beziehen sich im Kooperationserlass ausschließlich auf die Erforderlichkeit zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans und die erforderliche Untersuchungstiefe.</p> <p>Die Werte von 70/60 dB(A) nach RLS-90 markieren eine Schwelle, die aus der langjährigen Rechtsprechung deutlich aufzeigt, dass „sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten“ (aus dem Kooperationserlass) verdichtet. Nur in Ausnahmen kann dann von einer Anordnung abgesehen werden. Die Schwellen bezogen auf L DEN und L Night haben keine unmittelbare rechtliche Konsequenz, zeigen aber auf, dass für Kommunen ein Bedarf zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans und ggf. auch ein dringender Handlungsbedarf zur Festlegung von Maßnahmen (unabhängig von der Art der Maßnahme) besteht. Diese Anforderung nimmt die Gemeinde ernst und schlägt für alle Bereiche mit wesentlichen Lärmbetroffenheiten geeignete Maßnahmen vor.</p> <p>Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde wurden keine eigenen Berechnungen durchgeführt, sondern die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe der LUBW übernommen. Auch eine Abwägung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Gemeinde ist aufgrund des durchgeführten vereinfachten Verfahrens nicht erfolgt.</p> <p>Die Behandlung des Lärmaktionsplans wurde bewusst im vereinfachten Verfahren mithilfe des Musterberichts des Verkehrsministeriums BW durchgeführt. Die Ermessensentscheidung zur Anordnung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird somit der unteren Verkehrsbehörde überlassen.</p> <p>Lärmbetroffene haben regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, wenn die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten werden (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Aus der Lärmkartierung und der Belastungsstatistik der LUBW lässt sich ableiten, dass an einer Vielzahl der Wohngebäude entlang der angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkungen Beurteilungspegel über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete und damit auch für allgemeine Wohngebiete vorliegen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>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 häufigerer 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 beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Da§ 47d 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>A.2</p>	<p>LANDRATSAMT RASTATT - STRAßENVERKEHRSAMT (Schreiben vom 13.10.2020)</p>	
<p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans sieht folgende, die Zuständigkeit des Straßenverkehrsamts betreffende, Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tempo 30 nachts (22 Uhr bis 6 Uhr) auf der Hauptstraße/B462 in der gesamten Ortsdurchfahrt Weisenbach • Tempo 60 für den Bereich der B 462 bei Neudorf <p>Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung ist unter Nr. 1.7 festgeschrieben, dass nach § 47d Abs.2 Bundes-Immissionsschutz-Gesetz (BImSchG) Lärmaktionspläne u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG zu entsprechen haben. Das umfasst auch Angaben für die Überprüfung eines Lärmaktionsplans, nach denen seine Durchführung und die Ergebnisse zu bewerten sind (siehe Anhang V Nr. 1 letzter Anstrich der Richtlinie 2002/49/EG). Danach ist sowohl auf das Verfahren der Aufstellung des Lärmaktionsplans als auch insbesondere auf die Umsetzung von Maßnahmen und die erzielten Lärminderungen abzuheben.</p> <p>Die Überprüfung sollte u.a. folgende Punkte umfassen:</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 8
	<ul style="list-style-type: none">• Relevante Änderungen der Lärmsituation (z.B. zusätzliche kartierte Strecken, Verkehrsstärken, Lkw-Anteile, Geschwindigkeitsregelungen, aktive Lärmschutzmaßnahmen, andere Lärmquellen),• Änderungen in der Bewertung von Lärmproblemen und Lärmauswirkungen, sind Bereiche mit Werten von 65/55 dB(A) noch vorhanden?• Entwicklungen in der Zahl der betroffenen Personen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser oder der Flächen,• weitere Maßnahmenmöglichkeiten vorhanden (verkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, straßenbauliche Maßnahmen wie Belagssanierungen, städtebauliche Maßnahmen, Maßnahmen für eine ruhige und sichere Ortsmitte, Elektrifizierung von Busflotten)? <p>Die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Abgas ist nicht in die Entscheidungsfreiheit der Behörde gestellt. Vielmehr müssen die rechtlichen Voraussetzungen für die Anordnung solcher Maßnahmen gegeben sein. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) erfüllt sind. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen "nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt".</p> <p>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).</p> <p>Nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr BadenWürttemberg vom 29. Oktober 2018 stellen die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Orientierungshilfe dar, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen. Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV lassen sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Lärm demnach dann durchführen, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert von 70 dB(A) zwischen 6 Uhr und 22 Uhr am Tag und 60 dB(A) zwischen 22 Uhr und 6 Uhr in der Nacht überschreitet. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind dann möglich, wenn durch die Beschränkung der Richtwert unterschritten oder zumindest eine Pegelminimierung um 3 dB(A) erreicht wird. 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 (über-</p>		

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 8
	<p>regionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Wie bereits ausgeführt orientiert sich die neuere Rechtsprechung hinsichtlich der Frage, ob an Hauptverkehrsstraßen gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO eine Gefahrenlage besteht, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Konkret ist dabei eine Überschreitung der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte nachzuweisen. Ob Geschwindigkeitsbeschränkungen angeordnet werden können, richtet sich nach den Besonderheiten des Einzelfalls. Ein Ermessensspielraum ist im Ergebnis ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien-StV gegeben. 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 diese ausschließlich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Zahl der Lärmbetroffenen in den betreffenden Gebäuden.</p> <p>Zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend. Um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können, sind folgende Unterlagen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none">- Höhe der Lärmpegel je Gebäude ermittelt nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen- RLS 90- Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude- Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan <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 Ver-</p>	<p>Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde wurden keine eigenen Berechnungen durchgeführt, sondern die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe der LUBW übernommen. Auch eine Abwägung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen durch die Gemeinde ist aufgrund des durchgeführten vereinfachten Verfahrens nicht erfolgt.</p> <p>Die Behandlung des Lärmaktionsplans wurde bewusst im vereinfachten Verfahren mithilfe des Musterberichts des Verkehrsministeriums BW durchgeführt. Die Ermessensentscheidung zur Anordnung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird somit der unteren Verkehrsbehörde überlassen. Eine Ausgabe der aufgeführten Werte ist im gewählten, den rechtlichen Anforderungen entsprechenden, Verfahren nicht erforderlich.</p> <p>Lärmbetroffene haben regelmäßig einen Anspruch auf</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 8
	<p>kehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung müssen auch die Belange des ÖPNV berücksichtigt werden. Hierzu sind im Verfahren auch die Träger des ÖPNV zu beteiligen.</p> <p>Abschließend weisen wir darauf hin, dass die Entscheidung nicht allein in der Zuständigkeit der unteren Straßenverkehrsbehörde liegt. Diese bedarf zusätzlich der Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium Karlsruhe.</p> <p>Um über straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen entscheiden zu können, ist die Fortschreibung des Lärmaktionsplans entsprechend der dargestellten Vorgaben bzw. die Vorlage der genannten Unterlagen erforderlich.</p> <p>Die höhere Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium Karlsruhe erhält eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.</p>	<p>ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, wenn die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten werden (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Aus der Lärmkartierung und der Belastungsstatistik der LUBW lässt sich ableiten, dass an einer Vielzahl der Wohngebäude entlang der angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkungen Beurteilungspegel über den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Mischgebiete und damit auch für allgemeine Wohngebiete vorliegen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 8
-----	--------------------	--------------------	---------------

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

B.1 BÜRGER/IN A UND B

(Mitschrift vom 25.09.2020)

Die beiden Bürger/innen stellen fest, dass fast keines der Fahrzeuge (von Richtung Forbach kommend) am Ortsschild die Geschwindigkeit von 50 km/h aufweise, die Fahrzeuge seien meist wesentlich schneller unterwegs. Außerdem befänden sich sehr viele Motorräder auf der Straße in Richtung Forbach und Gernsbach, was auch zu einer deutlichen Lärmbelastung bei ihren Häusern führe. Auch hier sei sehr oft eine überhöhte Geschwindigkeit festzustellen.

Aufgrund der deutlich erhöhten Geschwindigkeiten der Fahrzeuge regen die beiden Bürger/innen an, öfters im Bereich des Ortseingangs (zwischen Ortseingangsschild und Bahnübergang) Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen oder gar eine feste Blitzanlage zu installieren.

Die beiden Bürger/innen wären als Grundstückeigentümer auch bereit, die Kontrollmöglichkeiten auf Ihrem Grundstück zu gewähren.

Eine/r der Bürger/innen spricht auch noch die Dämmung des Bahnübergangs an. Bei Überquerung des Bahnübergangs durch PKW's und vor allem bei großen LKW komme es hier zu einer sehr großen Lärmbelastung.

Die Gemeinde strebt in Abstimmung mit der zuständigen Verkehrsbehörde Geschwindigkeitskontrollen an, welche die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten unterstützend begleiten sollen.

Der Hinweis wird an den Straßenbaulastträger weitergegeben.

B.2 FF-HAUSVERWALTUNGS-GMBH

(Schreiben vom 27.10.2020)

1. Unterstützung für die Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 462 parallel zur Koloniestraße auf Tempo 50. Diese ist zwingend erforderlich um die Bewohner beim Nutzen der Haltestelle zu schützen und das Betreten und Verlassen des Grundstücks über die Hauszugänge zu sichern. Ebenso bedeutet die hohe Geschwindigkeit eine massive Lärmbelastung für die Bewohner:
2. Errichtung eines größeren und zweiten Verkehrsspiegels, wenn möglich beheizt, um das Beschlagen zu verhindern, zur Sicherung der Aus- und Einfahrt Koloniestraße in die Bundesstraße.
3. Aufrüstung der Straßenbeleuchtung, da das derzeitige Licht in der Dämmerung und in den Nachtstunden nicht ausreicht.
4. Aufgabe der vorhandenen alten und baufälligen Hütten und an deren Stelle die zusätzliche Herstellung von ca. 16 KfZ-Stellplätzen, die von den Bewohnern benötigt werden,
5. Behebung der vorhandenen Schäden auf der Koloniestraße.

Zu 1.: Die Unterstützung für die Maßnahme wird begrüßt.

Zu 2. Bis 5.: Eine Regelung der Punkte über den Lärmaktionsplan ist nicht möglich. Die Hinweise werden an den Straßenbaulastträger weitergegeben bzw. verwaltungsintern geprüft.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 8 von 8
-----	--------------------	--------------------	---------------

C KEINE BEDENKEN UND ANREGUNGEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

C.1	POLIZEIPRÄSIDIUM OFFENBURG
C.2	GEMEINDE FORBACH
C.3	STADTVERWALTUNG GERNSBACH
C.4	INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER
C.5	HANDWERKSKAMMER KARLSRUHE
C.6	REGIONALVERBAND MITTLERER OBERRHEIN
C.7	AVG ALBTAL-VERKEHRS-GESELLSCHAFT MBH
C.8	RVS REGIONALBUSVERKEHR SÜDWEST GMBH

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Gemeinde

Weisenbach

zur:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 10.02.2017

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download*](#) eingestellt.

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Stadt/Gemeinde: Gemeinde Weisenbach

Gemeindekennziffer: 8216059

Ansprechpartner: Herr Walter Wörner

Anschrift: Hauptstraße 3, 76599 Weisenbach

E-Mail / Telefon: w.woerner@weisenbach.de / 07224 91830

Internetadresse der Gemeinde: www.weisenbach.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ²⁾

Der staatlich anerkannte Erholungsort Weisenbach liegt im Murgtal ungefähr in der Mitte zwischen Rastatt und Freudenstadt. Weisenbach hat derzeit rund 2.500 Einwohner und gehört zum Landkreis Rastatt. Zu Weisenbach gehören neben dem Kernort die Ortsteile Au im Murgtal und Neudorf.

Mit der Bundesstraße 462 verläuft durch Weisenbach eine klassifizierte Straße, die oberhalb des Schwellenwertes der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz/Jahr liegt.

Weisenbach hatte bereits im Jahr 2017 einen Lärmaktionsplan der zweiten Stufe aufgestellt. Die darin enthaltenen Maßnahmen wurden jedoch noch nicht umgesetzt. Ende 2018 wurden durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) neue Lärmkarten veröffentlicht, die auch Weisenbach betreffen. In der Folge besteht jetzt die Notwendigkeit einer Aktualisierung des Lärmaktionsplans.

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

Vorlage: Musterbericht zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 47d Abs. 2 BImSchG, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 10/2018

* Ausfüllhinweise: www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht_erlaeuterungen_bw.pdf

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
 Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte: http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----	71		
über 55 bis 60	113	40		
über 60 bis 65	44	51		
über 65 bis 70	38	0		
über 70 (bis 75)	39	0		
über 75	0	-----	-----	-----
Summe				

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	0,7	102	1	0				
> 65 dB(A)	0,1	33	0	0				
> 75 dB(A)	0	0	0	0				

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ⁶⁾

39 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 70 dB(A) ausgesetzt.

77 Personen sind ganztägig sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 65 dB(A) ausgesetzt.

121 Personen sind ganztägig hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 60 dB(A) ausgesetzt.

51 Personen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 60 dB(A) ausgesetzt.

91 Personen sind in der Nacht hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 55 dB(A) ausgesetzt.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

Lärmbeeinträchtigungen sind durchweg in der Wohnbebauung im Umfeld der B 462 vorhanden. Das betrifft sowohl den Kernort als auch Neudorf.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	-		
2.			
3.			
...			
...			

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

- a) Hinweise der Bevölkerung bezüglich vorhandener Störstellen auf der Fahrbahn, die zu einer zusätzlichen Lärmbelastung führen, werden von der Gemeinde aufgenommen und sollen kurzfristig behoben werden.
- b) In Abstimmung und mit Unterstützung durch die Gemeinde sollen durch die zuständigen Verkehrsbehörden verstärkt Kontrollen der Geschwindigkeitsbeschränkungen durchgeführt werden.
- c) Lärmsanierung mit passiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern durch den Straßenbaulastträger:
 Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung dar, die abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln beim Regierungspräsidium gewährt wird. Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch. Die Grenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben.
 Die Voraussetzungen für die Bezuschussung von Lärmsanierungsmaßnahmen sind:
 - Alter des Gebäudes/Bebauungsplans (älter als 01.04.1974)
 - Überschreitung von Lärmsanierungsgrenzwerten (abhängig vom Gebietstyp)
 - noch keine Lärmsanierungsmaßnahmen am betroffenen Gebäude durchgeführt.
 Die Gemeinde unterstützt Anwohner bei der Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen. Informationen zu Förderprogrammen können über die Gemeinde bezogen werden.
 Für Gebäude, an denen Lärmsanierungsgrenzwerte am Tag bzw. in der Nacht überschritten werden, regt die Gemeinde passive Lärmschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulastträger an.
- d) Lärmsanierung in Form eines lärmindernden Asphalts an allen Lärmschwerpunkten entlang der B 462 im Kernort und in Neudorf durch den Straßenbaulastträger im Zuge einer Straßenerhaltungs- oder -erneuerungsmaßnahme. Der Realisierungszeitraum ist nicht konkret zu bestimmen, da er von der Entwicklung des Straßenzustands abhängt.
- e) Anordnen von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der B 462 aus Lärmschutzgründen durch die zuständige Verkehrsbehörde
 - Tempo 30 nachts für die gesamte Ortsdurchfahrt Weisenbachs
 - Tempo 50 für den Bereich der B 462 bei Neudorf

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

Förderung lärmarmen Verkehrsmittel:

Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern. Auch kann die Förderung der Elektromobilität z. B. durch die Errichtung von Ladestationen beitragen, die Verkehrslärmbelastungen zu reduzieren.

Bei Straßenbaumaßnahmen sind der Fußgänger- und Radverkehr sowie der ÖPNV zu berücksichtigen. Dadurch können entsprechend den Randbedingungen (Straßenfunktion, -lage und -querschnitt) gleichzeitig eine Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs und eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität erreicht werden.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz ¹¹⁾ (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Als ruhige Gebiete kommen grundsätzlich Gebiete in Frage, die keinen anthropogenen Geräuschen (z. B. Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm) ausgesetzt sind. Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Durch die geografische Lage Weisenbachs bestehen in ausreichendem Maß ruhige Erholungsbereiche (z. B. Waldgebiete), deren Fortbestand auch ohne Festlegung im Lärmaktionsplan gesichert ist. Weitergehende Maßnahmen sind deshalb nicht erforderlich.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen ¹²⁾ (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

500

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans ¹³⁾

4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am: 20.08.2020 durch: Gemeindeanzeiger Weisenbach

4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom: 31.08.2020 bis: 25.09.2020

4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am: [REDACTED]
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht am: 23.07.2020
für die Öffentlichkeit

- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:

Art:

am:

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

Aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit sind keine wesentlichen Änderungen des Lärmaktionsplans hervorgegangen.

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan *(falls verfügbar)*

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾: 1.750 €

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen 400.000
(geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾:

5.3 Kosten-/Nutzenanalyse *(ggf. auch textliche Beschreibung) ¹⁶⁾*

Die Anordnung und Beschilderung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur mit geringen Kosten verbunden, sodass sich eine gute Kosteneffizienz der Maßnahme ergibt. Für Kontrolleinrichtungen wären die hohen Investitionskosten von der Gemeinde zu tragen, die hieraus resultierenden Einnahmen fließen allerdings dem Landkreis zu.

Der Einbau einer lärmoptimierten Fahrbahndeckschicht im Zuge einer anstehenden Fahrbahnsanierung ruft nur die Differenzkosten zwischen einem klassischen und einem lärmoptimierten Asphalt hervor. Entsprechend weist eine solche Maßnahme eine hohe Kosteneffizienz auf.

Der Einbau von Schallschutzfenstern bewirkt für betroffene Räume eine wesentliche Minderung der Innenraumpegel. Die Kosten für die Maßnahme hängen von den Gegebenheiten im Einzelfall ab. Da Haushaltsmittel beim Regierungspräsidium ohnehin bereitstehen, erzeugt der Lärmaktionsplan aber keine grundsätzlich neuen Kosten.

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)

Die im 2017 aufgestellten Lärmaktionsplan definierten Maßnahmen konnten noch nicht mit den externen zur Umsetzung erforderlichen Stellen einvernehmlich realisiert werden. Diese Maßnahmen werden daher ohne wesentliche Änderung auch in den aktuell fortgeschriebenen Lärmaktionsplan übernommen.

Die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des aktualisierten Lärmaktionsplans wird anhand der Lärmpegelminderung und der Minderung der Zahl der Betroffenen erfolgen. Dies geschieht in der Regel alle fünf Jahre oder bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation.

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch:

am:

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am:

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel