

Gemeinde Malsch

Lärmaktionsplanung 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



06. Februar 2020
Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz	3
2	Stadt Wiesloch	3
3	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4	3
4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 5	4
5	Polizeipräsidium Mannheim	4
6	Gemeinsame Stellungnahme der VRN GmbH, des Rhein-Neckar-Kreises und der SWEG	5
7	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Straßenverkehrsamt	5
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 1	6

Öffentlichkeit:

1	Private Stellungnahme 1	8
2	Private Stellungnahme 2	8
3	Private Stellungnahme 3	8
4	Private Stellungnahme 4	9
5	Private Stellungnahme 5 mit Unterschriftenliste	11
6	Private Stellungnahme 6	13

06. Februar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 29.11.2019 - 10.01.2020 sowie der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 29.11.2019 - 10.01.2020 zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Malsch

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss												
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz Schreiben vom 29.11.2019	Der Lärmaktionsplan betrifft nicht die Belange des Amtes für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz. Eine Stellungnahme unsererseits ist daher nicht erforderlich.	Information	Wird zur Kenntnis genommen													
2	Stadt Wiesloch Schreiben vom 29.11.2019	Die Stadt Wiesloch gibt zu o.g. Verfahren keine Stellungnahme ab.	Information	Wird zur Kenntnis genommen													
3	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 Schreiben vom 05.12.2019	Im Bereich der Gemeinde Malsch ist die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der L 546. Wir möchten darauf hinweisen, dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet. <table><tr><td></td><td>Tag</td><td>Nacht</td></tr><tr><td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsbereichen</td><td>65 dB(A)</td><td>55 dB(A)</td></tr><tr><td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td><td>67 dB(A)</td><td>57 dB(A)</td></tr><tr><td>3. in Gewerbegebieten</td><td>72 dB(A)</td><td>62 DB(A)</td></tr></table> Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen -RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können wir als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen.		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsbereichen	65 dB(A)	55 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 DB(A)	Information		
	Tag	Nacht															
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsbereichen	65 dB(A)	55 dB(A)															
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)															
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 DB(A)															
		Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung: • Einbau eines lärmmindernder Fahrbahnbelags auf der L 546 (Hauptstraße zwischen der Einmündungen Pfalzstraße und Kreuzung Rotenbergstraße) Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In diese Liste wurden mittlerweile zwei Teilabschnitte des o.a. Bereichs als zur Erhaltung anstehend mit aufgenommen. Eine Belagserneuerung in diesen Abschnitten steht also mittel- bis längerfristig an. Erst mit Beginn der Ausführungsplanung kann dann auch eine Aussage darüber getroffen werden, ob der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts möglich sein wird.	Die Gemeinde Malsch begrüßt die Aufnahme der Fahrbahnsanierung von zwei Teilabschnitten der L 546 in die Dringlichkeitsliste des Landes wohlwollend zur Kenntnis und sichert die volle Unterstützung des Regierungspräsidiums bei der Umsetzung der Maßnahmen zu.	Wird zur Kenntnis genommen.													

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		• Zur Umsetzung passiver Lärmschutzmaßnahmen Das Regierungspräsidium Karlsruhe ist grundsätzlich einverstanden mit der Aufnahme von passiven Lärmschutzmaßnahmen in den Lärmaktionsplan. Die Eigentümer all jener Gebäude entlang der Landesstraßen, für die eine Berechnung nach der RLS-90 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung ergibt, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu den Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Dieser beträgt im Gewährungsfall 75% der anfallenden Kosten.	Die Gemeinde Malsch dankt dem Regierungspräsidium für die Aufnahme der Ortsdurchfahrt in das Lärmsanierungsprogramm des Landes und sichert die volle Unterstützung bei Baualterbestimmung und der Eigentümerermittlung im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung zu.	Wird zur Kenntnis genommen.	
4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 5 Schreiben vom 10.12.2019	Der uns auf der Internetseite der der Gemeinde Malsch unter https://www.malsch-weinort.de/buerger/aktuelles/detailansicht/news/laermaktionsplan-der-gemeinde-malsch/ zur Verfügung gestellte Zwischenbericht zur 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Malsch beinhaltet keinen Industrie- und Gewerbelärm. Industrie- und Gewerbelärm sind nicht den Hauptlärmquellen nach § 47 b Nr. 3 bis 5 BIm-SchG zuzuordnen. Nach § 4 Absatz 1 Nr. 5 der 34. BImSchV sind Industrie- und Gewerbelärm nur in die Ausarbeitung der Lärmkarten von Ballungsräumen zu integrieren. Lärmprobleme bei Gewerbe und Industrie treten meist lokal auf und werden über die anlagenbezogenen Regelungen des BImSchG und der TA Lärm gelöst. Die gesetzlichen Anforderungen an einzelne Anlagen sind in Nebenbestimmungen von Genehmigungen konkretisiert und unterliegen der Überwachung durch die zuständigen Behörden. In den §§ 47 a – f BImSchG sind keine weitergehenden Anforderungen enthalten. Aus diesen Gründen ist eine Lärmaktionsplanung für Industrie, Gewerbe und Häfen in der Regel nicht erforderlich. Bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung des Vorhabens bestehen keine Bedenken.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
5	Polizeipräsidium Mannheim Schreiben vom 07.01.2020	Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Gemeinde Malsch sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Naturgemäß sind hiervon die am stärksten belasteten, nämlich die klassifizierten Straßen besonders betroffen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheitsgründen und derjenigen aus Lärmschutzgründen zu unterscheiden. Beschränkungen des fließenden Verkehrs können u. a. aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine konkrete Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach sich ziehen könnte, ergäbe sich beispielsweise bei einem starken Gefälle, einem vergleichbaren Anstieg, einer Kurvenlage oder sonstigen deutlichen verkehrstechnischen Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen. Voraussetzung sind hier gravierende Sicherheitsdefizite, die für jeden einzelnen Straßenabschnitt gesondert zu prüfen sind. Eine Verkehrszeichenanordnung darf jedenfalls nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Verkehrssicherheit vor Ort zwingend indiziert sein.	Information		
		Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass 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. Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung zu beachten. Danach kommen Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 70 dB(A) und in der übrigen Zeit (Nacht) 60 dB(A) überschreiten. Sämtliche damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75 ("Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung") zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.	Information		

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen.	Die Gemeinde Malsch dankt für die Unterstützung der gemeindlichen Lärmaktionsplanung im Rahmen der gesetzlichen Zulässigkeit.	Wird zur Kenntnis genommen	
6	Gemeinsame Stellungnahme der VRN GmbH, des Rhein-Neckar-Kreises und der SWEG Schreiben vom 09.01.2020	Die VRN GmbH, der Rhein-Neckar-Kreis und die SWEG begrüßen grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. In der vorliegenden 3. Runde des Lärmaktionsplans ist in Malsch zur Lärmreduktion die Ausweitung der bestehenden Tempo 30-Zone in der Hauptstraße vorgesehen. Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden. Die in dem geplanten Abschnitt durch Malsch führenden Buslinien waren schon in der Vergangenheit von zahlreichen geschwindigkeitsreduzierenden Lärminderungsmaßnahmen im Linienverlauf betroffen. Besonders die Linie 702 ist durch ihre Streckenführung und der notwendigen Abnahmen der S-Bahnen an den Endpunkten der Linie sehr verspätungsanfällig und zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen verschärfen diese Problematik. Das zuständigen Verkehrsunternehmen (SWEG) hat die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im regulären Linienverkehr optimale Anschlüsse für die Fahrgäste auf andere Buslinien bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden. Wir gehen davon aus, dass sich die Fahrzeiten durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen könnten. Im ungünstigsten Fall müsste für diese Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial und Personal zum Einsatz kommen, dass zu einer Kostensteigerung führen könnte. Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.	Die Gemeinde Malsch hat ein großes Interesse an einer attraktiven und konkurrenzfähigen ÖPNV-Verbindung. Wie bereits im Zwischenbericht ausführlich beschrieben, beträgt die Fahrzeitverluste bei der angedachten innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierung nur etwa 15 sec und kann gemäß Kooperationserlass als unerheblich eingestuft werden, sodass dem ÖPNV grundsätzlich keine zu starke Einschränkung auferlegt würde. In Anbetracht der geringen Mehrzeiten von ca. 15 sec und aufgrund fehlender, vor allem kurzfristig umzusetzender, Lärminderungsmaßnahmen hält die Gemeinde an der Maßnahme des innerörtlichen Tempo 30 unter Beibehaltung der Vorfahrtsregelung der Hauptstraße fest.	Wird zur Kenntnis genommen.	
7	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis - Straßenverkehrsamt Schreiben vom 10.01.2020	In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen hat sich aufgrund einer Rechtsprechung des VGH B-W und des daraufhin geänderten Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr eine neue Beurteilung ergeben. Den Gemeinden wurde ein größerer Entscheidungsspielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen in Lärmaktionsplänen eingeräumt. Im Ergebnis übt die planaufstellende Gemeinde die verkehrsrechtliche Ermessensentscheidung im Lärmaktionsplan aus. Bei der Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert.	Information		
		Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet	Information		

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine -Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt". 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). 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).			
		Um verkehrsrechtliche Maßnahmen rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufnehmen zu können, ist es demnach erforderlich festzustellen, wie hoch die Lärmbelastung an den einzelnen Gebäuden ist und wie viele Bewohner davon betroffen sind. Die Berechnung der Lärmwerte muss nach RLS-90 erfolgen. Wird dabei festgestellt, dass eine große Anzahl von Betroffenen Lärmwerten über 65/55 db(A) ausgesetzt ist, hat die planaufstellende Behörde eine Ermessensabwägung zu den beabsichtigten verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung durchzuführen. Dabei werden die positiven Effekte (in erster Linie die Lärminderung) den möglichen negativen Effekten (ggf. Verkehrsverlagerung, Fahrzeiterhöhungen für den ÖPNV etc. -siehe Kooperationserlass-) gegenübergestellt, was im Lärmaktionsplan bereits erfolgt ist.	Information		
		Die Erhebung der Lärmwerte nach RLS-90 von über 55/65 db(A) nachts/tags ist nicht erfolgt. Diese stellt jedoch die Grundlage für die Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen dar. In den Plänen 09 und 10 werden die Lärmbelastungen über 57/67 db(A) nach RLS-90 dargestellt. Diese Pläne zeigen, dass diese Lärmwerte im westlichen Bereich von Malsch (ungefähr ab der Tonwerkstraße) tags nicht und nachts nur an wenigen Gebäuden überschritten werden. Wir schlagen daher vor, dass das beauftragte Ingenieurbüro die Lärmwerte nach RLS-90 im Bereich der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im westlichen Bereich der L546 sowie die Anzahl der von Lärmwerten über 55/65 db(A) nachts/tags betroffenen Anwohner als Grundlage für die Entscheidung über verkehrsrechtliche Maßnahmen nacherhebt. Aufgrund der bisher erhobenen Lärmwerte kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen und entsprechend auch nicht von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden.	Die entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90 wurden dem Landratsamt Rhein-Neckar von Modus Consult zur weiteren Entscheidungsfindung bereits zur Verfügung gestellt.	Wird zur Kenntnis genommen.	
8	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 1 Schreiben vom 16.01.2020	Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, ist 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 e, V, Rn. 18, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist). 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 16. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) von der unteren Straßenverkehrsbehörde aus.	Information		
		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. 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 hier bei 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 Umgebungslärms an Straßen (VBUS).	Information		

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Den zutreffenden Ausführungen zu den fehlenden Erhebungen der Lärmwerte nach RLS-90 über 55/65 db(A) des Straßenverkehrsamtes des Rhein-Neckar-Kreises in seiner Stellungnahme vom 10.01.2020 schließen wir uns, um Wiederholungen zu vermeiden, vollumfänglich an.	Information		
		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 Anordnungsersuchen 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 unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.	Information		
		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. 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 Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) u.a..	Information		
		Laut Planfall 1 ist als Maßnahme eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Teilbereich Hauptstraße 2 bis Hauptstraße 44 (ca. 488 m) geplant. Hier sind, unabhängig davon, dass noch keine genauen Lärmwerte nach RLS-90 vorliegen, die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte vom Einzelfall abhängig und von der planenden Gemeinde entsprechend zu berücksichtigen. Gemäß der neueren Rechtsprechung dürfen die in das fachrechtliche Ermessen einzustellenden und auch von der Verkehrsfunktion der betreffenden Straße abhängigen Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer nicht unberücksichtigt bleiben. Sie sind vielmehr bereits auf der Ebene der Planaufstellung zu berücksichtigen, denn die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsersuchen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.2.5 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahme des T 30 dahingehend abgewogen worden. Der Geschwindigkeitsreduzierung stehen keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die meisten Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglichkeiten bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.	Wird zur Kenntnis genommen	
		Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde 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, weil entsprechende Unterlagen zu den Lärmwerten nach RLS-90 und den betroffenen Bewohnern in den einzelnen Gebäuden vorgelegt wurden und eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt ist.	Die Gemeinde Malsch dankt für die Zusage zur Unterstützung der gemeindlichen Lärmaktionsplanung.	Wird zur Kenntnis genommen	

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 1 Schreiben vom 01.12.2019	Auch wir wohnen in der Rotenberger Straße in Malsch und fahren täglich durch die Hauptstraße. Als sinnvoll erachten würde ich folgende Maßnahmen: - Tempo 30 im gesamten Ort - mehr Parkverbote entlang der viel befahrenen Straßen - mehr Zebrastreifen - mehr Geschwindigkeitskontrollen - falls möglich zusätzliche Parkbuchten Wir sind sehr gespannt wie sich der Lärm und die Pläne verwirklichen und hoffen auf eine ruhigere Straße.	Bei der Landesstraße L 546 (Hauptstraße) handelt es sich im eine sogenannte 'klassifizierte' Straße im Besitz des Landes. Die Gemeinde ist daher nicht befugt, ohne die Zustimmung des Landes Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fußgängerquerungen, etc. anzuordnen bzw. einzurichten. Der Gemeinde Malsch ist es jedoch der innerörtliche Lärmschutz im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten ein besonderes Anliegen, was mit der Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschriebenen Maßnahmen zum Ausdruck kommt.		
2	Private Stellungnahme 2 Schreiben vom 29.12.2019	Generell begrüßen wir die geplanten Maßnahmen (Tempo 30, lärm mindernde Fahrbahnbeläge) zur Lärminderung in Malsch sehr. In Ihrem Fazit (Kapitel 3.1.4) konstatieren Sie, dass nähräumige Umgehungsstraßen zur Verfügung stünden. Dies können wir leider auf Grund der aktuellen Verkehrsbelastung nicht nachvollziehen. Deshalb möchten wir die Frage nach einer Umgehungsstraße zum Abschnitt Hauptstraße Malsch der L546 nochmal in den Raum stellen.			
		Sie schreiben in Kapitel 2.2.5 "Malsch liegt verkehrlich zwischen den regionalen Hauptverkehrsadern B 3 und B 39 und muss demnach den örtlichen Quell- und Zielverkehr sowie den zwischengemeindlichen Verkehr zu den Nachbargemeinden aufnehmen. Die regionalen Ost-West-Beziehungen werden über die B 39 und die Nord-Süd-Beziehungen über die B 3 bewegt. Vor diesem Hintergrund besteht aus regionaler Sicht keine herausragende Bedeutung in der Verbindungsfunktion der Straßen durch Malsch." Wir sehen durchaus eine herausragende Bedeutung in der Verbindungsfunktion der Straßen durch Malsch, insbesondere der Hauptstraße, wenn man sich die Zahl von 11.600 Fahrzeugen/Tag auf der B3 und zwischen 8.300 und 8.600 Fahrzeugen/Tag auf der Hauptstraße ansieht. Hier kann man unserer Meinung nach schon davon ausgehen, dass die Verbindungsfunktion bedeutsam ist. Dies deckt sich auch mit unserer Erfahrung, dass der Verkehr durch Malsch in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Insbesondere zu Zeiten des üblichen Berufsverkehrs morgens und abends ist die Verkehrs(lärm)-belastung enorm. Wir führen dies, bei allen wirtschaftlich positiven Effekten für die Region, nicht zuletzt auf die in den letzten Jahren stark gewachsene Firma SAP mit Sitz in Walldorf und deren weiteren Standort St. Leon-Rot zurück, deren Wohneinzugsgebiet für Mitarbeiter sich wahrscheinlich auch weit bis hinter die Gemeinden Rettigheim, Mühlhausen, Östringen usw. erstreckt. Aus unserer Sicht ließe sich die Lärmbelastung in Malsch durch eine Umgehungsstraße auch langfristig am effektivsten vermeiden. Für die Gemeinde Malsch wäre dies offensichtlich ein zu großer finanzieller Kraftakt, da es sich bei der Hauptstraße aber um eine Landesstraße handelt und die nun geplanten Maßnahmen auf eine EU-Verordnung zurückzuführen sind, sind hier ggf. Fördermaßnahmen von Land, Bund und EU nutzbar. Beispielsweise im Rahmen des Bundesverkehrswegeplanes 2030 oder flankierend dazu, dessen abgeleitete Ziele (vgl. Tabelle 2 – Bundesverkehrswegeplan 2030) auch die „Lärmvermeidung und Lärminderung, sowie Entlastung von Orten und Menschen / Erschließung städtebaulicher Potenziale“ umfasst.	Die Gemeinde Malsch liegt - wie korrekt festgehalten - inmitten eines stark wachsenden Wirtschaftsraumes im Rhein-Neckar-Gebiet. Jedoch auch die gestiegene Kaufkraft sowie der rasant gestiegene Wunsch nach individueller Mobilität führen seit Jahren zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Region. In den vergangenen und noch anstehenden Jahren verschärft sich dies durch die Ausbauarbeiten auf der BAB A6 mit verbundenen Ausweichverkehren. Jedoch ist nach Ausbau der BAB A6 gegenüber heute eine deutliche Entlastung zu erwarten. Der Bau einer Umgehungsstraße für die Gemeinde Malsch, sofern dieser Eingang in den Bundesverkehrswegeplan Einzug nehmen könnte, erfordert langjährige Planungen, Antrags-, Zuschuss- und Genehmigungsverfahren, so dass realistisch betrachtet mit einer Fertigstellung einer Umgehungsstraßen erst in 15 bis 20 Jahren zu rechnen wäre. Aus Sicht der Gemeinde stellt dies kein geeignetes Werkzeug dar, die bestehenden Lärmbrennpunkte innerorts kurz- und mittelfristig zu bekämpfen.	Wird zur Kenntnis genommen	
3	Private Stellungnahme 3 Schreiben vom 05.01.2020	Wir sind selber durch Straßenlärm betroffene Anwohner der östlichen Rotenberger Straße in Malsch. Alle Wohnräume unseres Drei-Familien-Hauses, die Balkone sowie größtenteils Garten und Terrasse liegen zur Rotenberger Straße. Die Wohn- und Aufenthaltsqualität in den Wohnräumen bei geöffneten Fenstern sowie auf Balkon und Terasse ist somit durch den je nach Tages- bzw. Nachtzeit unterschiedlich frequentiert auftretenden Verkehrslärm mäßig bis stark beeinträchtigt. Stoßzeiten mit hoher Belastung sind die frühen Morgenstunden, der sogenannte „Feierabendverkehr“, die sonntäglichen Aus-			

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		flugsfahrten und die Spätheimkehrer am Wochenende. So wie wir die Verkehrssituation in der Rotenberger Straße beobachten, bedarf es mindestens einer regelmäßigen oder dauerhaften Überprüfung und Gewährleistung der Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeit von 50 km/h durch die Verkehrsteilnehmer, da diese aufgrund der einladend geraden Strecke häufig mit erheblicher zusätzlicher Lärmbelastung überschritten wird. Besser wäre – wie auch von Ihnen für die Hauptstraße vorgeschlagen – ein allgemeines Tempolimit von 30 km/h für die komplette Straße bis zum Ortsausgang und ein halbseitiges Parkverbot (auf der nördlichen Straßenseite), um einen möglichst fließenden Verkehr zu ermöglichen und eine weitere Lärmbelästigung durch unnötiges Abbremsen und Anfahren zu vermeiden.	Die Gemeinde nimmt die Anregung zur regelmäßigen Geschwindigkeitskontrolle auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt Rhein-Neckar weiter. Ein allgemeines Tempolimit auf 30 km/h lässt sich aufgrund der Klassifizierung der Straße als Landesstraße und der, nach den Vorgaben des Kooperationserlasses Lärmaktionsplan, nicht ausreichend hohen Lärmbelastung nicht anordnen.	Die Verwaltung wird beauftragt, beim LRA regelmäßige Verkehrskontrollen anzufordern.	
		In Ihren einleitenden Abbildungen der Lärmsituation von Malsch beschreiben Sie den Zuwachs der Lärmbelastung zwischen den Jahren 2012 auf 2017 gerade in der östlichen Rotenberger Straße. Es verwundert, dass in Ihrem aktuellen Bericht zum Lärmaktionsplan die Berücksichtigung dieser Situation keine Erwähnung findet noch Maßnahmen bedacht werden. Ihre Vorschläge zur Lärminderung wie Tempolimit, Flüsterbelag etc. beziehen sich nur auf die Hauptstraße in Malsch und ihre Verlängerungen in die Rettigheimer und Rotenberger Straße und enden bei letzterer bei Hausnummer 28. Aus welchem Grund? Die Wohnbebauung in der Rotenberger Straße geht auf beiden Seiten direkt an die Straße angrenzend viel weiter, also bis zum Ortsrand bei Hausnummer 50! Und jeglicher Verkehr, der bis Hausnummer 28 auftritt, verschwindet danach nicht, sondern wirkt Punkto Lärmbelastung ebenso auf die restliche östliche Straßenlänge. Im Interesse all dieser Anwohner erwarten wir einen Maßnahmenplan, der auch das östliche Malsch mit einbezieht, verweisen auf unsere oben bereits genannten Vorschläge dazu und verbleiben mit freundlichen Grüßen	Die Einbeziehung aller Straßen in Malsch in eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht möglich. Bei der Hauptstraße handelt es sich um eine 'klassifizierte' Straße in der baulast des Bundes und liegt daher nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. 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“. 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. Diese Werte werden aber entlang der Rotenberger Straße nicht überschritten, so dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich derzeit nicht angeordnet werden kann.		
4	Private Stellungnahme 4 Schreiben vom 06.01.2020	Sie schlagen in Ihrer Lärmaktionsplanung die Reduzierung im westlichen Bereich der Hauptstrasse von derzeit 50 Km/h auf dann 30 Km/h vor, was ich sehr begrüße. Neben einer Reduktion der Lärmemission begründen Sie dies richtigerweise auch mit dem Aspekt einer höheren Verkehrssicherheit. Erlauben Sie mir hierzu einige Anmerkungen/Anregungen: • Von der B3 her gesehen erscheint der westliche Ortseingang sehr großzügig, so dass mit teilweise hoher Geschwindigkeit an die Ortsgrenze herangefahren wird und dann entweder stark verzögert wird oder die gebotene Höchstgeschwindigkeit erst später hinter dem Ortsschild erreicht wird. In Gegenrichtung lädt die Hauptstrasse zu einer vorzeitigen Beschleunigung ein bzw. zu einer starken Beschleunigung ab der Ortsgrenze. Gemäß der Aussage von Anwohnern, besonders im nahen Gebiet "Horenzacker", ist dies mit signifikant höherer Lärmbelastung verbunden. Zu Belastungsspitzen kommt es hier im (Früh-)Sommer, speziell durch sehr lautstark beschleunigende Motorräder und gleichzeitig geöffneten Fenstern.	Information		

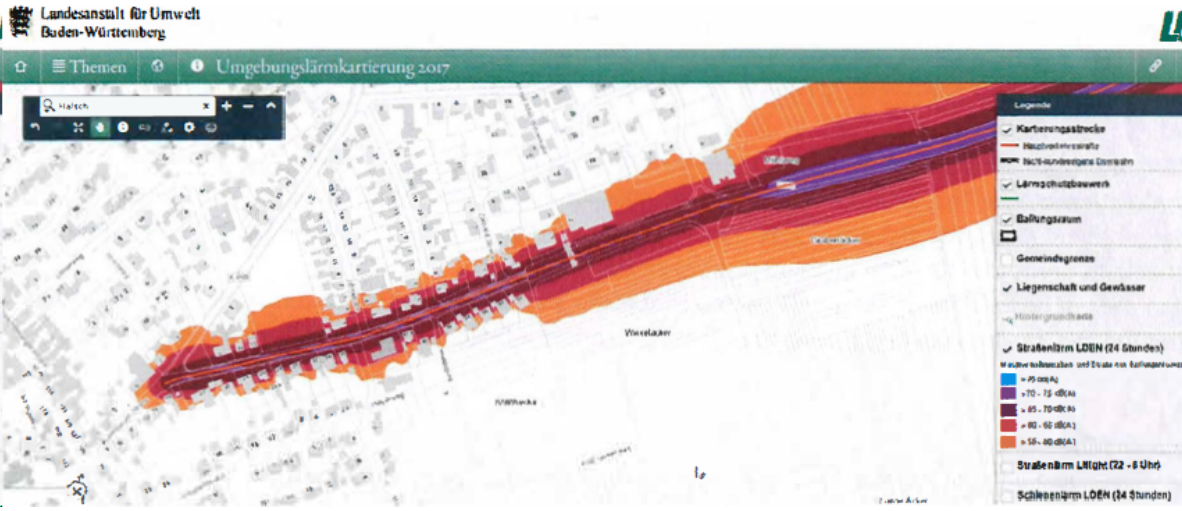
10. Januar 2020
Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		• Eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h könnte meines Erachtens bei unveränderter Baulichkeit des westlichen Ortseingangs auch zu einer Steigerung der Gefährdung führen. Wenn durch o.g. Effekte stärkere Abweichungen der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu erwarten sind und sich nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer in trügerischer Sicherheit wähnen.	Information		
		• Der westliche Ortsausgang bildet bereits heute einen Gefahrenschwerpunkt für den Radverkehr (siehe Anlage), wodurch die Attraktivität des nichtmotorisierten Verkehrs sinkt oder auch beispielsweise Kindern heute schon untersagt wird, dort mit dem Fahrrad zu fahren. Dies führt zu einer deutlichen Steigerung des Quell- und Zielverkehrs (der gem. Ihres Zwischenberichts den wesentlichen Anteil der Verkehrsbelastung der Hauptstrasse ausmacht) und der damit verbundenen Lärmemissionen (ein wichtiges Ziel, der Bahnhof Rot-Malsch, ist ca. 1,5 km entfernt und prädestiniert für den nicht motorisierten Verkehr).			
		Aus genannten Gründen möchte ich daher dringend empfehlen, eine Lärmreduzierung der unteren Hauptstrasse mit einem Umbau des westlichen Ortseingangs zu verbinden. Ich habe einen Vorschlag auf der Basis des Musterblatts 9.5-9 der Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden Württemberg (Verkehrsministerium Baden Württemberg), das m.E. in dieser Situation Anwendung findet, zur besseren Anschauung erstellt und beigelegt.	Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag zur Gestaltung des Ortseingangs. Die Verwaltung wird den Vorschlag aufnehmen und der Straßenbaubehörde mit der Bitte um Prüfung weiterleiten.	Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zur Gestaltung des westlichen Ortseingangs Malsch an das Straßenbauamt zur Prüfung weiterzuleiten.	
		Anlage:  Der Zugang zum benutzungspflichtigen Fuß- und Radweg ist mit erheblichen Gefahren verbunden: • Kurve führt zu später Wahrnehmung durch entgegenkommenden Verkehr • Oft überhöhte Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs • Gefährdung durch überholende Fahrzeuge (besonders bei der Ortsausfahrt) • Sichtbehinderungen durch Anschlusskasten und weitere Schilder/Gegenstände • Gefährdung durch ein/ausfahrenden Verkehr aus der ehemaligen Tankstelle			

10. Januar 2020
Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
					
5	Private Stellungnahme 5 mit Unterschriftenliste Schreiben vom 02.12.2019	Ich möchte Sie bitten, folgende Vorschläge in den Lärmaktionsplan aufzunehmen: 1) Erweiterung der vorgeschlagenen Aktionsbereiche auf die gesamte Rotenberger Straße 2) Ausweitung der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf den gesamten Ort 3) PKW-Verkehrsreduzierung durch Förderung von Rad-und Fußverkehr 4) Definition von Maßnahmen zur Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzung 5) Förderungen von Schallschutzfenstern		.	
		Die folgenden Argumente erläutern meine Vorschläge: Zu 1) Gleichbehandlung aller Einwohner des Ortes mit vergleichbarer Lärmbelastung Die Lärmbelastung in der östlichen Rotenberger Straße ist nicht signifikant anders als in den meisten kartierten Bereichen der Hauptstraße (siehe auch u.s. LUBW-Lärmkarte und Seite 5 der auf der Homepage der Gemeinde veröffentlichten Karten von Modus Consult). Deshalb erschließt sich eine gesonderte Behandlung ab der Rotenberger Straße 28 ostwärts -wie im Lärmaktionsplan vorgeschlagen -nicht.	Die Einbeziehung aller Straßen in Malsch in eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht möglich. Bei der Hauptstraße handelt es sich um eine 'klassifizierte' Straße in der baulast des Bundes und liegt daher nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde. Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des§ 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. 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". Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen,	Wird zur Kenntnis genommen	

10. Januar 2020
Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		 Die Rotenberger Straße ist eine maßgebliche Durchfahrtsstraße nach Osten und wird stark als Umfahrung bei Staus auf den BAB 5 und 6 genutzt. Die Anwohner leiden unter dem hohen Verkehrsaufkommen, dem dadurch verursachten Lärm und der Beeinträchtigung bei der Ausfahrt aus ihren Grundstücken. Die breitere Straßenführung (effektive Straßenbreite, weniger parkende Autos) ab dem evangelischen Gemeindezentrum nutzen viele Autofahrer für eine signifikante Beschleunigung. Dies resultiert nicht nur in einem erhöhten Lärmpegel, sondern auch in einer stärkeren Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer, Fußgänger und ab-und einbiegender Autofahrer.	dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Diese Werte werden aber entlang der Rotenberger Straße nicht überschritten, so dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich derzeit nicht angeordnet werden kann.		
		Zu 2) und 3) Gefahrenreduzierung am östlichen Ortsausgang Grade durch die Lage des Penny-Marktes am Ortsausgang ergibt sich der Bedarf der Straßenquerung durch Radfahrer und Fußgänger auf der Rotenberger Straße. Dies wird durch zu- und aussteigende Fahrgäste an den beiden Bushaltestellen verstärkt. Durch eine hohe Geschwindigkeit der Autofahrer werden diese Verkehrsteilnehmer einer erhöhten Gefahr ausgesetzt, da es keinerlei Querungshilfen gibt. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 würde diese Gefahren reduzieren. Auch die LUBW sieht die Förderung des Rad- und Fußverkehrs als eine wesentliche Maßnahme zur nachhaltigen Reduzierung der Lärmimmissionen durch die Vermeidung von KFZ-Fahrten (siehe https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/foerderung-um-weltverbund). Da bei empfiehlt sie Geschwindigkeitsreduzierungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.	Die Verwaltung wird den Vorschlag aufnehmen und der Straßenbaubehörde mit der Bitte um Prüfung weiterleiten.	Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zur Gestaltung des westlichen Ortsteingangs Malsch an das Straßenbauamt zur Prüfung weiterzuleiten.	
		Einheitliche Geschwindigkeit im gesamten Ort - kostengünstige Maßnahme Tempo 30 für den gesamten Ort würde eine einfache, einheitliche Orientierung für Autofahrer bieten und eine Gleichbehandlung aller Einwohner in Bezug auf die Lärmentlastung bedeuten. Dieses Argument wird im Abschnitt 3.6 des Lärmaktionsplanes zwar genannt, aber nicht konsequent durch Maßnahmen umgesetzt. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auch in der Rotenberger Straße wäre eine kostengünstige Maßnahme mit hoher Wirkung bzgl. Lärmreduktion.	Die Einbeziehung aller Straßen in Malsch in eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht möglich. Bei der Hauptstraße handelt es sich um eine 'klassifizierte' Straße in der baulast des Bundes und liegt daher nicht im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde.		
		Klimaschutz statt Reduzierung des Problems auf den Faktor Lärm Der derzeitige Lärmaktionsplan reduziert sich aufgrund der gesetzlichen Vorgaben auf den Faktor Verkehrslärm. Gelingt es, diesen flächendeckend in Malsch zu reduzieren, würde man auch weitere Faktoren wie Luftverschmutzung, Gefährdung im Straßenverkehr, Erhöhung der Anreize für Fuß- und Radverkehr positiv beeinflussen. Hierdurch würde man Klimaschutz betreiben und die Klimaziele des Rhein-Neckar-Kreises und das Klimaschutzkonzept der Gemeinde Malsch unterstützen.	siehe oben		
		Zu 4)			

10. Januar 2020
 Malsch-RheinNeckar - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Maßnahmen zur Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung Im vorliegenden Lärmaktionsplan sind keine Maßnahmen beschrieben, die für die Einhaltung der vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen sorgen. Hier könnten regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen oder festinstallierte Blitzeanlagen unterstützen. In den derzeit bestehenden Tempo 30 Zonen sind leider häufig Überschreitungen zu beobachten, so dass zu befürchten ist, dass die Einführung von Tempo 30 nur mit begleitenden Sanktionen greifen wird.	Die Gemeinde nimmt die Anregung zur regelmäßigen Geschwindigkeitskontrolle auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt Rhein-Neckar weiter. Im weiteren wird darauf hingewiesen, dass aktuelle Studien zeigen, dass auch ohne eine (regelmäßige) Geschwindigkeitskontrolle allein durch die Anordnung eines Tempo 30 innerorts nach einem Zeitraum von bis zu 6 Monaten die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit entsprechend der Beschilderung deutlich abnimmt (Quelle: Umweltbundesamt).	Die Verwaltung wird beauftragt, beim LRA regelmäßige Verkehrskontrollen der Geschwindigkeit anzufordern.	
		Zu 5) Passiver Schallschutz Eine zusätzliche Maßnahme könnte die Unterstützung der Betroffenen beim Einbau von Schallschutzfenstern sein, die die Gemeinde mit entsprechenden Förderprogrammen begleitet. (siehe auch Abschnitt „4.2 Passive Schallschutzmaßnahmen“ der Broschüre Lärmaktionsplanung des LUBW (https://pudi.lubw.de/detailseite/-/publication/69178)).	Seitens des Regierungspräsidiums liegt die Zusage der Aufnahme der L 546 in das Lärmsanierungsprogramm des Landes vor. Maßgebend hierfür ist, dass die jeweils anzuwendenden Auslösewerte der Lärmsanierung (z.B. Wohngebiet 65 / 55 dB(A) tags / nachts) überschritten werden und das Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet bzw. genehmigt worden ist. Die Umsetzung erfolgt durch das Regierungspräsidium Karlsruhe.	Wird zur Kenntnis genommen.	
6	Private Stellungnahme 6 Schreiben vom 08.01.2020	Als Betroffener der unerträglichen Lärmbelastung in der Hauptstraße habe Ihnen an eine Doktorarbeit erinnernden Zwischenbericht gelesen. Leider stimmte mich diese Lektüre nicht sehr hoffnungsfroh, dass sich an der Lärmsituation hier irgendetwas ändert. Speziell ihre Maßnahmen-Tabelle auf Seite 35 ist ein Schlag ins Gesicht jedes Lärmopfers in der Hauptstraße: Wo bitte ist eine Umgehungsstraße? Meinen Sie etwa damit die Maßnahme, dass die LKW's der Tongrube Rettigheim nicht mehr durch den Ort heizen und statt dessen über einen asphaltierten Feldweg um Malsch herum geleitet werden? Diese Maßnahme ist zwar sehr löblich, aber leider nur ein Tropfen auf den heißen Stein. Als einzig durchführbare Maßnahme entnehme ich Ihrem Werk die Anbringung eines lärm mindernden Fahrbahnbelags in der Hauptstraße. Ob es dafür einen 56-Seitigen Bericht braucht lasse ich mal dahingestellt, zumal Ihnen noch nicht einmal die Idee einer effizienten 24h-Tempo30-Geschwindigkeitsüberwachung sowie eine Überwachung des 7,5 t LKW-Verbots in der Hauptstraße gekommen ist, so wie ich das seinerzeit der jetzigen Bürgermeisterin Würfel anlässlich ihres Wahlkampftour-Besuchs bei mir vorgeschlagen habe... leider habe ich sie damals auch gewählt L. Ganz schwach.	Die Gemeinde nimmt die Anregung zur regelmäßigen Geschwindigkeitskontrolle auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt Rhein-Neckar weiter. Im weiteren wird darauf hingewiesen, dass aktuelle Studien zeigen, dass auch ohne eine (regelmäßige) Geschwindigkeitskontrolle allein durch die Anordnung eines Tempo 30 innerorts nach einem Zeitraum von bis zu 6 Monaten die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit entsprechend der Beschilderung deutlich abnimmt (Quelle: Umweltbundesamt). Die Kontrolle des Durchfahrtsverbotes von Lkw > 7,5 t stellt eine hoheitliche Aufgabe dar, die ausschließlich durch die Polizei erbracht werden darf. Auf die konkrete Umsetzung der Maßnahmen hat die Gemeinde keinen Einfluss.	Die Verwaltung wird beauftragt, beim LRA regelmäßige Verkehrskontrollen der Geschwindigkeit anzufordern.	