

Teillärmaktionsplan Rettigheim

Gemeinde Mühlhausen

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

Lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
1	Stadt Rauenberg Schreiben vom 04.05.2021	Aus Sicht der Stadt Rauenberg bestehen keine Anregungen und Bedenken gegen den LAP	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
2	Stadt Östringen	Keine Stellungnahme	
3	Gemeinde Malsch	Keine Stellungnahme	
4	Gemeinde Dielheim	Keine Stellungnahme	
5	Gemeinde Angelbachtal	Keine Stellungnahme	
6	SWEG Verkehrsverbund	Keine Stellungnahme	
7	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis E-Mail vom 27.04.2021	Der Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde Rhein-Neckar-Kreis ist durch den Teillärmaktionsplan nicht betroffen, da auf den klassifizierten Straßen keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen vorgesehen sind.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen
8	Regierungspräsidium Karlsruhe Schreiben vom 20.05.2021	- 1 - Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist für Gemeindestraßen die örtliche Straßenverkehrsbehörde (Gemeinde Mühlhausen), für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).	Die Stellungnahme bezüglich der verkehrsrechtlichen Maßnahmen wird zur Kenntnis genommen.  Die geforderte genaue Anzahl der Betroffenen (hausgenau) wird im Rahmen der Gesamtkartierung Mühlhausen ermittelt.  Es ist darauf hinzuweisen, dass bereits mit der in der Voruntersuchung ermittelten Auswahl an Gebäuden, an denen Immissionen >65 dB(A) tags / > 55 dB(A) nachts anliegen, über 50 Bewohner im Maßnahmenbereich betroffen sind.

		<p>- 2 - Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) aus.</p> <p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.</p> <p>Dies ist regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV). Die Berechnung des Lärmpegels erfolgt hierbei nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht nach der für die Lärmkartierung angewandten vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungs-lärms an Straßen (VBUS).</p> <p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, das Anordnungsersessen 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 uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall. Der Kooperationserlass besagt nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde</p>	
--	--	--	--

		<p>unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>- 3 - Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrs-führung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p> <p>Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende Hinweise. Die dortigen Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung gelten zunächst nur für die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft vor allem Fragen der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensaus-übung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden. Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen durch die Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Strecken-züge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und</p>	
--	--	--	--

		<p>Gemeindestraßen), wie hier auch die Straßen im Ortsteil Rettigheim, fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind,</p> <p>- 4 - sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde zu eigen machen können, jedoch nicht müssen. Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal in die Abwägung einzustellen ist, sondern er muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrs-rechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.</p> <p>Zu der bereits angeordneten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Ortsteil Rettigheim nehmen wir aus Lärmschutzgründen wie folgt Stellung:</p> <p style="text-align: center;"><u>Östringer Straße Hausnummer 44 bis Rotenberger Straße</u> <u>Hausnummer 70</u> <u>(ca. 790 m)</u></p> <p>In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an 20 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in den Gebäuden betroffen sind. In den Lärmschutzrichtlinien des Bundes für den Straßenverkehr (Lärmschutz-Richtlinien – StV) besteht dann ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung unter Abwägung aller Belange im Rahmen einer Gesamtbilanz, wenn die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.</p> <p>Auch nach den Festlegungen des Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung ist unter anderem, um eine sachgerechte</p>	
--	--	--	--

		<p>Abwägung vornehmen zu können, die Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude erforderlich. Wie mehrfach beschrieben, müssen als Voraussetzung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für diesen Streckenabschnitt aus Lärmschutz ausreichende Gründe vorliegen, daher müssten diese Daten noch nachgeliefert werden. In der Berichterstattung der Gemeinde ist ausgeführt, dass eine dezidierte Anzahl an Betroffenen in Rettigheim durch die sich in Arbeit befindende Kartierung des gesamten Gemeinde-gebietes ermittelt wird und davon ausgegangen wird, dass mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit mehr als 50 Bewohner mit dementsprechenden Betroffenheiten vorhanden sind.</p> <p>- 5 - Wir benötigen spätestens beim Antrag auf Zustimmung zu der Geschwindigkeitsbeschränkung die Anzahl an Betroffenen. Sinnvoll ist außerdem eine Ausschnittskarte, auf der die Straßennamen (auch der abzweigenden Straßen) und Hausnummern ersichtlich sind, um den entsprechenden Abschnitt letztendlich beurteilen zu können.</p> <p>Erst wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden. Wenn die Daten noch nachgeliefert werden und sich eine große Zahl von Betroffenen ergibt, kann für den Abschnitt mit lärm-betroffenen Bewohnern eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden. Lärmschutzgründe können aber nur für den entsprechenden Abschnitt Grundlage für die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sein; für die restlichen Abschnitte jeweils bis zu den Ortstafeln trifft dies nicht zu. Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies möglich ist, wenn eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt ist.</p>	
--	--	---	--