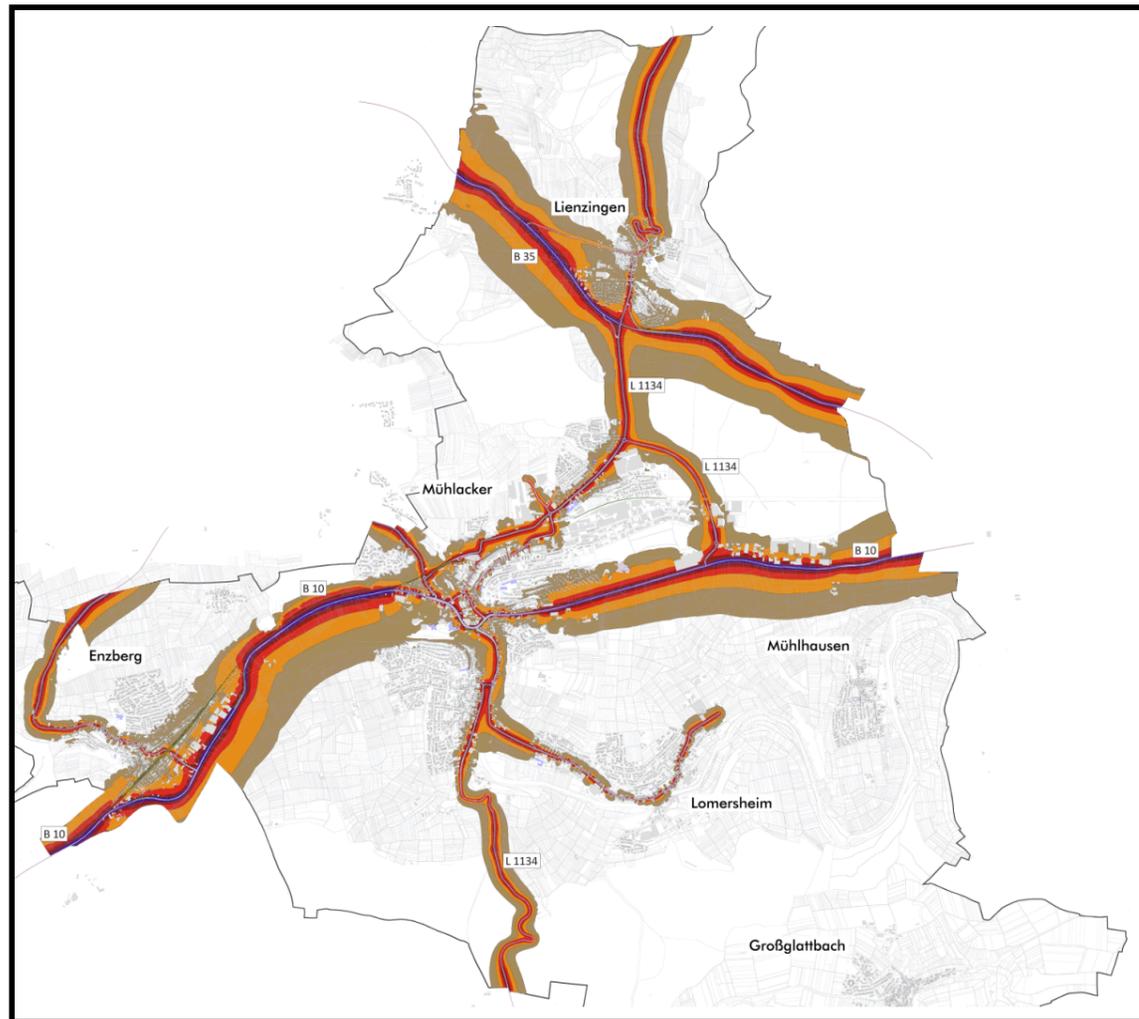


Stadt Mühlacker

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



23. September 2021
Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Stadtwerke Mühlacker GmbH..... | 3 |
| 2 | Landratsamt Enzkreis Gesundheitsamt | 3 |
| 3 | Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart..... | 4 |
| 4 | Landratsamt Enzkreis Amt für Nachhaltige Mobilität 22 / Straßenbau | 4 |
| 5 | Stadt Vaihingen an der Enz Stadtplanungsamt, Abt. 61.1 | 5 |
| 6 | Gemeinde Ölbronn-Dürn Bauamt | 5 |
| 7 | Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald Wirtschafts- und Regionalentwicklung | 6 |
| 8 | Gemeinde Illingen Bauamt..... | 6 |
| 9 | Stadtverwaltung Maulbronn Bauamt | 6 |
| 10 | Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH(VPE) Bereich Planung | 6 |
| 11 | Handwerkskammer Karlsruhe Unternehmensberatung | 7 |
| 12 | Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest..... | 7 |
| 13 | Eisenbahn-Bundesamt Zentrale Bonn | 8 |
| 14 | Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Pforzheim / Enzkreis e. V..... | 10 |
| 15 | Polizeipräsidium Pforzheim Führungs- und Einsatzstab / Einsatz | 11 |
| 16 | Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr und Strassen | 11 |
| 17 | Stadt Mühlacker Untere Straßenverkehrsbehörde | 18 |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

Ergebnis der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 01.02.2021 - 15.03.2021 zum Lärmaktionsplan der Stadt Mühlacker

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|---|--|---|--|--|
| 1 | Stadtwerke Mühlacker GmbH Schreiben vom 05.02.2021 | <p>Einige Anmerkungen unsererseits: zu 2.7.3 Auswirkungen auf den ÖPNV.</p> <p>Der Stadtbus Mühlacker bedient mit den Linien 101-106 die Stadtteile Lomersheim, Großglattbach, sowie Dürrmenz und die Kernstadt mit den Gebieten Senderhang, Stöckach, Enzkreiskliniken/Lindach, Heidenwäldle und Eckenweiher. Die Stadtbuslinie 109 bedient sonn- und feiertags auch den Stadtteil Mühlhausen. Die Stadtteile Enzberg, Mühlhausen und Lienzingen werden vom Regionalbusverkehr bedient. Durch geringfügige Linienverlaufsänderungen bei der Stadtbuslinie 103 sowie der neuen Stadtbuslinie 109 gibt es seit Dezember 2020 einen neuen Liniennetzplan Mühlacker/Ötisheim, der über die Internetseite des Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) abrufbar ist: https://www.vpe.de/pdf/fp/liniennetz/liniennetzmuehlacker.pdf</p> | Die Verwaltung dankt für den Hinweis auf den neuen Liniennetzplan zum Fahrplanwechsel 2020 und wird diesen in den Endbericht des Lärmaktionsplans aufnehmen. | | |
| | | <p>Zu 3.1.1 c) Leisere Fahrzeuge.</p> <p>Als Betriebsführer des Stadtbus Mühlacker haben wir bereits Maßnahmen umgesetzt, die zur Lärmvermeidung beitragen, Seit Februar 2020 werden im Stadtbus Mühlacker Diesel-Hybridbusse von Volvo eingesetzt, die ein Anfahren und das Fahren bis zu einer Geschwindigkeit von 20 km/h im reinen Elektromodus ermöglichen. Somit kann z.B. die Bahnhofstraße rein elektrisch und daher geräuscharm befahren werden. Auch beim Halten an Haltestellen stellt sich der Dieselmotor automatisch ab, das Anfahren erfolgt danach rein elektrisch, Dies trägt sowohl zur Lärmreduzierung als auch zur Luftreinhaltung bei. Auswertungen im Zeitraum April bis Juli 2020 zeigten, dass mehr als 17 % der Entfernung elektrisch gefahren wurde. Der Elektromodus war zu 46 % der Gesamtzeit in Betrieb, davon entfielen 19 % auf die Fahrzeit und 27 % auf Stillstandzeiten bei denen nur die elektrischen Verbraucher mit Batteriestrom versorgt wurden. Der Stadtbus Mühlacker ist bisher der einzige Busverkehr im Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis, der (teil-) elektrisch angetriebene Busse einsetzt.</p> | Die Verwaltung dankt für den Hinweis auf den Einsatz von Hybrid-Bussen auf dem Liniennetz und wird deren Einsatz im Kapitel der bereits umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen im Erläuterungsbericht aufnehmen. | | |
| | | Des Weiteren setzt sich der Fuhrpark der Stadtwerke Mühlacker GmbH im Wesentlichen aus leiseren Erdgas- und Elektrofahrzeugen zusammen. | Auch diese Information wird in den Endbericht des Lärmaktionsplans aufgenommen. | | |
| | | <p>Zu 3.1.3 a) Geschwindigkeitsbeschränkungen.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass besonders unsere Linien 101 und 102 Heidenwäldle - Lomersheim/Großglattbach bei entsprechenden Lärmschutzmaßnahmen (z. B. T30) auf der Lienzinger Straße, der Bahnhofstraße, der Goethestraße, der B 10/Enzstraße, Unterm Berg, Mühlacker Straße und Illinger Straße mehrfach betroffen sein werden. Der Bus selbst hat sicher weniger ein Problem T30 einzuhalten. Es darf allerdings nicht durch Verkehrsflussverzögerungen zur Verlängerung von Fahrzeiten kommen, die ggf. eine Änderung der Umlaufzeiten und im schlechtesten Fall den Einsatz weiterer Busse notwendig machen würden (Mehrkosten, zusätzliche Lärmbelastung).</p> | Im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans sind die Fahrzeitdifferenzen infolge der T30-Maßnahmen auf die Linien 101 und 102 detailliert beschrieben. Diese liegen in Summe bei +13 sec und werden als nicht ausschlaggebend angesehen. Die Verwaltung sichert jedoch den Stadtwerken zu, in begründeten und auf das T 30 zurückzuführen Fahrzeiterhöhungen geeignete Kompensationsmaßnahmen zu untersuchen. | | |
| 2 | Landratsamt Enzkreis Gesundheitsamt Schreiben vom 05.02.2021 | Nach Einsichtnahme der Planunterlagen bestehen von Seiten des Gesundheitsamtes aus gesundheitlichen und hygienischen Gesichtspunkten <u>keine Bedenken</u> . | Information. | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung |
|-----|---|---|--|
| 3 | Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Karlsruhe / Stuttgart Schreiben vom 05.02.2021 | <p>Ihr Schreiben ist am 04.02.2021 beim Eisenbahn-Bundesamt eingegangen und wird hier unter dem o. a. Geschäftszeichen bearbeitet. Ich danke Ihnen für meine Beteiligung als Träger öffentlicher Belange.</p> <p>Das Eisenbahn-Bundesamt ist die zuständige Planfeststellungsbehörde für die Betriebsanlagen und die Bahnstromfernleitungen (Eisenbahninfrastruktur) der Eisenbahnen des Bundes. Es prüft als Träger öffentlicher Belange, ob die zur Stellungnahme vorgelegten Planungen bzw. Vorhaben die Aufgaben nach § 3 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes berühren.</p> | Information. |
| | | <p>Zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass die im Zusammenhang mit der Lärmkartierung erhobenen Daten in Bezug auf Zugzahlen nicht zum Zwecke der Weitergabe an Dritte beim EBA vorgehalten werden. Auskünfte dazu erhalten Sie beim Bahn-Umweltzentrum (verkehrsdatenmanagement@deutschebahn.com)</p> | Die Stadt Mühlacker hat beim Eisenbahn-Bundesamt keine Anfrage nach Zugzahlen in Zusammenhang mit der Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan gestellt. Die im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans für den Schienenverkehr wiedergegebenen Rasterlärmkarten in den Plänen 20 und 21 dienen lediglich der Information über die vorhandene Lärmbelastung aus dem Schienenverkehr im Stadtgebiet von Mühlacker. |
| 4 | Landratsamt Enzkreis Amt für Nachhaltige Mobilität 22 / Straßenbau Schreiben vom 08.02.2021 | <p>Vielen Dank für die Übersendung der Lärmaktionsplanung der Stadt Mühlacker 3. Runde und der Möglichkeit fachspezifisch Stellung zu beziehen.</p> <p>Im Rahmen des vorliegenden Lärmaktionsplans der Stadt Mühlacker werden an mehreren Straßen unterschiedlicher Baulastträger Sanierungen als Maßnahmen zur Lärmreduzierung genannt. Im Zwischenbericht wird auf den möglichen Einsatz von lärmindernden Fahrbahnbelägen hingewiesen, deren Einsatz jedoch nicht immer möglich ist. Neben technischen Anforderungen an den Straßenaufbau können insbesondere die Vielzahl von Straßeneinbauten ein Hemmnis für den Einbau von beispielsweise lärmoptimierten Asphalten darstellen. Die Vielzahl von Straßeneinbauten dürfte die Situation in vielen Ortsdurchfahrten widerspiegeln. Der Enzkreis steht daher einer Sanierung innerhalb der Ortsdurchfahrten mit lärmoptimierten Asphalten kritisch gegenüber.</p> <p>Nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen wird aus straßenbaulicher Sicht zu den drei im Lärmaktionsplan für eine Sanierung vorgesehenen Abschnitten der K 4505 wie folgt Stellung genommen.</p> | <p>Die Verwaltung kann die Bedenken des Amtes für Straßen nachvollziehen.</p> <p>Auch der Einsatz eines Standard-Fahrbahnbelags wird es in jedem Fall zu einer deutlichen Verbesserung der Schallimmissionsituation beitragen, da die Hauptursache für "Lärm" in der Regel Unebenheiten im Bereich alter Aufgrabungen und Einbauteilen sind.</p> <p>Dennoch bittet die Verwaltung um eine jeweilige Einzelfallprüfung jeder Sanierungsmaßnahmen in Bezug auf den Einsatz eines lärmoptimierten Asphalts.</p> |
| | | <p>1. Unterm Berg zwischen Enzstraße und Unterm Berg 29:</p> <p>Der Enzkreis beabsichtigt in naher Zukunft keine Sanierung dieses Abschnittes. Denkbar wäre jedoch eine Kopplung der Sanierung mit dem Neubau der Herrenwaagbrücke in Abstimmung mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe.</p> | Laut Abstimmung von Landratsamt, Regierungspräsidium und Stadtverwaltung soll der Straßenabschnitt K 4505 'Unterm Berg' bis Einmündung St. Peter im Zuge der Gesamtmaßnahme Neubau Herrenwaagbrücke eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimierten Belag (voraussichtlich ab August 2022) erhalten. Dabei soll eine Umgestaltung der Radwegführung gemäß der vorliegenden Radverkehrskonzepte des Enzkreises und der Stadt erfolgen. Die Maßnahmen erfolgen vorbehaltlich der noch ausstehenden Zustimmung des Gemeinderates und des Kreistages. |
| | | <p>2. Illinger Straße zwischen Mühlackerstraße und Hegelstraße 12:</p> <p>Dieser Bereich wurde 2018 vom Enzkreis flickweise Instand gesetzt. Weitere Sanierungsmaßnahmen sind derzeit nicht geplant.</p> | Information. |
| | | <p>3. Mühlackerstraße zwischen Mühlackerstraße 92 und Illinger Straße:</p> <p>2013 wurde der Bereich zwischen dem Kreisverkehr K 4505/Im Letten/Dresdner Straße bis zum Knoten K 4504/K 4505 grundhaft saniert. Eine erneute Sanierung ist derzeit nicht geplant.</p> | Information. |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|--|--|---|--|--|
| | | <p>Weitere Hinweise:</p> <p><u>Radverkehr:</u></p> <p>Das Amt für Nachhaltige Mobilität empfiehlt, im Rahmen aller genannten Sanierungen die Möglichkeit der Radverkehrsführung zu prüfen und ggf. umzusetzen.</p> | <p>Die Verwaltung dankt für die Anregung.</p> | | |
| | | <p><u>ÖPNV:</u></p> <p>Laut Tabelle 9 des Lärmaktionsplans wird von einem Zeitverlust von ca. 3 sec je 100 m bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 40 km/h auf 30 km/h gerechnet. Aus Sicht des Amtes für Nachhaltige Mobilität ist diese Annahme nicht für alle Straßenzüge zutreffend. Es wird empfohlen für die Linie 700 (Mühlacker-Lienzingen) den üblicherweise verwendeten Zeitverlust von 5 sec je 100 m bei einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 km/h auf 30 km/h zu Grunde zu legen. Damit ergibt sich für die Linie 700 ein Zeitverlust von 36 Sekunden.</p> | <p>Die Empfehlung kann nur bedingt nachvollzogen werden. Im Stadtgebiet von Mühlacker lässt sich weder auf dem Teilstück der Lienzinger Straße vor dem Bahnhofsstraßen-Kreisverkehr (190m), noch auf der auf der Goethestraße zwischen Pforzheimer Straße und Bahnhofstraße (180m) eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen. Im Stadtteil Lienzingen kommt es bereits heute bei Gegenverkehr mit Lkw bzw. Bus zu erheblichen Verkehrsbehinderungen im Gegenverkehr, so dass auch hier T 50 als nicht realistisch angesehen wird. Ausgehend von den tatsächlichen Geschwindigkeiten werden die Verzögerungen daher weiterhin als nicht ausschlaggebend angesehen.</p> | | |
| | | <p><u>Bericht Seite 41:</u></p> <p>„Dadurch wird die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer erhöht, die Ab- und Einbiegevorgänge werden deutlich erleichtert und das Zusammenspiel mit dem ÖPNV und Radverkehr wird durch die Harmonisierung der Geschwindigkeiten deutlich verbessert, bzw. ist dann die Nutzung von Busbuchten nicht mehr erforderlich, was unterm Strich zu einer Beschleunigung des Busverkehrs beiträgt.“</p> <p>Das Amt für Nachhaltige Mobilität weist darauf hin, dass laut RAS 06 (Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen) die Haltestellenform in Abhängigkeit der Busfolgezeiten und Kfz-Belastung gewählt wird. Die Verstetigung des Verkehrsflusses hat hierauf keine Einfluss.</p> | <p>Information.</p> | | |
| | | <p><u>Fußgängerverkehr:</u></p> <p>Die Verstetigung des Verkehrsflusses an stark belasteten Straßen kann zu Schwierigkeiten im Fußgängerquerverkehr führen, da die Zeitlücken zum Queren zu klein werden. Es wird ggf. die Anlage von gesicherten Querungsstellen empfohlen.</p> | <p>Information.</p> | | |
| 5 | <p>Stadt Vaihingen an der Enz Stadtplanungsamt, Abt. 61.1 Schreiben vom 15.02.2021</p> | <p>Vielen Dank für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung. Seitens der Stadt Vaihingen an der Enz gibt es keine Bedenken oder Anregungen.</p> | <p>Information.</p> | | |
| 6 | <p>Gemeinde Ölbronn-Dürrn Bauamt Schreiben vom 23.02.2021</p> | <p>Die Gemeinde Ölbronn-Dürrn nimmt den Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Mühlacker zur Kenntnis und gibt keine Stellungnahme ab.</p> <p>Wir wünschen Ihnen viel Erfolg beim weiteren Verfahren.</p> | <p>Information.</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|---|--|--|--|--|
| 7 | Industrie- und Handelskammer Nordschwarzwald Wirtschafts- und Regionalentwicklung Schreiben vom 24.02.2021 | Wir bedanken uns für die Möglichkeit, im Rahmen der Anhörung der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan der Stadt Mühlacker eine Stellungnahme abzugeben. | Information. | | |
| | | Sehr erfreulich ist hervorzuheben, dass in dem vorgelegten Gutachten keine Verbote zur angestrebten Zielerreichung Lärminderung ausgesprochen werden – denn Fahrverbote auf bestimmten Streckenabschnitten führen insgesamt zu keiner besseren Lärmsituation. Durch die Verlagerung nimmt lediglich der Anteil der Umwegverkehre zu. Zudem erhöhen diese auch die Schadstoffemissionen in der Stadt und würden damit die Luftqualität beeinträchtigen. | Information. | | |
| | | Generell empfehlen wir bei den Maßnahmen zur Lärminderung auf die Verhältnismäßigkeit und Ausgewogenheit der Mittel zu achten, damit der Lärmaktionsplan auch von möglichst vielen Betroffenen mitgetragen werden kann. Auch müssen die Kosten in einem angemessenen Verhältnis zum Nutzen der Reduzierung der Belastung durch Lärm stehen. | Der Lärmaktionsplan beinhaltet für alle vorgeschlagenen kurz- und mittelfristigen Maßnahmen eine detaillierte Kosten-Nutzen-Betrachtung. Es sind nur Maßnahmen enthalten, deren Nutzen höher ist, als deren Kosten. Zudem bietet die Kosten-Nutzen-Betrachtung der Verwaltungen die Chance, eine Priorisierung der Maßnahmen im Hinblick auf deren Nutzen vorzunehmen. | | |
| 8 | Gemeinde Illingen Bauamt Schreiben vom 24.02.2021 | Zur 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Mühlacker äußert die Gemeinde keine Anregungen und Bedenken. Die Gemeinde Illingen plant derzeit keine Maßnahmen, welche für die Aufstellung der Lärmaktionsplanung bedeutsam sein können. | Information. | | |
| 9 | Stadtverwaltung Maulbronn Bauamt Schreiben vom 25.02.2021 | Seitens der Stadt Maulbronn bestehen gegenüber den vorliegenden Planungen keine Anregungen und Bedenken, wir wünschen Ihnen und allen am Verfahren Beteiligten viel Erfolg und gutes Gelingen. | Information. | | |
| 10 | Verkehrsbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE) Bereich Planung Schreiben vom 02.03.2021 | Wir möchten generell darauf hinweisen, dass eine Fahrzeitverlängerung der Busse nicht dazu beiträgt, den ÖPNV attraktiver zu machen. Auch wenn es auf einzelnen Straßen bzw. Straßenabschnitten nur 30 Sekunden sind, so sind diese in der Summe bei Zurücklegen einer längeren Strecke nicht zu vernachlässigen. Oftmals sind die Pausen für die Fahrer recht knapp bemessen so dass eine Fahrzeitverlängerung dazu führen kann, dass diese nicht mehr eingehalten werden können. | Information | | |
| | | Dies zeigt sich jedoch erst in der Praxis so richtig, theoretische Berechnungen sind hier nicht aussagekräftig. Wir müssen deshalb darauf hinweisen, dass punktuelle Fahrplanänderungen nach Inkrafttreten der Tempo – 30 – Zonen nicht auszuschließen sind. | Die Verwaltung dankt für den Hinweis auf mögliche punktuelle Fahrplanänderungen. Die Verwaltung sichert jedoch dem VPE zu, in begründeten und auf das T 30 zurückzuführenden Fahrzeiterhöhungen geeignete Kompensationsmaßnahmen zu untersuchen. | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|---|---|--|--|--|
| | | Im Zwischenbericht fehlen übrigens die Linien 701 Mühlacker – Enzberg, 705 Mühlacker – Dürrn und 707 Mühlacker – Vaihingen/Enz - Roßwag, die ebenfalls auf den innerstädtischen Hauptachsen verkehren. Wir bitten, diese zu ergänzen. | Die Verwaltung dankt für den Hinweis und ergänzt diese im Erläuterungsbericht des Lärmaktionsplans. | | |
| 11 | Handwerkskammer Karlsruhe Unternehmensberatung Schreiben vom 08.03.2021 | Die Handwerkskammer Karlsruhe hat zur 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Mühlacker keine Anregungen vorzubringen. | Information. | | |
| 12 | Deutsche Bahn AG DB Immobilien Region Südwest Schreiben vom 08.03.2021 | Im Zuge einer elektronischen Beteiligung ist die Benachrichtigung ausschließlich an die folgende E-Mail-Anschrift zu richten: dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com . Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren: | Information. | | |
| | | Gegen den Lärmaktionsplan, 3. Runde, bestehen aus Sicht der Deutschen Bahn, DB Netz AG, keine Bedenken. Folgende Informationen für die Fortschreibung des o. g. Lärmaktionsplanes aus Sicht der DB AG geben wir Ihnen nachfolgend bekannt: | Information. | | |
| | | Durch die Gemarkung Mühlacker verlaufen die Bahnstrecken 4200 Karlsruhe Hbf - Mühlacker und 4800 Stuttgart Hbf - Bretten. Hierbei handelt es sich um planfestgestellte Haupteisenbahnstrecken des Bundes. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. | Die Informationen der Deutschen Bahn AG sind der Stadt Mühlacker bekannt. Im Zwischenbericht zum Lärmaktionsplan wird im Kapitel 1.2 auf der Seite 7 auf die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen. | | |
| | | Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. | Information. | | |
| | | Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden in Anwendung der damals durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) festgesetzten Kriterien in Mühlacker bis 2014 entlang der Bahnstrecken Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 4,337 km gebaut. Zusätzlich wurden in Mühlacker passive Maßnahmen an 72 Wohneinheiten bezuschusst. Begünstigt waren gemäß der damaligen Förderrichtlinie alle Gebäude, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden (Inkrafttreten des Bundesimmissionschutzgesetzes). | Im Kapitel 2.9 des Zwischenberichts zum Lärmaktionsplan ist die Bestandssituation aus dem Schienenverkehr unter Berücksichtigung der bereits realisierten Lärmschutzmaßnahmen beschrieben und in den Plänen 20 und 21 wiedergegeben. | | |
| | | Nach Wegfall des Schienenbonus in Höhe von 5 dB(A) zum 01.01.2015 und Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung durch das Bundeshaushaltsgesetz zum 01.01.2016 wurde das Gesamtkonzept zur Lärmsanierung an Schienenwegen des Bundes neu überarbeitet. Das neue Lärmsanierungskonzept des Bundes ist seit 01.01.2019 in Kraft. Nach der derzeitigen Förderrichtlinie sind Wohngebäude förderfähig, wenn für die lärmbelastete bauliche Anlage eine Baugenehmigung vor dem 01.01.2015 erteilt wurde | Die Stadt Mühlacker bedankt sich für die Wiederaufnahme der Ortsdurchfahrt in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes, bedauert jedoch die zeitlich frühestens in 10 Jahren zu erwartende Umsetzung weiterer Maßnahmen. | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|----------------|--|---|---|-------------------|--------------------------------|----------------------|-------------------------------------|---------------------------|--|-------------------------------------|--|--------|--------|-------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------------|----------------------|------|-----------|------|------|-----|-------|---|----|---|------|------|------|---|
| | | <p>oder die bauliche Anlage im Geltungsplan eines vor dem 01.01.2015 bestandskräftig gewordenen Bebauungsplanes errichtet wurde. Das BMVI plant zudem die Absenkung der Auslösewerte um weitere 3 dB(A). Die Absenkung ist geplant im Rahmen des Gesetzes zum Bundeshaushalt 2021.</p> <p>Die Stadt Mühlacker ist daher erneut in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes aufgenommen worden mit mittlerer Priorität. Die Deutsche Bahn wird nach sukzessiver Abarbeitung der bundesweit hochprioritären Streckenabschnitte voraussichtlich frühestens in 10 Jahren Kontakt mit der Stadt Mühlacker aufnehmen wegen eventueller Ergänzungsmaßnahmen im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes. Wir weisen auch nochmals darauf hin, dass kein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13 | Eisenbahn-Bundesamt Zentrale Bonn Schreiben vom 12.03.2021 | <p>Im Beteiligungsverfahren im Rahmen der Lärmaktionsplanung erhalten auch Behörden die Gelegenheit sich zu beteiligen, dies stellt in Abgrenzung zum Baugesetzbuch (BauGB) keine Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TÖB) dar.</p> | <p>Information.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt nach § 47e Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes zuständig. Eine Haupteisenbahnstrecke ist durch § 47b BImSchG als ein Schienenweg von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr definiert. Sonstige Schienenwege werden in der Lärmaktionsplanung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht berücksichtigt. Weitere Informationen zum Thema Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken finden Sie im Internet unter dem folgenden Link: http://www.laermaktionsplanung-schiene.de</p> | <p>Die Informationen des Eisenbahn-Bundesamtes sind der Stadt Mühlacker bekannt.</p> <p>Im Zwischenbericht zum Lärmaktionsplan wird im Kapitel 1.2 auf der Seite 7 auf die Zuständigkeiten des Eisenbahn-Bundesamtes verwiesen.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Seit Veröffentlichung des Lärmaktionsplans des Eisenbahn-Bundesamtes wurde die Anlagen 1 aktualisiert und die Anlage 3 des Gesamtkonzeptes der Lärmsanierung des Bundes (Prioritätenliste) Neuberechnet. Eine vollständige Neuberechnung des Sanierungsbedarfs war aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus (5 dB(A)) und der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung um 3 dB(A) notwendig, die das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes betraf. Es wurden sowohl zusätzliche Streckenabschnitte erstmalig als sanierungsbedürftig in das Lärmsanierungsprogramm aufgenommen als auch bereits sanierte Abschnitte erneut als sanierungswürdig eingereicht.</p> <p>Die Stadt Mühlacker liegt an den Haupteisenbahnstrecken 4200 und 4800.</p> <p>Die überarbeiteten Anlagen 1 und 3 enthalten für die Stadt Mühlacker folgende Informationen:</p> | <p>Information.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>Auszug aus Anlage 1, Verzeichnis der in Bearbeitung befindlichen und fertiggestellten Lärmsanierungsbereiche, Stand: 09/2020</p> <table border="1" data-bbox="454 1732 1656 1942"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Streckennummer</th> <th rowspan="2">Sanierungsbereich</th> <th colspan="3">Lage des Sanierungsbereiches</th> <th colspan="2">Schallschutzwände (Aktiv)</th> <th colspan="2">Lärmsanierte Wohneinheiten (Passiv)</th> </tr> <tr> <th>Von km</th> <th>Bis km</th> <th>Gesamtlänge in km</th> <th>Länge der Schallschutzwand (m)</th> <th>Stand der Sanierung*</th> <th>Anzahl der Wohneinheiten</th> <th>Stand der Sanierung*</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4800</td> <td rowspan="2">Mühlacker</td> <td>44,4</td> <td>47,6</td> <td rowspan="2">8,9</td> <td rowspan="2">4.337</td> <td rowspan="2">1</td> <td rowspan="2">72</td> <td rowspan="2">1</td> </tr> <tr> <td>4200</td> <td>34,0</td> <td>39,7</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Stand der Sanierung (1): Die Maßnahme ist fertig gestellt.</p> | Streckennummer | Sanierungsbereich | Lage des Sanierungsbereiches | | | Schallschutzwände (Aktiv) | | Lärmsanierte Wohneinheiten (Passiv) | | Von km | Bis km | Gesamtlänge in km | Länge der Schallschutzwand (m) | Stand der Sanierung* | Anzahl der Wohneinheiten | Stand der Sanierung* | 4800 | Mühlacker | 44,4 | 47,6 | 8,9 | 4.337 | 1 | 72 | 1 | 4200 | 34,0 | 39,7 | <p>Im Kapitel 2.9 des Zwischenberichts zum Lärmaktionsplan ist die Bestandssituation aus dem Schienenverkehr unter Berücksichtigung der bereits realisierten Lärmschutzmaßnahmen beschrieben.</p> |
| Streckennummer | Sanierungsbereich | Lage des Sanierungsbereiches | | | Schallschutzwände (Aktiv) | | Lärmsanierte Wohneinheiten (Passiv) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Von km | Bis km | Gesamtlänge in km | Länge der Schallschutzwand (m) | Stand der Sanierung* | Anzahl der Wohneinheiten | Stand der Sanierung* | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4800 | Mühlacker | 44,4 | 47,6 | 8,9 | 4.337 | 1 | 72 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 4200 | | 34,0 | 39,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----------|---|---|------------------------------|----------------------|-------------------|------------|-------------|---------------------|-------------|---------------------|-----------|------|---|---------------------|----|------|-----|-----|--|-----------|------|---|-----------------------|------|------|-----|-----|--|-----------|------|---|-----------------------|------|------|-----|-----|--|-----------|------|------|-----------------------|------|------|-----|-----|--|-----------|------|---|-----------------------|------|------|-----|-----|--|--|--|--|------------------|--|--|------------|--|--------------|--|
| | <p>Auszug aus Anlage 3, Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche/Prioritätszahlen der Lärmsanierungsabschnitte, Stand: März 2020</p> <table border="1" data-bbox="439 422 1709 716"> <thead> <tr> <th>Ort</th> <th>Strecke Nr.</th> <th>weitere Strecken Nr.</th> <th>Sanierungsbereich</th> <th>von km</th> <th>bis km</th> <th>Länge</th> <th>Bemerkungen</th> <th>PKZ mit Längenbezug</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mühlacker</td> <td>4200</td> <td>0</td> <td>Mühlacker - Enzberg</td> <td>34</td> <td>36,1</td> <td>2,1</td> <td>X65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mühlacker</td> <td>4200</td> <td>0</td> <td>Mühlacker - Mühlacker</td> <td>36,5</td> <td>36,6</td> <td>0,1</td> <td>X65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mühlacker</td> <td>4200</td> <td>0</td> <td>Mühlacker - Mühlacker</td> <td>36,7</td> <td>36,8</td> <td>0,1</td> <td>X65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mühlacker</td> <td>4200</td> <td>4840</td> <td>Mühlacker - Mühlacker</td> <td>37,3</td> <td>38,2</td> <td>0,9</td> <td>X65</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mühlacker</td> <td>4800</td> <td>0</td> <td>Mühlacker - Mühlacker</td> <td>44,7</td> <td>44,9</td> <td>0,2</td> <td>X65</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Mühlacker</td> <td></td> <td></td> <td>3,4</td> <td></td> <td>4,131</td> </tr> </tbody> </table> | Ort | Strecke Nr. | weitere Strecken Nr. | Sanierungsbereich | von km | bis km | Länge | Bemerkungen | PKZ mit Längenbezug | Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Enzberg | 34 | 36,1 | 2,1 | X65 | | Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 36,5 | 36,6 | 0,1 | X65 | | Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 36,7 | 36,8 | 0,1 | X65 | | Mühlacker | 4200 | 4840 | Mühlacker - Mühlacker | 37,3 | 38,2 | 0,9 | X65 | | Mühlacker | 4800 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 44,7 | 44,9 | 0,2 | X65 | | | | | Mühlacker | | | 3,4 | | 4,131 | |
| Ort | Strecke Nr. | weitere Strecken Nr. | Sanierungsbereich | von km | bis km | Länge | Bemerkungen | PKZ mit Längenbezug | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Enzberg | 34 | 36,1 | 2,1 | X65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 36,5 | 36,6 | 0,1 | X65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlacker | 4200 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 36,7 | 36,8 | 0,1 | X65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlacker | 4200 | 4840 | Mühlacker - Mühlacker | 37,3 | 38,2 | 0,9 | X65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mühlacker | 4800 | 0 | Mühlacker - Mühlacker | 44,7 | 44,9 | 0,2 | X65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | Mühlacker | | | 3,4 | | 4,131 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>Die Aufnahme in Anlage 3 bedeutet, dass diese Streckenabschnitte schalltechnisch überprüft werden. Mit "X65" sind in der Spalte "Bemerkung" die Sanierungsbereiche gekennzeichnet, die laut Angaben der Deutschen Bahn bis zum 31. Dezember 2018 als fertig saniert gelten und für die der Auslösewert von 65 dB(A) verwendet wurde. Aufgrund des Wegfalls des Schienenbonus und der Absenkung der Auslösewerte für die Lärmsanierung haben sich die Auslösewerte geändert. Daher wurden diese Abschnitte nach der Neuberechnung für die Anlage 3 wieder in die Übersicht aufgenommen und neu betrachtet. Dies bedeutet, dass diese Streckenabschnitte schalltechnisch und gemäß der Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - überarbeitete Fassung 2018 -</p> <p>https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/Schiene/foerderrichtlinie-laermsanierung-schiene.pdf</p> <p>überprüft werden. Nach Fertigstellung des Gutachtens ist erkennbar, ob und ggf. welche Lärmschutzmaßnahmen für diesen Bereich in Frage kommen.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie dazu außerdem: Aufgrund einer erneuten Absenkung des Auslösewertes auf 54 dB(A) zum 1. Januar 2022 wird der Bedarf an Lärmschutz erneut berechnet. Die dadurch neu berechnete Anlage 3 (Übersicht der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche) zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung des Bundes soll voraussichtlich im Laufe des Jahres 2022 veröffentlicht werden.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker bedankt sich für die Wiederaufnahme der Ortsdurchfahrt in das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.</p> <p>Durch die neuerliche Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung zum 01.01.2022 und daraus abzuleitenden Lärmschutzmaßnahmen lässt sich bereits heute feststellen, dass zumindest langfristig von einer weiteren Reduzierung der Betroffenheiten aus dem Schienenverkehr auszugehen ist.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>Darüber hinaus können Sie die Lärm- und Betroffenheitskarten für die Lärmindizes LDEN und LNight für die Stadt Mühlacker über folgenden Link herunterladen:</p> <p>https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Hauptebahnstrecken/bw/bw_node.html</p> <p>Sie erhalten über diesen Link Zugriff auf alle Lärm- und Betroffenheitskarten für das Land Baden- Württemberg. Bitte beachten Sie hierbei die auf den Karten angegebenen Hinweise im Falle einer Veröffentlichung.</p> | <p>Die Lärmkarten des Eisenbahn-Bundesamtes für die Stadt Mühlacker sind im Zwischenbericht zum Lärmaktionsplan in den Plänen 20 und 21 wiedergeben.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <p>Zum vorliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Mühlacker habe ich folgende Hinweise:</p> <p>Im Lärmaktionsplan Runde 3 der Stadt Mühlacker mit Stand vom Dezember 2020 weisen Sie mehrere ruhige Gebiete aus, die sich nach aktueller Datenlage der Lärmkartierung des Eisenbahn-Bundesamtes im Lärmwirkungsbereich eines Schienenweges der Eisenbahnen des Bundes befinden. Dadurch sind die Gebiete von Schienenverkehrslärm beeinträchtigt. Ich bitte Sie, diesen Umstand bei der Ausweisung ruhiger Gebiete zu berücksichtigen.</p> | <p>Die Ermittlung der Lärmbelastung der Ruhigen Gebiete erfolgte unter Berücksichtigung des energetischen Mittelungspegels des Straßen- und Schienenverkehrs. In den vom Schienenverkehr maßgebend belasteten Ruhigen Gebieten (hier: Stadtgarten beim DRK Seniorenzentrum, Kißling, Hochberg und Lugwald) wird der angestrebte Zielwert von 55 dB(A) für Ruhige Gebiete um mehr als 5 dB(A) überschritten. Diese Gebiete eignen sich daher nicht zur Ausweisung mit dem Schutzstatus 'Ruhiges Gebiet'.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|--|---|---|--|--|
| | | <p>Bei den Plänen mit den Nummern 20 und 21 im Anhang zum Lärmaktionsplan verwenden Sie Kartenmaterial des Eisenbahn-Bundesamtes. Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang folgenden Urheberrechtshinweis: Die Nutzung der Karten wird für die Geofachdaten des Eisenbahn-Bundesamtes durch die Verordnung zur Festlegung der Nutzungsbestimmungen für die Bereitstellung von Geodaten des Bundes (GeoNutzV) vom 19. März 2013 (Bundesgesetzblatt Jahrgang 2013 Teil I Nr. 14) geregelt. Für die Hintergrundkarte gelten die Bestimmungen der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0</p> <p>Für die Lärmkarten gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • © Eisenbahn-Bundesamt (2017), DB Netz AG, Bahn-Geodaten/Infrastrukturdaten (2016) <p>Für die Hintergrundkarten gilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • © Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2017, Datenquellen: http://sg.geodatenzentrum.de/web_public/Datenquellen_TopPlus_Open.pdf | <p>Die Verwaltung bedankt sich für den Hinweis auf den Urheberrechtsschutz und fügt die entsprechenden Texte in die Planunterlagen ein.</p> | | |
| 14 | <p>Verkehrsclub Deutschland (VCD) Kreisverband Pforzheim / Enzkreis e. V. Schreiben vom 13.03.2021</p> | <p>Die Lärmkartierung zeigt deutlich auf, dass auf vielen Straßenabschnitten in der Stadt der Verkehrslärm zu hoch ist. Gleichzeitig wird auch deutlich, dass die Häuser an diesen lauten Straßenabschnitten in den letzten Jahren eine deutliche Wertminderung erlitten haben, entsprechend wohnen dort auch überdurchschnittlich viele sozial Schwächere (z.B. Pforzheimer Straße, Mühlacker Straße).</p> | <p>Information.</p> | | |
| | | <p>Aus Sicht des ökologischen Verkehrsclub VCD ist eine nach Lärmgesichtspunkten ausgerichtete Stadt- und Raumplanung notwendig. Hier spielen die Stärkung des Rad- und Fußverkehrs und die Schaffung eines attraktiven Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) entscheidend hinein. Denn bester Lärmschutz ist Lärm, der gar nicht entsteht. Dieser Bereich kommt u.a. im Lärmaktionsplan nicht ausreichend vor. Hier wird auf Seite 45 ausgeführt, dass das ÖPNV-Angebot sowie die Radförderung „angemessen“ sei.</p> | <p>Information.</p> | | |
| | | <p>Als VCD bestreiten wir dies:</p> <p>Sowohl der ÖPNV als auch der Radverkehr haben in Mühlacker im Vergleich zu anderen Städten einen unterdurchschnittlichen Anteil (außerhalb des Schülerverkehrs) am innerstädtischen Verkehr. Entsprechend stark ist der KFZ-Verkehr ausgeprägt, der gleichzeitig Ursache einer hohen Lärmbelastung ist.</p> <p>Es ist darzulegen, wie hoch der Radverkehrsanteil und der ÖPNV-Anteil bei der Altersgruppe der 18 – 65jährigen tatsächlich ist.</p> <p>Als VCD gehen wir davon aus, dass für diese Altersgruppe sowohl der ÖPNV-Anteil als auch der Radverkehrsanteil an den Wegen in der Stadt jeweils unter 5% beträgt. Die Beurteilung „angemessen“ wäre dann gerechtfertigt, wenn der Anteil jeweils mindestens 10% betragen würde. Das würde jeweils mindestens eine Verdoppelung bedeuten, entsprechend wäre dies eine Reduktion des KFZ-Verkehrs (ausgehend von unterstellt derzeit ca. 70% und ca. 20% Fußverkehrsanteil) um 14%. Eine Reduktion des KFZ-Verkehrs in dieser Größenordnung würde sowohl den Straßenverkehrslärm mindern als auch insgesamt die Aufenthaltsqualität entlang der Straßen verbessern und damit wiederum den Fußverkehr stärken.</p> <p>Im Lärmaktionsplan ist deshalb die Wertung „ÖPNV-Angebot angemessen“ und „Radförderung angemessen“ zu streichen und zu ersetzen durch „ÖPNV-Angebot signifikant ausbauen“ und „Radverkehrsförderung signifikant ausbauen“.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker als ein Mittelzentrum in nur 12 km Entfernung zur Stadt Pforzheim ist verkehrlich geprägt durch einen hohen Durchfahranteil von Pendlerströmen aus dem Umland.</p> <p>Der Stadt Mühlacker liegen keine Informationen über den Radverkehrsanteil in der angegebenen Altersgruppe vor.</p> <p>Die Argumentation des VCD ist nachvollziehbar. Aus schalltechnischer Sicht muss jedoch auch trotz einer aufgezeigten Reduzierung des Kfz-Verkehrs um 14% festgestellt werden, dass eine derartige Reduzierung im Kfz-Verkehr zu keinen wahrnehmbaren Pegelminderungen führt. Erst bei einer Halbierung des Verkehrsaufkommens kann von einer hörbaren Pegelminderung von 3 dB(A) ausgegangen werden.</p> <p>Der weitere Ausbau des Radverkehrsnetzes sowie des ÖPNV-Netzes ist von daher nur eine von vielen möglichen zusätzlichen Maßnahmen (siehe Tab. 10 auf Seite 45 im</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|---|---|---|--|--|
| | | Dazu gehört neben einem Ausbau der ÖV-Angebote und der Radwege auch die Mobilitätsberatung, der Verweis auf „A“ ist insofern nicht ausreichend, sondern sollte aktiv angegangen werden. Hier kommt z.B. auch die Einrichtung von betrieblicher Mobilitätsberatung in Betracht. | Zwischenbericht), die erst in ihrer Summe bei vollständiger Umsetzung, d.h. aber auch erst langfristig, einen hörbaren Beitrag zur Pegelminderung in Mühlacker beitragen. | | |
| | | Die weiteren Vorschläge finden unsere Zustimmung, insbesondere die Ausweitung von Tempo-30-Bereichen und der Schutz von ruhigen Gebieten. | Die Verwaltung dankt für die Zustimmung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen. | | |
| | | Hinsichtlich der derzeit fehlenden Lärmschutzwand auf Höhe des Wohngebietes Heidenwäldle entlang der Landesstraße nach Lienzingen sehen wir die Notwendigkeit eines raschen Wiederaufbaus. Nur mit dieser Lärmschutzwand konnte für das Heidenwäldle die Einhaltung der Lärmschutzgrenzwerte nachgewiesen werden – derzeit fehlt diese Wand, entsprechend ist hier eine Überschreitung der Grenzwerte gegeben. | Der Verwaltung ist die Situation im Bereich “Heidenwäldle” bekannt. Der Gemeinderat hat am 08.06.2021 eine 4 m hohe Lärmschutzwand beschlossen. | | |
| 15 | Polizeipräsidium Pforzheim Führungs- und Einsatzstab / Einsatz Schreiben vom 15.03.2021 | Aus verkehrspolizeilicher Sicht haben wir gegen die Lärmaktionsplanung der Stadt Mühlacker keine Einwände. | Information. | | |
| 16 | Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr und Straßen Schreiben vom 15.03.2021 | Mit Schreiben vom 01.02.2021 wurde dem Regierungspräsidium Karlsruhe von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Lärmaktionsplan, 3. Runde, der Stadt Mühlacker zur Stellungnahme vorgelegt. Für die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird in diesem Schreiben von den Referaten 45 und 46 Stellung genommen. | Information. | | |
| | | Im Bereich der Stadt Mühlacker ist das Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an den Bundesstraßen B10, B35 sowie den Landesstraßen L1132, 1134 und L1173. | Information. | | |
| | | 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. | Die maßgebenden Auslösewerte der Lärmsanierung finden sich im Kapitel 2.5 auf Seite 24 des Zwischenberichts. | | |
| | | | Information. | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------|---|---|-----|-------|---|----------|----------|--|----------|----------|-----------------------|----------|----------|--|--|--|
| | | | | Tag | Nacht | | | | | | | | | | | | |
| | | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3. in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> | | Tag | Nacht | 1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten | 64 dB(A) | 54 dB(A) | 2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | 66 dB(A) | 56 dB(A) | 3. in Gewerbegebieten | 72 dB(A) | 62 dB(A) | | | |
| | Tag | Nacht | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten | 64 dB(A) | 54 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten | 66 dB(A) | 56 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | |
| 3. in Gewerbegebieten | 72 dB(A) | 62 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p>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, kann das Referat 45 als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen.</p> <p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 45 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</p> | <p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans visualisiert 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).</p> <p>Die Verhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen wird durch eine Nutzen-Kosten-Berechnung, die im Kapitel 3.5.2 des Zwischenberichtes zu finden ist, nachgewiesen.</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p><u>Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung:</u></p> <p>Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 90 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen.</p> <p>Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker dankt dem Regierungspräsidium für die Aufnahme der Bundes- und Landesstraßen in Mühlacker in das Lärmsanierungsprogramm des Landes und sichert die volle Unterstützung bei Baualterbestimmung und der Eigentümerermittlung im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung zu.</p> <p>Der Hinweis zur Förderung baulicher Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern findet sich detailliert in Kapitel 3.1.2 a) des Zwischenberichtes.</p> | | | | | | | | | | | | | | |
| | | <p><u>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Mühlacker:</u></p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt.</p> <p>In dieser Liste ist die Ortsdurchfahrt B10 ab Abzweig L1134 von Mühlacker und die B35, sowie die L1132 und L1134 momentan nicht als ´zur Erhaltung anstehend´ aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber</p> | <p>Die Stadt Mühlacker bedauert, dass für die benannten Straßenabschnitte erst langfristig Mittel zur Fahrbahnsanierung zur Verfügung stehen.</p> <p>Seitens des RP werden jedoch keine Aussagen zum Orts- teil Enzberg in Bezug auf die L 1173 sowie die B 10 getroffen.</p> <p>Die Verwaltung wird hierzu eine ergänzende Anfrage an</p> | | | | | | | | | | | | | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|-----|---|---|--|--|
| | | <p>getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p> <p>Darüber hinaus gibt es von Seiten des Referates 45 keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans.</p> | <p>das Regierungspräsidium, Abteilung 4 stellen.</p> <p>Die Stadt Mühlacker dankt für diese Einschätzung.</p> | | |
| | | <p><u>Zu den aufgeführten, die höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 46 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</u></p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist die untere Straßenverkehrsbehörde (Stadt Mühlacker). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) von der Straßenverkehrsbehörde aus.</p> <p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.</p> <p>Dies ist regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV). Die Berechnung des Lärmpegels erfolgt hierbei nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht nach der für die Lärmkartierung angewandten vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen (VBUS).</p> | <p>Information.</p> <p>Die Vorgehensweise ist der Verwaltung der Stadt Mühlacker vertraut. Entsprechende Anträge wurden bereits im Anschluss an die Verabschiedung des Lärmaktionsplans der 2. Stufe an die Höhere Straßenverkehrsbehörde gestellt.</p> | | |
| | | <p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, das 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.</p> <p>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. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> | <p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.5. und 2.6.</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|-----|--|--|--|--|
| | | <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p> <p>Außerdem sollen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.</p> | <p>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. 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.</p> | | |
| | | <p>Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass- Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende Hinweise. Die dortigen Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung gelten zunächst nur für die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft vor allem Fragen der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden.</p> | <p>Information.</p> | | |
| | | <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen durch die Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG.</p> <p>In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz- Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde zu eigen machen können, jedoch nicht müssen.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker hat zahlreiche zusätzliche Straßenabschnitte in die Lärmkartierung mit einbezogen.</p> <p>Seitens des Ministeriums für Verkehr des Landes Baden-Württemberg wurde zudem aktuell mit Datum 13.04.2021 mit den 'Ergänzungen zum Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung von 29.10.2018' der Begriff der 'Hauptverkehrsstraße' erweitert, so dass nun auch vielbefahrene Kreis- und Gemeindestraßen hinzugerechnet werden.</p> <p>Die in Mühlacker berücksichtigten Straßen und deren Verkehrsmengen können dem Zwischenbericht in Kapitel 1.5 sowie den Plänen 3 und 4 entnommen werden.</p> | | |
| | | <p>Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können. Außerortsbereiche sind davon nicht abgedeckt.</p> | <p>Die vorgeschlagenen Maßnahmen in Mühlacker beinhalten in einzelnen Abschnitten die Option des Lückenschlusses.</p> | | |
| | | <p>Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal in die Abwägung einzustellen ist, sondern er muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Im Falle des Lärmaktionsplanes Mühlacker sind die Buslinien 700, 702, 703 und 101-106 betroffen.</p> | <p>Im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans sind die Fahrzeitdifferenzen im ÖPNV infolge der T30-Maßnahmen für die Linien des VPE sowie den Stadtbus Mühlacker detailliert beschrieben.</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|-----|---|---|--|--|
| | | <p>Wir weisen darauf hin, dass nach den Festlegungen des Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend sind und, um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können, folgende Unterlagen (siehe Kooperationserlass- Lärmaktionsplanung S. 21) erforderlich sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Höhe der Lärmpegel je Gebäude - Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude - Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan <p>Außerdem sind Ausschnittskarten sinnvoll, auf denen Straßennamen und Hausnummern ersichtlich sind, um die entsprechenden Abschnitte beurteilen zu können. Dies würde die Bearbeitung eines späteren Antrages auf Zustimmung erheblich erleichtern und beschleunigen.</p> | <p>Entsprechenden Unterlagen mit detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.</p> | | |
| | | <p>Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) auf den entsprechenden Streckenabschnitten betroffen sind, für die Geschwindigkeitsbeschränkungen geplant sind. Dies geht aus der vorgelegten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes bisher leider nicht hervor, lediglich, dass bei Einwohnern in verschiedenen Straßenabschnitten der Pegelbereich 65 dB(A) LDEN und der Pegelwert von 55 dB(A) LNight überschritten wird. Das vorgelegte Gutachten verwendet als Berechnungsmethode vor allem VBUS, zur weiteren Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen müssten spätestens bei einem Antrag auf Zustimmung die Lärmpegel je Gebäude nach RLS-90 vorgelegt werden. Auf die im Kooperationserlass aufgezeigte vereinfachte Umrechnung der Lärmpegel von VBUS in RLS-90 – Werte weisen wir hin.</p> | <p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans visualisiert 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).</p> <p>Die Betroffenenzahlen sind im Lärmaktionsplan aus Datenschutzgründen nur für ausgewählte Aktionsbereiche, die z.T. mehrere Straßen zusammenfassen, in Tabellenform dargestellt (siehe Anhang-Tabelle 1).</p> <p>Entsprechenden Unterlagen mit detaillierten Einwohnerdaten, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.</p> | | |
| | | <p>Zu den geplanten Maßnahmen in Planfall 1, den Geschwindigkeitsbeschränkungen ganztags auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in 13 Teilbereichen, auf 30 km/h nachts in einem Bereich und auf 70 km/h außerorts in zwei Bereichen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> | | | |
| | | <p><u>Enzberg, Kieselbronner Straße (L1173), zwischen Hausnummer 134/1 und Hausnummer 18 (ca. 800 m):</u></p> <p>In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Spätestens bei einem Antrag auf Zustimmung zu Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen müssten diese nachgereicht werden.</p> <p>Allgemein kann gesagt werden, dass wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, dies von uns nicht zu beanstanden ist.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker dankt für die jeweilige Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten in den betrachteten Abschnitten und sichert die Bereitstellung der zusätzlich erforderlichen Unterlagen zu.</p> | | |
| | | <p><u>Enzberg, Kieselbronner Straße (L1173), zwischen Steegerstraße Hausnummer 19 und Einmündung Kanal-</u></p> | <p>siehe oben</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung |
|-----|-----|---|--|
| | | <p><u>straße (ca. 220 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | |
| | | <p><u>Lienzingen, Friedenstraße (L1134), zwischen Einmündung Kirchenburggasse und Zufahrt zur B 35 (ca. 350 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | siehe oben |
| | | <p><u>Lomersheim, Illinger Straße (K 4505) zwischen Hausnummer 9 und Hausnummer 93 (ca. Einmündung Wolfgangweg/Meisenweg) (ca. 700 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | siehe oben |
| | | <p><u>Lomersheim, Mühlackerstraße (K4505) zwischen Lomersheimer Straße und Mühlackerstraße (genaue Ausdehnung aus der Beschreibung nicht nachvollziehbar):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Die genaue Ausdehnung müsste noch präzisiert werden.</p> | Der Bereich erstreckt sich vom Kreisverkehr Lomersheimer Straße / Mühlacker Straße / Im Letten bis zum bestehenden Tempo 30 in Höhe der Mühlacker Straße Hs-Nr. 44. Desweiteren: siehe oben |
| | | <p><u>Mühlacker, Enzstraße (L1134) zwischen Pforzheimer Straße (B10) und Unterm Berg (ca. 650 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Weitestgehend besteht auf diesem Streckenabschnitt nur eine einseitige Bebauung. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Auf der L1134 (Enzstraße) wurde bereits 2017 einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts (22 – 6 Uhr) auf dem Teilabschnitt zwischen Einmündung Herrenwaagbrücke und Einmündung Ulrichweg zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm zugestimmt. Der nun geplante Abschnitt würde diesen Abschnitt beinhalten.</p> | siehe oben (Seite 15) |
| | | <p><u>Unterm Berg (K4505) zwischen Enzstraße (L1134) und Beim St. Peter (ca.280 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Diese Maßnahme wäre direkt anschließend an die vorherige. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | siehe oben (Seite 15) |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|-----|---|---|--|--|
| | | <p><u>Herrenwaag zwischen Enzstraße (L1134) und Herrenwaag Hausnummer 20 (ca. 400 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Diese Maßnahme wäre mündend an die beiden vorherigen. Weitestgehend besteht auf diesem Streckenabschnitt nur eine einseitige Bebauung. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>siehe oben (Seite 15)</p> | | |
| | | <p><u>Goethestraße zwischen Bahnhofstraße und Pforzheimer Straße (B 10) (ca.180 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner (große Anzahl?), der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>Hier handelt es sich um einen sogenannten "Lückenschluss" der T 30 - Maßnahmen. Des Weiteren: siehe oben</p> | | |
| | | <p><u>Lienzinger Straße zwischen Bahnhofstraße und Höhe LIDL (ca. 160 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner (große Anzahl?), der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>siehe oben (Seite 15)</p> | | |
| | | <p><u>Ötisheimer Straße (L1132) zwischen Ziegeleistraße und Pforzheimer Straße (B10) (ca. 270 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>siehe oben (Seite 15)</p> | | |
| | | <p><u>Pforzheimer Straße (B10) zwischen Pforzheimer Straße Hausnummer 96 und Einmündung Rappstraße (ca. 700 Meter):</u> Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>siehe oben (Seite 15)</p> | | |
| | | <p><u>B10 Pforzheimer Straße Hausnummer 96 bis 250 m westlich, 70 km/h ganztags (ca. ? Meter):</u> Sind hier die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung für eine große Anzahl an Betroffenen überschritten? Diese Maßnahme wäre anschließend an die vorherige. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Soweit im Entwurf des Lärmaktionsplans für die B 10 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h außerorts ganztags angeregt wird, ist darauf hinzuweisen, dass eine solche Beschränkung in der Regel nicht geeignet ist, eine spürbare Lärmreduzierung zu erreichen. Die Lärmschutz-Richtlinien erfordern eine Lärminderung von (gerundet) 3 dB(A). Der Umstand, dass bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h innerorts generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden</p> | <p>Diese Maßnahme zielt darauf hin, den Übergang von außerorts zulässigem Tempo 100 auf den mit T30 geplanten Maßnahmenbereich auf der Pforzheimer Straße zu gestalten. Das T 70 übernimmt hier die Funktion eines (nicht mehr zulässigen, aber erforderlichen) "Geschwindigkeits-trichters".</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|-----|---|---|--|--|
| | | <p>kann, lässt sich nicht auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Die Pegelminderung müsste in diesem Bereich auch noch berechnet werden. Auch bei geringeren Pegelminderungen als 2,1 dB (A) kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung dann möglich sein, wenn Richtwertüberschreitungen im Bereich von Wohnbebauung erheblichen Umfangs gegeben sind. Dies ist jedoch hier nach einer ersten Einschätzung nicht der Fall. Vielmehr steht eine vermutlich geringe Anzahl Betroffener außer Verhältnis zu den mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehenden negativen Effekten wie Fahrzeitverlusten und Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion einer Bundesstraße.</p> <p>Hier wäre zu prüfen, ob nicht z.B. andere straßenbauliche oder sonstige Maßnahmen zur Lärmminde- rung in Betracht kämen.</p> | | | |
| | | <p><u>Stuttgarter Straße (B10) zwischen Hindenburgstraße und Uhlandstraße (ca. 550 Meter):</u></p> <p>Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung ver- weisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> <p>Auf diesem Abschnitt wurde bereits im Jahr 2011 einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zugestimmt, da die rechtlichen Voraussetzungen vorlagen, die Umset- zung/Anordnung ist bislang nicht erfolgt.</p> | <p>Die Verwaltung wurde beauftragt, die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde zu einer Geschwindig- keitsreduzierung auf 40 km/h durchgehend auf der B10 zu erlangen.</p> <p>Diese Zustimmung konnte jedoch nicht erreicht werden. In der Folgezeit wurde dann ein lärmoptimierter Asphalt auf der B10 Stuttgarter Straße eingebaut.</p> <p>Die Auswirkungen dieses Asphalts auf die immer noch verbleibende Lärmbelastung wurde erst im Rahmen der Ausarbeitung des Lärmaktionsplans 3. Runde bekannt.</p> | | |
| | | <p><u>Lienzinger Straße zwischen Lienzinger Straße Hausnummer 78 und Einmündung Kerschensteinerstraße (ca. 550 Meter) nachts:</u></p> <p>Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung ver- weisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p> | <p>siehe oben (Seite 15)</p> | | |
| | | <p><u>B10 Umgehungsstraße (Enzberg) von Finkenwiesenstraße 29 bis Sportplatz 70 km/h ganztags (Verbin- dung zwischen bestehenden Tempo 70) (ca. 500? Meter):</u></p> <p>Sind hier die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung für eine große Anzahl an Betroffenen überschritten?</p> <p>Hinsichtlich der genauen Anzahl der betroffenen Bewohner, der Höhe der berechneten Lärmpegel je Gebäude und der Ermessensabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen; ebenso, was bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts auf 70 km/h zu beachten ist (siehe Ausführungen zur B10 Pforzheimer Straße).</p> | <p>Die Maßnahme entfällt, da sie zwischenzeitlich aus Si- cherheitsgründen umgesetzt worden ist. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Umgehungsstraße (B10) Enzberg im Bereich der Alten Lederfabrik wurde auf 50 km/h, im weiteren Verlauf bis zur Kanalstraße auf 70 km/h reduziert. Aus Gründen der Verkehrssicherheit musste dort wegen der zu kurzen Sichtachsen für den Anhalteweg das Tempolimit eingerichtet werden. Wegen des dortigen Unfallaufkommens wurde dies von der Un- fallkommission festgelegt und angeordnet. Die Anordnung wurde am 04.12.2020 erlassen und Anfang des Jahres 2021 umgesetzt.</p> | | |
| | | <p>Wie bereits ausgeführt, bedarf es gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e zu allen beabsich- tigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, nicht nur im Rahmen der Lärmaktionsplanung, der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46.</p> <p>Soweit aus unseren Unterlagen ersichtlich, wurde nicht zu allen im Lärmaktionsplan angeführten Ge-</p> | <p>Die untere Verkehrsbehörde wird diese Prüfung in Zu- sammenhang mit der Antragstellung durchführen.</p> | | |

23. September 2021
 Mühlacker_LAP3_Synopse_TÖB.wpd

| Nr. | TÖB | Anregung | Stellungnahme der Verwaltung | | |
|-----|--|---|---|--|--|
| | | <p>schwindigkeitsbeschränkungen als bereits realisierten Lärmschutzmaßnahmen vom Regierungspräsidium Karlsruhe als höherer Straßenverkehrsbehörde eine Zustimmung gegeben.</p> <p>Soweit sich die verkehrsrechtlichen Anordnungen auf diesen Anordnungsgrund stützen, wäre dies von der Straßenverkehrsbehörde zu überprüfen.</p> | | | |
| | | <p>Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies möglich ist, weil eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt.</p> | <p>Die Stadt Mühlacker dankt dem RP Karlsruhe für diese Einschätzung.</p> | | |
| 17 | <p>Stadt Mühlacker Untere Straßenverkehrsbehörde</p> <p>Schreiben vom 09.04.2021</p> | <p>Die unter Ziff. 1.7.1 genannte Umgehungsstraße B10 Enzberg, Finkenwiesenstraße bis Sportplatz ist bereits auf 70 km/h reduziert. Wegen des dortigen Unfallaufkommens wurde dies von der Unfallkommission so festgelegt und angeordnet. Im unmittelbaren Bereich der Lederfabrik besteht sogar ein Tempolimit von 50 km/h.</p> <p>Für alle übrigen vorgeschlagenen straßenrechtlichen Maßnahmen, insbesondere Tempobegrenzungen, muss jeweils die Zustimmung des RP Karlsruhe eingeholt werden. Wenn diese im Einzelfall dann vorliegt, ist eine zügige Umsetzung machbar.</p> <p>Hinsichtlich der Auswirkungen von Tempolimits auf den Busverkehr müssen die Betreiber sich detailliert äußern. Inwieweit die berechneten Fahrzeitverlängerungen insbesondere zu Hauptverkehrszeiten für die Unternehmen fahrplantechnisch umsetzbar sind, kann von uns nicht abschließend bewertet werden.</p> <p>Insgesamt ist das straßenrechtliche Instrumentarium bereits jetzt an vielen Stellen in der Stadt im Sinne des Lärmschutzes wirksam. Ergänzende Maßnahmen können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen und der erforderlichen Zustimmung des RP Karlsruhe schnell umgesetzt werden.</p> | <p>Die Verwaltung dankt der Unteren Straßenverkehrsbehörde für die Informationen zur bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 10.</p> <p>Eine entsprechende Korrektur der Planunterlagen wird im Endbericht des Lärmaktionsplans vorgenommen.</p> <p>Eine Beteiligung des ÖPNV hat bereits stattgefunden.</p> <p>Die Verwaltung dankt der unteren Straßenverkehrsbehörde für deren Bereitschaft zur zeitnahen Umsetzung der geplanten Maßnahmen nach der Zustimmung durch das RP.</p> | | |