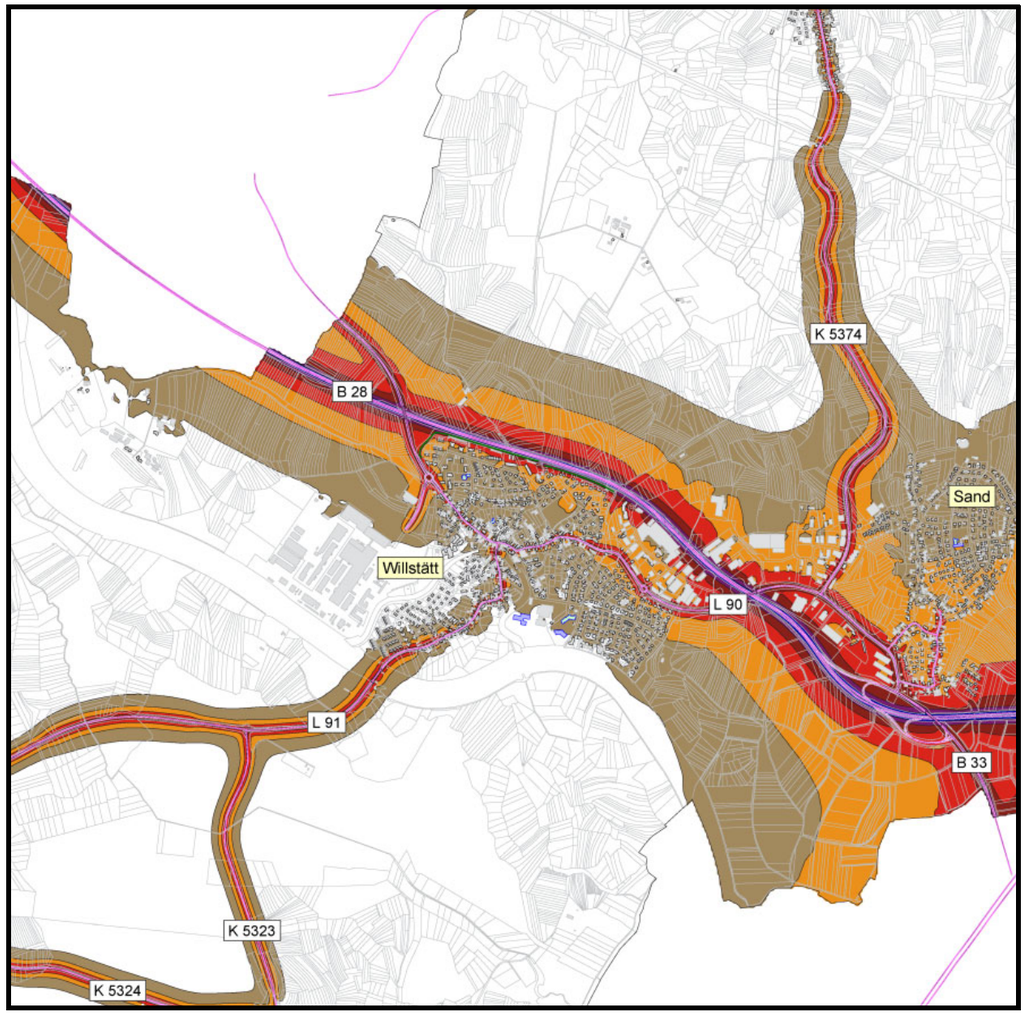
Gemeinde Willstätt

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



24. April 2022
Gemeinde-Willstätt_Synopse.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1 Regionalbusverkehr Südwest GmbH, RVS. 3
2 TransnetBW GmbH, Bauleitplanung, Planungsverfahren 3
3 Industrie- und Handelskammer IHK Südlicher Oberrhein 3
4 Ortenaukreis, Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht. 5
5 Ortenaukreis, Straßenbauamt 5
6 Regionalverband Südlicher Oberrhein 6
7 Ortenaukreis, Amt für Landwirtschaft. 6
8 Ortenaukreis, Straßenverkehr und ÖPNV 6
9 Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 44 (Straßenplanung) und 46 (Verkehr) 8

Öffentlichkeit:

1 Private Stellungnahme 1 12
2 Private Stellungnahme 2 13
3 Private Stellungnahme 3 14
4 Private Stellungnahme 4 15
5 Private Stellungnahme 5 17

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 11.10.2021 - 23.11.2021 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 11.10.2021 - 23.11.2021 zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Willstätt

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Regionalbus-verkehr Südwest GmbH, RVS Schreiben vom 14.10.2021	Seitens der Regionalbusverkehr Südwest GmbH (RVS) bestehen keine Einwände.	Die Gemeinde Willstätt dankt der Regionalbusverkehr Südwest GmbH (RVS) für die Beteiligung am Verfahren und die Stellungnahme. Die Gemeinde begrüßt die positive Rückmeldung und nimmt sie zur Kenntnis.		
2	TransnetBW GmbH, Bauleit-planung, Pla-nungsverfahren Schreiben vom 04.11.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung an Ihrem Verfahren. Der Vorgang wurde unter der Nummer 2021.0535 bei uns registriert (bitte in Folge mit angeben). Der Geltungsbereich des Lärmaktionsplanes in Willstätt befindet sich im Schutzstreifen unserer folgenden Höchstspannungsfreileitungsanlage: ▸ 220-kV-Leitung Daxlanden – Eichstetten, Anlage 5110 ▸ 380-kV Netzverstärkung Daxlanden – Eichstetten, Anlage 7110 Vorhaben Nr. 21 (BBPL) ▸ 380-kV-Leitung Kühmoos – Daxlanden, Anlage 7510 Gemeinschaftsanlage Amprion (Bl. 4555) Die TransnetBW hat den gesetzlichen Auftrag gemäß §11 EnWG, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz diskriminierungsfrei zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen. Daher haben wir folgende Anmerkungen bzw. Hinweise zu Ihrem Verfahren vorzubringen:	Die Gemeinde Willstätt dankt der TransnetBW GmbH für die Stellungnahme sowie die Teilnahme am Verfahren. Die Gemeinde dankt für die Einschätzung und ebenso für den sachdienlichen Hinweis des Betriebs von Höchstspannungsfreileitungen im Gemeindegebiet. Die Gemeindeverwaltung wird dies vermerken.		
		▸ im Rahmen der Energiewende Leitungsertüchtigungen, Netzverstärkungen notwendig werden (siehe Netzentwicklungsplan NEP und Bundesbedarfsplangesetz BBPlG), ▸ zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Leitungsanlagen Maststahl- und Fundamentsanierungen vorgenommen werden müssen, ▸ Höchstspannungsfreileitungsanlagen im Havariefall zu jeder Zeit mit Fahrzeugen befahrbar sein müssen, ▸ zur Gewährleistung von Schutzabständen wird Vegetation nach Bedarf zurückgeschnitten.	Die Verwaltung nimmt die Anmerkungen und Hinweise zur Kenntnis. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden die Einrichtungen der TransnetBW nicht tangiert. In den genannten Fällen ist auch weiterhin u. a. eine Befahrung der Standorte oder Beschneidung der Vegetation möglich. Einschränkungen der genannten Hinweise sind nicht geplant und nicht im Interesse der Gemeindeverwaltung.		
		Nach Durchsicht Ihrer Unterlagen sind die Höchstspannungsfreileitungsanlagen von den aktuellen Planfällen des Lärmaktionsplanes nicht betroffen. Falls Maßnahmen innerhalb des Schutzstreifens stattfinden sollten, bitten wir Sie uns zu beteiligen.	Die Gemeinde begrüßt die positive Rückmeldung und nimmt sie zur Kenntnis.		
3	Industrie- und Handelskammer IHK Südlicher Oberrhein Schreiben vom 10.11.2021	Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 11.10.2021 und die Möglichkeit, zum o.g. Lärmaktionsplan Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Südlicher Oberrhein möchten wir Folgendes äußern:	Die Gemeinde Willstätt dankt der Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein für die Beteiligung am Verfahren und die Stellungnahme.		
		Wohl erstmalig sind nun neben den von der LUBW kartierten „Hauptverkehrsstraßen" auch „verkehrsreiche" Kreis-und Gemeindestraßen berechnet/ kartiert und einbezogen worden. Wir konnten dem Entwurf nicht entnehmen, ab welchem Verkehrsaufkommen die Gutachterin Straßen als solche eingestuft hat bzw. warum.	Für die Lärmaktionsplanung der 3. Runde ist der ‘Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung’ vom 29.10.2018 Baden-Württemberg verbindlich. So heißt es in Kapitel 1.5 oder auch 2.8.1 des Zwischenberichts: “Bei den Berechnungen zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Willstätt werden, entsprechend der Empfehlung des aktuellen ‘Ko-		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			operationserlasses – Lärmaktionsplanung' vom 29.10.2018, kommunale Straßen mit Belastungen deutlich unter 8.200 Kfz/d [...] berücksichtigt." Das Ministerium für Verkehr in Baden-Württemberg hat zudem in seinem Schreiben vom 13.04.2021 "Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg: Ergänzungen zum 'Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung' vom 29.10.2018" den Begriff der "Hauptverkehrsstraße" sowie deren Bindungswirkung für die Lärmaktionsplanung weitergehender definiert. Es heißt: "Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d.h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung handelt. Es handelt sich demnach ebenfalls um Hauptverkehrsstraßen gem. §47b Nr. 3 BImSchG [...] . Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten demnach auch für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen den Straßenverkehrsbehörden".		
		Die IHK steht allen Maßnahmen, die maßgebliche Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr haben können, grundsätzlich kritisch gegenüber. Aus IHK-Sicht sollten daher straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, die in aller Regel den Wirtschaftsverkehr in besonderer Weise tangieren und einschränken, nur das letzte Mittel der Wahl sein. Dies gilt primär für Fahrverbote (bspw. LKW-Fahrverbote), aber auch für Geschwindigkeitsbeschränkungen und beides besonders bei höher klassifizierten Straßen mit relevanter Funktion für den Fernverkehr. Zudem sollten Geschwindigkeitsbeschränkungen wenn überhaupt dann möglichst nur als temporäre Maßnahmen eingesetzt werden, bis die deutlich wirksamere Maßnahme eines lärmreduzierenden Fahrbahnaustausches greifen kann und auch nur dann, wenn sie geeignet ist, eine nachgewiesenermaßen maßgebliche Entlastung einer größeren Zahl an Lärmbetroffenen an Lärmhotspots zu bringen.	Information.		
		Für die Lärmaktionsplanung, 3. Runde sollen nun auf mehreren Abschnitten auf der Landesstraße L91, welche eine wesentliche Verbindungsachse zwischen Willstätt und Kehl bildet, ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkungen von bislang Tempo 50 (T50) auf künftig Tempo 30 (T30) neu vorgesehen werden. Für Eckartsweier soll auch die Nord-Süd-Verkehrsachse mit ganztägig T30 belegt werden. Aus den Unterlagen lässt sich aus unserer Sicht jedoch weder tags noch nachts ein Lärmhotspot erkennen! Eine solch drastische, ganztägige Einschränkung wäre u.E. inakzeptabel.	Entlang der L 91 befinden sich sowohl in Willstätt, als auch in Eckartsweier zahlreiche Gebäude, die tags und nachts oberhalb der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung liegen (vgl. hierzu Pläne 7/7a bis 10/10a) und damit die Grundlage für eine verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 bilden. Es wird das Ziel verfolgt, die belasteten Gebäude im Tages- und Nachtzeitraum zu entlasten.		
		Vorstellbar und mittragbar wäre aus unserer Sicht, die T30-Variante auf den Nachtzeitraum zu beschränken oder alternativ eine ganztägige T40-Variante einzuführen und diese zudem auf die übrigbleibenden kleinen T50-Abschnitte (s. Plan 11) auszudehnen (es sollte vermieden werden, dass die zulässigen Geschwindigkeiten permanent wechseln). Tempo 40 könnte auch einige andere Vorteile bieten, s. bspw. Kapitel 3.1.3 des Planentwurfes. Der ÖPNV könnte hiermit ebenfalls an Attraktivität gewinnen. Ein einheitliches Tempo 40 in Eckartsweier auf allen Abschnitten der übergeordneten Stra-	Die Lärmbetroffenheiten liegen sowohl tagsüber, als auch nachts vor, so dass eine Ausweisung eines ganztätigen Tempo 30 aus Sicht der Gemeinde zum Schutz der Betroffenen gerechtfertigt und erforderlich ist. Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll zudem		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		ßen könnten wir ebenfalls mittragen.	der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (Lärmschutzrichtlinien-StV). Auch aus schalltechnischer Sicht wird erst eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz von 50 auf 30 km/h eine wahrnehmbare Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bringen. Diese beträgt bei einer Reduzierung auf Tempo 40 weniger als 1,5 dB(A) und ist nicht wahrnehmbar. Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg wird darauf verwiesen, dass als Ergebnis einer Abwägung auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärmminderung als 3 dB(A) akzeptiert werden können. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange, wie z.B. die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärmminderung möglich. Dies trifft dies nicht auf die vorliegende Landesstraße sowie die betroffene Kreisstraße mit ausschließlich regionaler Bedeutung ohne eine Bündelungsfunktion wie etwa auf der B 28 zu.		
		Wir würden uns freuen, wenn Sie uns über den Ausgang des Verfahrens informieren und uns die Abwägung zukommen lassen würden. Bereist jetzt möchten wir uns dafür herzlich bedanken.	Die Gemeindeverwaltung wird die Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein am weiteren Verfahren beteiligen.		
4	Ortenaukreis, Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht Schreiben vom 11.11.2021	Zu dem Lärmaktionsplan äußern wir uns wie folgt: Keine Bedenken und Anregungen.	Die Gemeinde Willstätt dankt dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Gewerbeaufsicht, Immissionsschutz und Abfallrecht für die Stellungnahme sowie die Teilnahme am Verfahren. Die Gemeinde nimmt die Rückmeldung zum Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung zur Kenntnis.		
5	Ortenaukreis, Straßenbauamt Schreiben vom 15.11.2021	Die o. g. Lärmaktionsplanung wird zur Kenntnis genommen. Das Straßenbauamt Ortenaukreis weist darauf hin, dass auf innerörtlichen Straßen in der Baulast des Landkreises von lärmabsorbierendem Asphalt abgesehen wird. Wir weisen ebenfalls aus betrieblicher Sicht auf Nachteile eines lärmoptimierten Asphaltes innerhalb der Ortsdurchfahrt hin. Diese liegen durch die besondere Struktur des Asphalts in der Anfälligkeit für Verschmutzungen. Die Poren setzen sich schnell zu und die lärmmindernde Wirkung geht damit verloren. Durch hohe Fahrgeschwindigkeiten hingegen werden solche Verschmutzungen aus den Poren herausgeschleudert. Bei niedrigen Geschwindigkeiten, wie in einer Ortsdurchfahrt, ist dies kaum möglich. Die Nutzungsdauer dieses sehr unterhaltungsaufwendigen Asphaltes beträgt nur ca. acht bis zehn Jahre und ist im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrbahnbelag sehr kostenintensiv und bei Schäden an	Die Gemeinde dankt dem Landratsamt Ortenaukreis, Straßenbauamt für die Stellungnahme sowie die Teilnahme am Verfahren. Die Ausführungen des Straßenbauamts beziehen sich auf einen offenporigen Asphalt, den sog. OPA. Ein derartiger Asphalt ist nicht als Maßnahme des Lärmaktionsplans vorgesehen. Entsprechend den textlichen Ausführungen im Kapitel 3.1.1 a) des Lärmaktionsplans ist vielmehr der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts vorgesehen. Dieser Asphalt unterscheidet sich hinsichtlich des “Standardbelags” nur hinsichtlich der Korngröße, die je nach Einbaumöglichkeit zwischen 5 und 8 mm beträgt. Umbauten im Bereich der Entwässerung oder dergleichen sind dabei		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		der Oberfläche nur großflächig zu erneuern. Des Weiteren werden spezielle Entwässerungssysteme benötigt, um das Wasser abzuführen. Dieser Asphalt ist nur begrenzt aufnahmefähig, was bei Starkregen zu Aquaplaning führen kann. Im Winter zeigt sich ein weiterer Nachteil: Einfaches Streuen mit Streusalz ist auf diesem Belag nicht möglich. Es muss eine spezielle Salzlösung bereits Stunden vor dem Frost auf die Fahrbahn gebracht werden, um Glatteis zu verhindern bzw. zu mindern. Aufgrund immer wieder auftretender Aufgrabungen im innerörtlichen Bereich ist ein lärmoptimierter Belag ebenfalls nicht sinnvoll, da diese Asphaltmischung nicht für kleinere Flächen geeignet ist. Das Straßenbauamt rät aus diesen Gründen vom Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes in der Ortsdurchfahrt ab.	nicht erforderlich. Auch unterscheiden sich diese Asphalte nicht hinsichtlich einer erhöhten Aquaplaninggefahr bzw. höheren Anforderungen an den Winterdienst von einem “normalen” Asphaltbelag.		
		Eine Umsetzung der gewünschten Maßnahmen kann nur in Abstimmung mit Straßenbauamt, Regierungspräsidium und ggfs. Verkehrsbehörde sowie der Polizei erfolgen. Wir bitten um Beteiligung, sollten sich im weiteren Verfahren Festsetzungen ergeben, die die Unterhaltung der Straße oder die Verkehrssicherheit betreffen.	Sowohl das Regierungspräsidium Freiburg, die Verkehrsbehörde des Ortenaukreises sowie das Polizeipräsidium Offenburg sind im Zuge der Offenlage angehört worden und haben teilweise Stellungnahmen abgegeben. Seitens des Polizeipräsidiums liegt keine Stellungnahme vor. Die Träger öffentlicher Belange werden selbstverständlich in das weitere Verfahren einbezogen.		
6	Regionalverband Südlicher Oberrhein Schreiben vom 16.11.2021	Vielen Dank für die Beteiligung am o. g. Verfahren und die Gelegenheit zur Stellungnahme. Aus regionalplanerischer Sicht bestehen keine Einwendungen. Vielmehr tragen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans dazu bei, die Lärmbelastung in der Gemeinde Willstätt zu minimieren. Dies entspricht dem in PS 4.1.0 Abs. 2 genannten Grundsatz des Regionalplans, nach dem das Verkehrsnetz sozialverträglich und umweltschonend ausgestaltet werden soll.	Die Gemeinde Willstätt dankt dem Regionalverband Südlicher Oberrhein für die Beteiligung am Verfahren und die Stellungnahme. Die Gemeinde begrüßt die positive Rückmeldung zum Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung und nimmt sie zur Kenntnis.		
7	Ortenaukreis, Amt für Landwirtschaft Schreiben vom 16.11.2021	Bei dem vorgelegten Lärmaktionsplan der Gemeinde Willstätt handelt es sich um den Zwischenbericht des „Lärmaktionsplan Willstätt- 3. Runde“. Bei den beschriebenen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen ist im Zuge der Fahrbahnsanierung darauf zu achten, dass der Zugang zu landwirtschaftlichen Flächen nicht blockiert oder verhindert wird. Weitere Anregungen und Belangen bestehen zu den vorgelegten Plänen derzeit nicht.	Die Gemeinde Willstätt dankt dem Landratsamt Ortenaukreis, Amt für Landwirtschaft für die Stellungnahme sowie die Teilnahme am Verfahren. Die Verwaltung versichert, dass bei anstehenden Fahrbahnsanierungen Sorge getragen wird, dass Zugänge zu landwirtschaftlichen Flächen nicht blockiert oder verhindert werden. Die Gemeindeverwaltung dankt für die Einschätzung des Amts für Landwirtschaft.		
8	Ortenaukreis, Straßenverkehr und ÖPNV Schreiben vom 17.11.2021	Vielen Dank für den Entwurf des Fortschreibung des Lärmaktionsplans Willstätt.	Die Gemeinde Willstätt dankt dem Landratsamt Ortenaukreis, Straßenverkehr & ÖPNV für die Stellungnahme sowie die Teilnahme am Verfahren.		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Der Lärmaktionsplan enthält auch verkehrsrechtliche Maßnahmen. Wir weisen hierzu auf die Ausführungen im sog. Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 hin: Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmminderung 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“. 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). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine **Orientierungshilfe** dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.	Information.		
		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 Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme ist in der Abwägung mit zu berücksichtigen.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 dahingehend abgewogen worden. Ebenso wurde in den o. g. Kapiteln die Leichtigkeit des Verkehrs in Bezug auf die Fahrzeiterhöhungen analysiert.		
		Bei **straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen** sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten: ▸ 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) ▸ 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) ▸ in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, 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).	Information. Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.6 und 2.7.		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Der Entwurf des Lärmaktionsplans sieht konkret Geschwindigkeitsbeschränkungen in Willstätt und Eckartsweier vor. Wir bitten mit dem straßenverkehrsrechtlichen Antrag der Geschwindigkeitsbeschränkungen auch um Vorlage von **detaillierten Gebäudelärmkarten (mit Anzahl der Einwohner).** Die Anzahl der Betroffenen von hohen Lärmpegeln ist bei einer Abwägung von Maßnahmen immer zu berücksichtigen, wir bitten Sie dies in Ihren Abwägungsprozess mit ein zu beziehen. Die Anzahl der Betroffenen in den betreffenden Abschnitten stellen Sie bitte zusätzlich zu den Gebäudelärmkarten auch in Tabellenform (gegliedert nach RLS-90 Werten und gesundheitskritische Werten) dar.	Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans enthält bereits in den Plänen 9 und 9a für den Beurteilungszeitraum Tag sowie in den Plänen 10 und 10a für den Zeitraum Nacht-detailliert die Betroffenheiten nach RLS-90 in den Pegelklassen zwischen 65/55 und 67/57 dB(A) tags /nachts (grüne Einfärbung der Gebäude), zwischen 67/57 und 70/60 dB(A) tags / nachts (gelbe Einfärbung), zwischen 70/60 und 72/62 dB(A) tags / nachts (rote Einfärbung) sowie größer 72/62 dB(A) tags / nachts (magenta Einfärbung). Detaillierte Einzelwerte werden im Rahmen der Offenlage aus Gründen der DSGV nicht ausgegeben, werden jedoch bei Antragstellung zur Verfügung gestellt werden.		
9	Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4, Referat 44 (Straßenplanung) und 46 (Verkehr) Schreiben vom 18.11.2021	Wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Willstätt (3. Runde) beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ·vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung:	Die Gemeindeverwaltung dankt dem Regierungspräsidium Freiburg für die Stellungnahme, die Teilnahme am Verfahren sowie die Einschätzungen der Maßnahmen des Zwischenberichts.		
		1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Willstätt vom September 2021 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Ortenaukreis als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt das Landratsamt die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit§ 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm 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. BlmSchV). Werden die in§ 2 Abs. 1 der 16. BlmSchV 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). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm {Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den	Information.		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.			
		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 Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 dahingehend abgewogen worden.		
		Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen. 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 oberhalb von 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).	Information. Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.5 und 2.6.		
		Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.	Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans enthält bereits in den Plänen 9 und 9a für den Beurteilungszeitraum Tag sowie in den Plänen 10 und 10a für den Zeitraum Nacht detailliert die Betroffenheiten nach RLS-90 in den Pegelklassen zwischen 65/55 und 67/57 dB(A) tags /nachts (grüne Einfärbung der Gebäude), zwischen 67/57 und 70/60 dB(A) tags / nachts (gelbe Einfärbung), zwischen 70/60 und 72/62 dB(A) tags / nachts (rote Einfärbung) sowie größer 72/62 dB(A) tags / nachts (magenta Einfärbung). Detaillierte Einzelwerte werden im Rahmen der Offenlage aus Gründen der DSGV nicht ausgegeben, werden jedoch bei Antragstellung zur Verfügung gestellt werden.		
		Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.	Die Gemeindeverwaltung Willstätt dankt für das beratende Angebot sowie die positive Rückmeldung auf die angedachten und nach dem Fachrecht zulässigen Maßnahmen. Die Gemeindeverwaltung sichert der Höheren Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium die volle Unterstützung im Verfahren zu.		
		Auf S. 35 des Lärmaktionsplans stimmen die Angaben im Text nicht mit der Tabelle 9 überein. Da gesundheitskritische Werte erst oberhalb von 65tags/55nachts dB(A) vorliegen, müsste der Text lauten: ... an insgesamt 108 Gebäuden überschritten.	Korrekturen sind im Endbericht eingarbeitet.		
		Im Plan 11 ist die Hauptstraße bis zur Schlossstraße mit Tempo 30 gekennzeichnet, was laut Aussage des Landratsamts Ortenaukreis mit den Gegebenheiten vor Ort übereinstimmt. Im Text (S. 11, Punkt 1.6) steht jedoch irrtümlicherweise, dass Tempo 30 nur bis zur Einmündung der Straße „Am Mühlplatz" gilt.	Korrekturen sind im Endbericht eingearbeitet.		

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Im Übrigen schließen wir uns der mit uns abgestimmten Stellungnahme des Landratsamts Ortenaukreis an.	Die Gemeindeverwaltung dankt der Höheren Verkehrsbehörde im Regierungspräsidium für die positive Rückmeldung und Einschätzung.		
		2. Maßnahme lärmmindernder Fahrbahnbelag Für den Bereich der Lärmsanierung wurde seit dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verbindlich eingeführt. Damit werden auch die in der RLS-19 genannten Straßendeckschichten mit den entsprechenden Korrekturwerten verbindlich, die für den Einsatz in Ortsdurchfahrten mit einem Geschwindigkeitsbereich <=60km/h in Betracht kommen. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs-oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden.	Information.		
		3. Maßnahme Erhöhung Lärmschutzwall B 28 An bestehenden Straßen sind die Regelungen der Lärmsanierung entsprechend den Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR97) anzuwenden. Lärmschutz an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) wird als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Bei der Lärmsanierung kommen für den Straßenbaulastträger sowohl passive als auch aktive Lärmschutzmaßnahmen in Betracht. Die jeweilige Maßnahme muss den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Wirtschaftlichkeit gerecht werden. Wir sind verpflichtet, die Kosten gegeneinander abzuwägen. Im vorliegenden Fall stehen die zu erwartenden Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden in einem erheblichen Missverhältnis zu den Kosten die demgegenüber für die Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls, mittels einer aufgesetzten Wand, aufzuwenden wären. Aufgrund der geringen Überschreitung des Auslösewertes, vorwiegend in der Nacht und im obersten Geschoss, der geringen Anzahl von betroffenen Gebäuden und den hohen zu erwartenden Kosten sind die Voraussetzungen für eine Erhöhung des bestehenden Lärmschutzwalls nicht gegeben. Wir bitten Sie deshalb um Verständnis, dass bei den bestehenden Vorgaben für die Straßenbauverwaltung im vorliegenden Fall derzeit keine Möglichkeit besteht, zu Lasten des Bundes aktive Lärmschutzmaßnahmen zu realisieren.	Information. Die Gemeindeverwaltung Willstätt dankt dem Regierungspräsidium Freiburg für die detaillierte Betrachtung hinsichtlich der Grundsätze von Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit der Kosten. Die Gemeinde nimmt das Ergebnis der Kosten-Nutzen-Betrachtung seitens des Regierungspräsidiums zur Kenntnis und bedauert die Einschätzung, dass derzeit eine Erhöhung des Lärmschutzwalls entlang der B 28 seitens des RP aus Sicht der Lärmsanierung nicht mitgetragen werden kann.		
10	Landratsamt Ortenaukreis Umweltamt und Baurechtsamt	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
11	Polizeipräsidium Offenburg	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
12	Handelsverband Südbaden e.V.	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
13	Südwestdeutsche Landesverkehrs AG (SWEG)	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
14	TGO Tarifverbund Ortenau GmbH	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
15	Stadt Kehl	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
16	Gemeinde Appenweier	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
17	Stadt Offenburg	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		

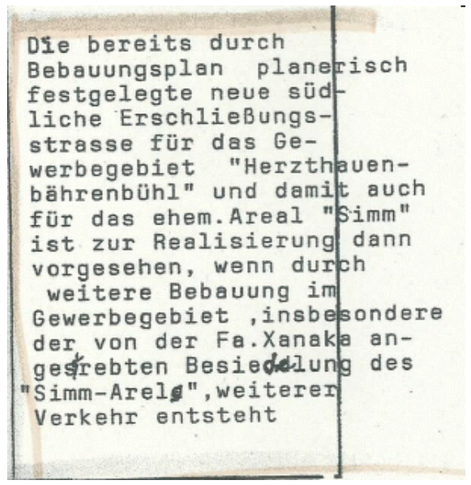
Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
18	BUND Umweltzentrum Ortenau	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		
19	Landesnaturschutzverband Baden - Württemberg e.V. - LNV Arbeitskreis Ortenaukreis	Keine Rückmeldung.	Wird zur Kenntnis genommen.		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 1 Schreiben vom 02.11.2021 Bürger Weber und Reh	Fehlender Lärmschutz im Grimmelshausenweg 13 und anschließender Häuser.	Die Gemeinde dankt für die Stellungnahme und Teilnahme am Verfahren sowie die Schilderung der örtliche Gegebenheiten.		
		Lärm kommt einmal von der B28 mit 25.800 Fahrzeugen und hier ist der Lärmschutzdamm um einiges niedriger als hinter dem Gottesacker und er wurde an der L90 gegenüber der ursprünglichen Planung verkürzt ausgeführt.	Die Verwaltung dankt für die Schilderung der verkehrlichen Situation, Die zusammenfassende Darstellung ist korrekt und spielgelt sich im Lärmaktionsplan 3. Runde wieder.		
		Weiterhin kommt extremer Lärm von der L90 mit 3.800 Fahrzeugen Richtung Industriegebiet/Edeka und mit 5.600 Fahrzeugen von und nach Willstätt. Hier gibt es keinen Lärmschutz nach dem Kreisel West und es kommt gerade im Berufs- und Lieferverkehr durch Beschleunigung auf 70 und entsprechendem Abbremsen zu erheblicher Lärmbelästigung. Dieser Lärm wurde überhaupt nicht berücksichtigt. Ein Messpunkt in Höhe der Parkbucht würde sicherlich höhere Werte ausweisen als die bisherigen Lärmmessungen.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden und wurden keine Lärmmessungen durchgeführt. Es wurden nur die Verkehrsmengen durch Zählungen im November 2020 erhoben. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie gibt eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgeblichen Lärmbelastungen vor. Folgende Vorschriften kommen in der aktuellen 3. Runde der Lärmaktionsplanung zur Anwendung: ▸ Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS), ▸ Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB). Weitere Regelungen finden sich in der 34. BImSchV. Bei der Berechnung der maßgebenden Lärmpegel gehen ausschließlich die über ein Jahr gemittelten durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen (DTV) ein. Zudem werden die Beurteilungspegel für den Tag (6:00 bis 18:00 Uhr), den Abend (18:00 bis 22:00 Uhr) und die Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr) berechnet. Tageszeitliche Stoßzeiten werden somit nicht berücksichtigt. Anhand der Berechnungen ist es somit möglich, auch unterschiedliche Geschwindigkeiten sowie die genauen örtlichen Gegebenheiten zur erfassen und zu berücksichtigen.		
		Ein Lärmschutz in diesem Bereich ist daher zwingend notwendig!	Es liegen keine Betroffenheiten oberhalb der maßgebenden Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 / 55 dB(A) tags / nachts vor (vgl. Pläne 9a/10a). Es ist jedoch in der Lärmaktionsplanung mittelfristig angedacht, den bestehenden Lärmschutzwall auf insgesamt 6 m Höhe mittels einer auf den Wall aufgesetzten Wand zu erhöhen (Planfall 2). Diese Erhöhung wird auch den Anwohnenden im Bereich des Grimmelshausenweg zu Gute kommen.		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
2	Private Stellungnahme 2 Schreiben vom 14.11.2021 Bürgerin Kientzel	Wir haben den Zwischenbericht zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Willstätt gelesen und möchten Ihnen unsere Stellungnahme mitteilen. Unser Haus steht in Legelshurst, in der Legelshurster Straße / Ecke Kastanienweg und wir erleben täglich die im Bericht erwähnten 2.300-4.300 Fahrzeuge pro Tag, die an unserem Haus vorbeifahren. Deshalb sind wir sehr erstaunt und entsetzt, dass Legelshurst in den Ausführungen betreffend der Lärmbelästigung nur am Rande erwähnt wird, obwohl die L95 durch die Ortsmitte führt. Sowohl aus Richtung Odelshofen, als auch von der Bahnhofstrasse/ Urloffener Straße wird der Verkehr/ Schwerlastverkehr durch den Ort geführt.	Die Gemeinde dankt für die Stellungnahme und Teilnahme am Verfahren. Wie den Plänen 7/7a bis 10/10a bzw. zusätzlich auch der Anhang-Tabelle 1 für Legelshurst zu entnehmen ist, führt das Verkehrsaufkommen nur zu einer geringen Lärmbelastung oberhalb der Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65 / 55 dB(A) tags / nachts. So finden sich in Legelshurst nur 4 Betroffene am Tag und 1 Betroffener in der Nacht, was eine Ausweisung von Geschwindigkeitsreduzierungen ausschließt.		
		Die in Legelshurst angesiedelten Firmen Uhl, Klose, Adam, Primetals, Promotec/ Mischler, Ebner verursachen mit die Lärmbelastung durch den Schwerlastverkehr. Hinzu kommen die großen landwirtschaftlichen Fahrzeuge. Wir leiden nicht nur unter der Lärmbelastung, sondern auch unter den Umständen, dass die LKW teilweise über die Gehwege fahren, weil die Fahrbahn zu eng ist und zu schnell in die Kurve gefahren wird. Der Schwerlastverkehr verursacht außerdem massive Schäden an den Gebäuden. An unserer Garagenfront an der Straße sind durch die Erschütterungen tiefe Risse entstanden.	Bei den verkehrenden Lkw in Legelshurst handelt es sich nahezu ausschließlich um Anlieger- sowie Ziel- und Quellverkehre, wie die Ergebnisse der dem Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Verkehrszählungen belegen. Die Gemeinde Willstätt, insbesondere der Ortsteil Legelshurst, ist darüber hinaus neben einem attraktiven Wohnstandort auch ein produzierender Standort, an dem zahlreiche Arbeitsplätze hängen und der leider ohne Verkehr nicht umsetzbar ist. Der Gemeinde ist die örtliche Situation mit engen Straßenräumen und der teilweise bis an den Gehwegrand heranreichenden Bebauung vertraut. Aufgrund fehlender Lärmbetroffenheiten liegt jedoch keine Grundlage für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung vor. Die Gemeinde sichert jedoch zu, im Rahmen der anstehenden Verkehsschauen mit dem Landratsamt sowie der Polizei die Situation vor Ort, gerade im Hinblick auf das Befahren der Gehewege, zu prüfen und ggf. Mit dem LRA Maßnahmen abstimmen. Bauliche Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz jeglicher Art, wie Risse in der Fassade u.ä. sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, die sich ausschließlich mit den Geräuschemissionen des Straßenverkehr auseinandersetzt.	Die Verwaltung wird beauftrag, im Rahmen der Verkehrsschau mögliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit der Gehwege in Legelshurst mit dem LRA zu prüfen.	
		Wie kann es sein, dass in Legelshurst immer neue Baugebiete erschlossen werden, weitere neue Firmen angesiedelt werden, aber die Anwohner nicht im Lärmschutzplan berücksichtigt werden?	Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sieht nach §47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Willstätt wird aus diesem Grund aktuell fortgeschrieben. Die Lärmaktionsplanung ist daher kein starres, unveränderliches EU-Konstrukt, sondern reagiert regelmäßig auf Veränderungen der baulichen Gegebenheiten, der Verkehrsentwicklung sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen. Neuansiedlungen von Gewerbebetrieben sowie Veränderungen in den Transportwegen werden somit zuverlässig berücksichtigt.		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Eine weitere Lärmquelle sind die Flugzeuge, die mehrmals täglich über unser Haus fliegen, sowohl Sportflugzeuge, als auch Flugzeuge, die den Baden Airpark ansteuern.	Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt im §47 die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen für sämtliche Hauptlärmquellen. Hauptlärmquellen sind: - Hauptverkehrsstraßen, - Haupteisenbahnstrecken, - (Groß-)Industriebetriebe und - Großflughäfen: Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen im Jahr. Fluglärm anderer Flughäfen, wie Sonderlandeplätzen, etc. werden nach diesem Gesetz nicht berücksichtigt. Hierzu existieren bestehende gesetzliche Regelungen und Verordnungen (z.B. 'Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung' oder 'FluLärmG'). Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist von daher leider weder möglich, noch erforderlich.		
		Es ist dringend notwendig, daß Legelshurst, insbesondere die L95, mit in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird.	Legelshurst mit seinen Hauptverkehrsstraßen war bereits in der Stufe 2 sowie ist in der vorliegenden 3. Runde Bestandteil des Lärmaktionsplans der Gemeinde Willstätt.		
		Aus unserer Sicht muss dafür gesorgt werden, dass der Schwerlastverkehr keine weiteren Schäden durch Erschütterungen an den Gebäuden verursacht. Dies kann nur geschehen, indem die Geschwindigkeit im Ort reduziert wird.	Bauliche Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz jeglicher Art, wie Risse in der Fassade u.ä. sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, die sich ausschließlich mit den Geräuschemissionen des Straßenverkehr auseinandersetzt.		
3	Private Stellungnahme 3 Schreiben vom 19.11.2021 Bürger Kientzel	[Ergänzend zu Stellungnahme 2 der Synopse] Wir möchten unsere Stellungnahme zur Lärmaktionsplanung wie folgt ergänzen:	Die Verwaltung dankt für die Ergänzungen zu vorangegangener Stellungnahme.		
		Wir unterstützen die Forderung nach einer südlichen Umgehungsstraße zur Entlastung von Legelshurst.	Der Bau einer Umgehungsstraße für Legelshurst, sofern diese Eingang in den Bundesverkehrswegeplan 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. Eine derartige Planung findet sich bisher weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg (hier: Maßnahmenplan 2021-2035).		
		Wie bereits in unserer Stellungnahme erwähnt, hat der Verkehr / Schwerlastverkehr in Legelshurst durch die Erweiterung des Gewerbegebietes Herzthauen/ Bärenbühl immer mehr zugenommen. Noch nicht berücksichtigt ist die geplante Ansiedlung von AMAZON auf dem ehemaligen PIMKIE Gelände.	Die im November 2020 durchgeführten Verkehrszählungen berücksichtigen die bis dahin angesiedelten Gewebeunternehmen und deren Verkehre. Aus- und Neubauplanungen, wie ein Logistikcenter, können erst in der jeweils nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden, sofern diese Vorhaben bis dahin realisiert sind. Die Beurteilung schäd-		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			licher Umwelteinwirkungen, hier also der Neubau eines Logistikers, sind Gegenstand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens, nicht aber der Lärmaktionsplanung. Auch eine Aktualisierung der Verkehrsmengen kann erst nach Inbetriebnahme der geplanten Nutzungen erfolgen. Dies ergibt sich aus der dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Lärmkartierung, die nur den Status quo abbilden darf. Die gesetzlichen Grundlage für die Ermittlung der Werte, die in die Lärmkartierung aufgenommen werden, ergibt sich aus §47 c BImSchG. Zudem nimmt die 34. BImSchV in §1 darauf Bezug.		
		Folgende Passage haben wir der Fortschreibung Flächennutzungsplan der Gemeinde Willstätt entnommen. Der Gemeinderat billigte in seiner Sitzung vom 28.07.2003 einstimmig den Entwurf der Fortschreibung des Flächennutzungsplanes bis zum Jahr 2015. **"In Legelshurst ist eine Entlastung des Ortskerns durch eine südliche Umfahrung entlang der Bahnlinie von der Kreisstraße zum Gewerbegebiet "Herzthauen/ Bärenbühl" enthalten. Diese Planung ist inzwischen auch schon genehmigt."**	Information.		
		Bei der Durchsicht unserer Unterlagen haben wir außerdem eine E-Mail vom 15.12.2014 an Herrn Bürgermeister Marco Steffens gefunden. Schon damals haben wir Herrn Steffens auf die enorme Verkehrsbelastung in der Legelshurster Straße hingewiesen. Am 14.10.2014 hatten wir in der Zeit zwischen 07:50 und 08:10 die vorbeifahrenden Fahrzeuge gezählt. Es sind innerhalb von 20 Minuten 145 Fahrzeuge gewesen. Und das war 2014!! Der Gemeinde Willstätt ist also schon seit vielen Jahren die Verkehrsbelastung und somit die Lärmbelastung in Legelshurst bekannt.	Information.		
4	Private Stellungnahme 4 Schreiben vom 22.11.2021 Bürger Erhardt	Als Anwohner der Legelshurster Straße sind wir durch die laufende Erweiterung von dem Gewerbegebiet stark betroffen und der Verkehr hat seit der Verkehrszählung deutlich zugenommen. Inzwischen sind weitere Firmen im Gewerbegebiet dazu gekommen, z. B. Hetzel Getränkehandel, Fa. Ebner, Promotec / Mischler, ... und das Kieswerk wurde erweitert. Nun ist auch noch Amazon als Nutzer von dem ehemaligen Pimkie Areal im Gespräch, was die Verkehrsbelastung enorm steigern wird!	Die Gemeinde dankt für die Stellungnahme und Teilnahme am Verfahren. Die im November 2020 durchgeführten Verkehrszählungen berücksichtigen die bis dahin angesiedelten Gewebeunternehmen und deren Verkehre. Aus- und Neubauplanungen, wie ein Logistikcenter, können erst in der jeweils nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden, sofern diese Vorhaben bis dahin realisiert sind. Die Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen, hier also der Neubau eines Logistikers, sind Gegenstand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens, nicht aber der Lärmaktionsplanung. Auch eine Aktualisierung der Verkehrsmengen kann erst nach Inbetriebnahme der geplanten Nutzungen erfolgen. Dies ergibt sich aus der dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Lärmkartierung, die nur den Status quo abbilden darf. Die gesetzlichen Grundlage für die Ermittlung der Werte, die in die Lärmkartierung aufgenommen werden, ergibt sich aus §47 c BImSchG. Zudem nimmt die 34. BImSchV in §1 darauf Bezug.		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Bereits am 25.04.2006 wurde in der Sitzungsvorlage der öffentlichen Gemeinderatssitzung (Pos. 11.0, 14.0 und 15.0) festgehalten, dass die südliche Umgehung von Legelshurst bei der Erweiterung des Gewerbegebietes realisiert werden soll, siehe Anhang. [Ausschnitt: Antwort Gemeindeverwaltung Willstätt zu den o. g. Punkten vom 25.04.2006 zum Bebauungsplan “Lehrwald”, Legelshurst]  Die bereits durch Bebauungsplan planerisch festgelegte neue südliche Erschließungsstrasse für das Gewerbegebiet "Herzthauenbährenbühl" und damit auch für das ehem.Areal "Simm" ist zur Realisierung dann vorgesehen, wenn durch weitere Bebauung im Gewerbegebiet ,insbesondere der von der Fa.Xanaka angestrebten Besiedelung des "Simm-Arels",weiterer Verkehr entsteht	Information.		
		Der Verkehr wird weiter zunehmen und aus unserer Sicht muss die südliche Umgehung nun dringend realisiert werden. Als Sofortmaßnahme ist die Einführung von Tempo 30 in der Legelshurster Straße zielführend. Ein gutes Beispiel sind die Ortsdurchfahrten Marlen, Goldscheuer, Bodersweier, …. wo sich der Verkehrslärm für die Anwohner deutlich reduziert hat. Nach einer Realisierung der südlichen Umgehung Legelshurst kann der Schwerlastverkehr durch die Legelshurster Straße verboten werden.	Der Bau einer Umgehungsstraße für Legelshurst, sofern diese Eingang in den Bundesverkehrswegeplan 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. Eine derartige Planung findet sich bisher weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg (hier: Maßnahmenplan 2021-2035). Es liegen nur sehr vereinzelte und geringe Betroffenheiten und demnach kein Hot Spot vor (vgl. Pläne 9a/10a; 7a/8a). Weiterer Handlungsbedarf sieht die Lärmaktionsplanung der 3. Runde hier nicht vor. Das Bundes - Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sieht nach §47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. Demnach ist die Lärmaktionsplanung kein starres, unveränderliches EU-Konstrukt, sondern reagiert regelmäßig auf Veränderungen (siehe oben). Zukünftig erforderliche Maßnahmen der Lärmminderung sind jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden LÄrmaktionsplanung sondern können - je nach Realisierungsdauer - erst in den kommenden Fortschreibungen berücksichtigt werden.		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
5	Private Stellungnahme 5 Schreiben vom 22.11.2021 Bürger Marz	Als Betroffener (wohne in der Legelshurster Straße 9a)möchte ich meine Stellungnahme zum Zwischenbericht zur Lärmaktionsplanung geben.	Die Gemeinde dankt für die Stellungnahme und Teilnahme am Verfahren.		
		Noch unter Bürgermeister Marco Steffens gab es ein Lärmgutachten für Willstätt mit Eingemeindungen. Die Vorstellung des Lärmgutachtens war für mich sehr unzufriedenstellend. Es kam raus, dass die Gemeinde nichts tun muß. **Das sehe ich anders.**	Information.		
		Der Verkehr hat seither deutlich zugenommen, besonders der Schwerlastverkehr, da das Industriegebiet größer geworden ist. Es sind: ‣ die LKW`s der Firma Klose sondern auch ‣ die Betonlaster der Firma Uhl und ‣ die riesigen Traktoren, die nicht nur zur Firma Ebner fahren sondern auch den Mais/Weizen in Kehl abgeben. ‣ Amazon in Zukunft, wenn sie das Pimkiegebäude übernehmen, wird der LKW und Kleinbusse sich deutlich erhöhen!	Bei den verkehrenden Lkw in Legelshurst handelt es sich nahezu ausschließlich um Anlieger- sowie Ziel- und Quellverkehre, wie die Ergebnisse der dem Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Verkehrszählungen belegen. Die Gemeinde Willstätt, insbesondere der Ortsteil Legelshurst, ist darüber hinaus neben einem attraktiven Wohnstandort auch ein produzierender Standort, an dem zahlreiche Arbeitsplätze hängen und der ohne Verkehr nicht umsetzbar ist. Die im November 2020 durchgeführten Verkehrszählungen berücksichtigen die bis dahin angesiedelten Gewebeunternehmen und deren Verkehre. Aus- und Neubauplanungen, wie ein Logistikcenter, können jedoch erst in der jeweils nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden, sofern diese Vorhaben bis dahin realisiert sind. Die Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen, hier also der Neubau eines Logistikers, sind Gegenstand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens, nicht aber der Lärmaktionsplanung.		
		Ich wohne zum Glück etwas weiter von der Straße weg, aber meine Eltern wohnen nur 1,60 Meter vom Gehweg entfernt. Es ist ein Fachwerkhaus und hat schon starke Versetzungsrisse, die hauptsächlich durch den starken LKW- verkehr entstanden sind. Es kann nicht sein, dass sie für Schäden, die andere verursachen, selbst aufkommen müssen und dass diese Tatsache einfach ignoriert wird.	Bauliche Beeinträchtigungen der Gebäudesubstanz jeglicher Art, wie Risse in der Fassade u.ä. sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung, die sich ausschließlich mit den Geräuschemissionen des Straßenverkehr auseinandersetzt.		
		Die Gemeinde könnte sich zum einen für eine Umgehungsstraße einsetzen, und zweitens dafür sorgen, dass die Legelshurster Straße eine 30er Zone wird. Andere Ortschaften haben sogar Bundesstraßen als 30er Zonen.	Der Bau einer Umgehungsstraße für Legelshurst, sofern diese Eingang in den Bundesverkehrswegeplan 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. Eine derartige Planung findet sich bisher weder im Bundesverkehrswegeplan 2030 noch im Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg (hier: Maßnahmenplan 2021-2035). Es liegen bisher außerdem nur sehr vereinzelte und geringe Betroffenheiten und demnach kein “Hot Spot” vor (vgl. Pläne 7a/8a sowie 9a/10a).		

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			Es besteht daher aktuell kein weiterer Handlungsbedarf in der Lärmaktionsplanung der 3. Runde. Das Bundes - Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sieht aber nach §47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. Demnach ist die Lärmaktionsplanung kein starres, unveränderliches EU-Konstrukt, sondern reagiert regelmäßig auf Veränderungen.		