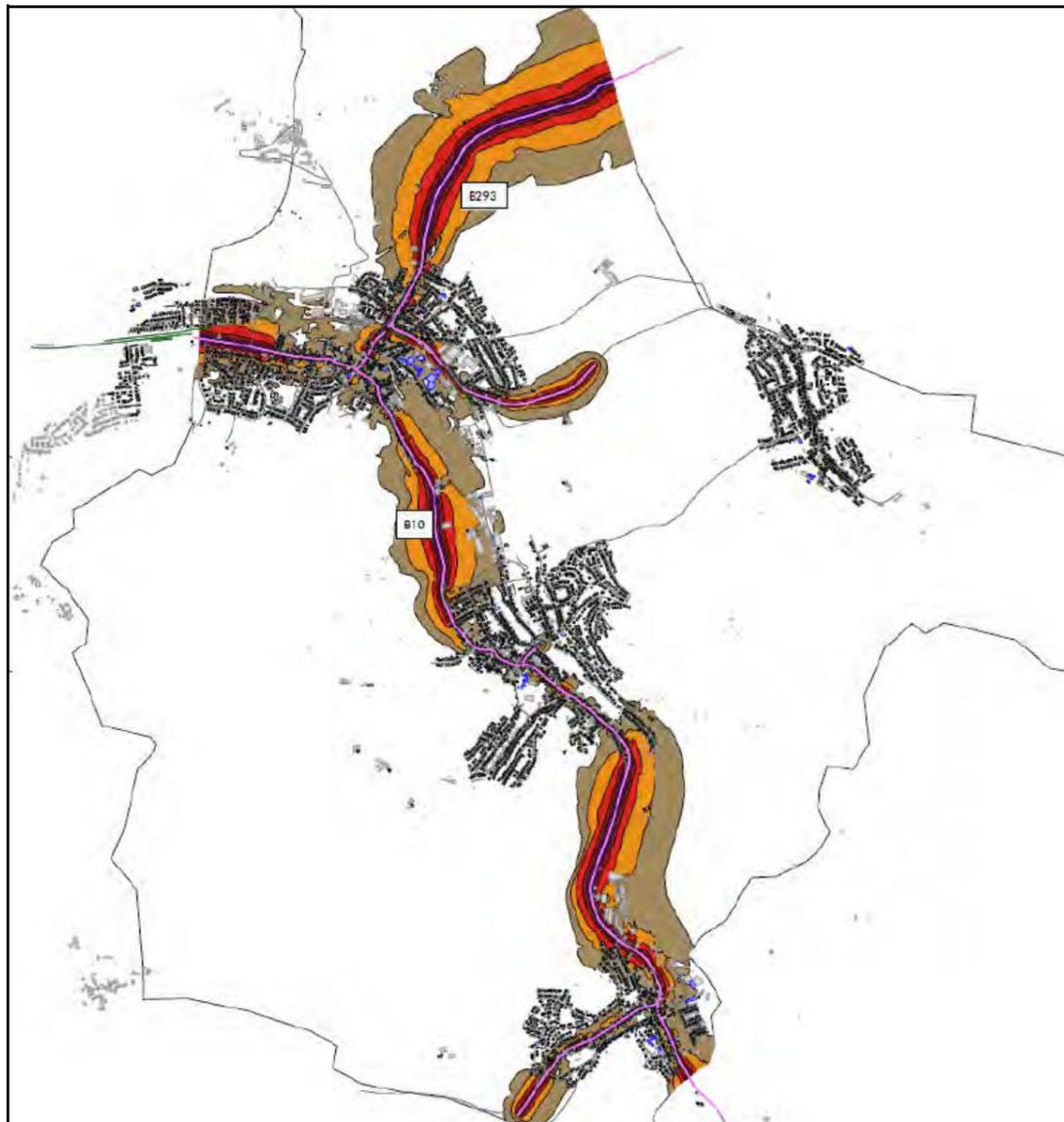


Gemeinde Pfinztal

Lärmaktionsplan Pfinztal

– Offenlage –

Synopse



18. Februar 2021
Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	KVV	3
2	Höhere Naturschutzbehörde (HNB)	3
3	Industrie- und Handelskammer Karlsruhe	4
4	Polizeipräsidium Karlsruhe	5
5	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 5	5
6	Stadt Karlsruhe	5
7	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 1	6
8	Landratsamt Karlsruhe	9
9	Gemeinde Remchingen Bürgermeisteramt	14
10	Gemeinde Walzbachtal Bürgermeisteramt	14
11	Gemeinde Weingarten Bürgermeisteramt	14
12	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	14
13	Verkehrsbetriebe Karlsruhe	14
14	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	14

Öffentlichkeit:

1	15
2	15

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 13.03.2020 - 24.04.2020 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 13.03.2020 - 24.04.2020 und – Pandemiebedingt – zusätzlich vom 02.06.2020 - 10.07.2020 zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Pfinztal

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	KVV Schreiben vom 17.03.2020	<p>Auf Seite 32 wird berechnet, wie sich die Fahrzeit eines Busses verlängert, wenn eine Strecke (hier die Wöschbacher Str. in Berghausen) statt mit 40 km/h nunmehr mit 30 km/h befahren wird. Dies verwundert, da zur Zeit die fragliche Straße keiner streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung unterliegt. Somit gilt hier das Tempo 50 km/h. Damit gibt es - nach Auffassung des KVV - zwei legitime Methoden, die wahrscheinliche Fahrzeitverlängerung zu prognostizieren. Entweder man legt die jeweils höchstmögliche Geschwindigkeit zu Grunde, dann ergibt sich eine Differenz von 45,6 sec oder man geht davon aus, dass die im Verkehrsfluss zu erzielende Geschwindigkeit ein Fünftel unter der höchstmöglichen Geschwindigkeit liegt, dann sind es in der Tat 40 km/h, aber auch 24 km/h zugrunde zu legen. Die Differenz ist dann 57 sec, also fast eine Minute. Es verwundert, dass dieser Bruch in der Logik dem Planungsbüro nicht aufgefallen ist; von einem absichtlichen Schönrechnen geht der KVV natürlich nicht aus. Des Weiteren ist zu bedenken, dass die Wöschbacher Straße auch keinen Parkrestriktionen unterliegt und relativ schmal ist - insbesondere im Gebiet zwischen dem Fachmarktzentrum und der Haltestelle gibt es viele parkende Fahrzeuge. In diesen Fällen kann sich der Zeitverlust nahezu verdoppeln, da auch der Gegenverkehr (der abzuwarten ist) mit reduzierter Geschwindigkeit die Engstelle passieren muss.</p> <p>Wir können daher mit ziemlicher Sicherheit sagen, dass die Zeitverluste der Buslinie bei mehr als 28,5 sec liegen werden. Wir gehen daher von 45 sec + x aus. Wie angemerkt, wird die Linie teilweise im 20 Minuten Takt bedient. Dabei handelt es sich in der Regel um den gleichen Bus. Die Fahrzeit liegt heute bei 8 Minuten, somit ist die reine Fahrzeit pro Stunde $6 \times 8 = 48$ Min; dies ist die Obergrenze, um einen 20-Minuten-Takt mit einem Fahrzeug stabil halten zu können, da auch die Anschlüsse von der Stadtbahn abzuwarten sind (und trotzdem der Folgeanschluss auf die Bahn nicht gefährdet werden darf).</p> <p>Laut Nahverkehrsplan darf der KVV auf der Linie nur dann solch einen dichten Takt anbieten, wenn dies im Vergleich zu einem 30-Minuten-Takt kostenneutral ist. Auf diesen Mechanismus möchten wir ausdrücklich hinweisen.</p>	<p>Die attraktive Anbindung des Ortsteils Wöschbach an die S-Bahn ist für die Gemeinde Pfinztal unbedingt notwendig.</p> <p>Ein 30- Minuten-Takt anstelle des 20-Minuten-Taktes stellt die Attraktivität der Linie 151 erheblich in Frage.</p> <p>Wie seitens des KVV korrekt beschrieben, unterliegt die Wöschbacher Straße derzeit noch keinen Parkrestriktionen und ist relativ schmal, insbesondere im Gebiet zwischen den Fachmarktzentren und der Haltestelle gibt es viele parkende Autos, die bereits heute zu Zeitverlust führen. Diese Zeitverluste sind dem KVV aus dem täglichen Linienbetrieb bekannt und können nicht der Maßnahme T 30 hinzuaddiert werden. Vielmehr bestätigt diese Aussage die Berechnungen des Gutachters dahingehend, dass es bereits im Bestand nicht möglich ist, mit 50 km/h auf der Wöschbacher Straße zu verkehren. Die Verwaltung ist vielmehr sogar der Auffassung, dass bereits heute 30 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit im Streckenverlauf zwischen der Haltestelle und dem Ortsausgang nicht überschritten werden können und somit die Anordnung von T 30 auf der Wöschbacher Straße tendenziell sogar Fahrzeitneutral ist.</p> <p>Trotzdem wird die Verwaltung der Gemeinde Pfinztal in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde zwei absolute Halteverbotszonen im Bereich der Wöschbacher Straße in Zusammenhang mit der anstehenden Fahrbahnsanierung ausweisen. Die Fahrzeitverluste können somit weiter minimiert werden.</p> <p>Die Gemeinde würde es begrüßen, wenn auch aus Sicht des KVV dieser Weg einen geeigneten Kompromiss dahingehend darstellen könnte, die Buslinie 151 weiter attraktiv zu betreiben und gleichzeitig dem vorrangigen Schutzziel in der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Pfinztal nachzukommen, die Gesundheit der lärm betroffenen Anwohner in der Wöschbacher Straße zu schützen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
2	Höhere Naturschutzbehörde (HNB) Schreiben vom 01.04.2020	<p>Sie haben uns als Höhere Naturschutzbehörde (HNB) mit Schreiben vom 13.03.2020 im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange den Entwurf eines Bebauungsplans zur Stellungnahme übersandt.</p> <p>Die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden ganz überwiegend von der Unteren Naturschutzbehörde (UNB) wahrgenommen (vgl. § 58 Absatz 1 NatSchG). Wir gehen davon aus, dass Sie die zuständige UNB in Ihrem Verfahren ebenfalls beteiligt haben.</p> <p>Gegebenenfalls sind wir als HNB für die Erteilung einer natur- oder artenschutzrechtlichen Ausnahme oder Befreiung zuständig. Sofern eine solche erforderlich ist, benötigen wir einen förmlichen Antrag, der sich in seiner Begründung explizit auf die Tatbestandsvoraussetzungen der Ausnahme- oder Befrei-</p>	Information	Wird zur Kenntnis genommen	

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss																		
		<p>ungsregelung bezieht. Die Frist des § 4 BauGB gilt in diesem Fall nicht.</p> <p>In der Anlage 1 finden Sie eine Tabelle, aus der Sie ersehen können, in welchen Fällen eine Zuständigkeit der Höheren Naturschutzbehörde (HNB) gegeben ist, sowie in Anlage 2 Hinweise zum Verfahren.</p> <p>Bitte wenden Sie sich an Ihre zuständige UNB Karlsruhe.</p>																					
		<p>Anlage 1</p> <p>Zuständigkeit der höheren Naturschutzbehörde im Bauleitverfahren</p> <p>Antrag auf naturschutzrechtliche Ausnahme oder Befreiung im Bauleitplanverfahren</p> <table border="1" data-bbox="507 793 976 1381"> <thead> <tr> <th></th> <th>Art des Verstoßes</th> <th>Was ist zu tun ?</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Naturschutzgebiet (NSG)</td> <td>Verstoß gegen Ver- oder Gebote der NSG-Verordnung</td> <td>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG</td> </tr> <tr> <td>Landschaftsschutzgebiet (LSG)</td> <td>Verstoß gegen Ver- oder Gebote der LSG-Verordnung; es handelt sich um ein sog. dienendes LSG nach § 28 Abs. 2 NatSchG</td> <td>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG</td> </tr> <tr> <td>Artenschutz</td> <td>Verstoß gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG und FFH-Anhang-IV-Art oder europäische Vogelart betroffen</td> <td>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Sind ausschließlich nur besonders geschützte europäische Vogelarten betroffen, ist der Antrag bei der UNB zu stellen.</td> </tr> <tr> <td>Biotopschutz</td> <td>>Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop innerhalb eines NSG und Eingriff ausgleichbar oder >Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop und Eingriff nicht ausgleichbar</td> <td>>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG, § 33 Abs. 4 NatSchG. >Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG</td> </tr> <tr> <td>Natura 2000</td> <td>Erhaltungsziele eines Natura2000-Gebiets berührt</td> <td>UNB entscheidet über Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG unter Mitwirkung der HNB nach § 58 Abs. 3 Nr. 3 NatSchG</td> </tr> </tbody> </table>		Art des Verstoßes	Was ist zu tun ?	Naturschutzgebiet (NSG)	Verstoß gegen Ver- oder Gebote der NSG-Verordnung	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG	Landschaftsschutzgebiet (LSG)	Verstoß gegen Ver- oder Gebote der LSG-Verordnung; es handelt sich um ein sog. dienendes LSG nach § 28 Abs. 2 NatSchG	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG	Artenschutz	Verstoß gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG und FFH-Anhang-IV-Art oder europäische Vogelart betroffen	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Sind ausschließlich nur besonders geschützte europäische Vogelarten betroffen, ist der Antrag bei der UNB zu stellen.	Biotopschutz	>Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop innerhalb eines NSG und Eingriff ausgleichbar oder >Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop und Eingriff nicht ausgleichbar	>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG, § 33 Abs. 4 NatSchG. >Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG	Natura 2000	Erhaltungsziele eines Natura2000-Gebiets berührt	UNB entscheidet über Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG unter Mitwirkung der HNB nach § 58 Abs. 3 Nr. 3 NatSchG	<p>Anlage 2</p> <p>Hinweise zum Verfahren</p> <p>Sollten Sie für die Umsetzung Ihres Bebauungsplans eine naturschutzrechtliche Ausnahme oder Befreiung benötigen, so sollte diese zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses vorliegen oder zumindest verbindlich avisiert sein. Es ist in jedem Fall erforderlich, dass Sie mit uns Kontakt aufnehmen und unter Zusendung aller erforderlichen Unterlagen die Grundlage dafür schaffen, dass wir Ihnen eine Planung in die Ausnahme- oder Befreiungslage hinein bestätigen können.</p> <p>Grundsätzlich gilt Folgendes: Gemäß § 1 Absatz 3 Satz 1 BauGB haben die Gemeinden die Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist ein Bauleitplan nicht erforderlich und damit nichtig, wenn diesem ein nicht ausräumbares rechtliches oder tatsächliches Hindernis entgegensteht. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Voraussetzungen für eine positive Entscheidung über Ausnahme- oder Befreiungsanträge nicht vorliegen. Die Frage der Vereinbarkeit Ihrer Planungen mit den oben dargestellten naturschutzrechtlichen Anforderungen sollte daher geklärt sein, bevor der Feststellungs- oder Satzungsbeschluss gefasst wird.</p> <p>Selbstverständlich beraten wir Sie im Rahmen unserer Zuständigkeiten und Möglichkeiten gerne und suchen zusammen mit Ihnen nach Möglichkeiten, wie Ihr Bauleitplan so gestaltet werden kann, dass er mit den von uns zu vollziehenden naturschutzrechtlichen Normen vereinbar ist und auf Akzeptanz stößt. Wir bitten jedoch vor dem Hintergrund unserer sehr eingeschränkten personellen Möglichkeiten um Verständnis, wenn wir nicht jeden Wunsch nach Beratung und Information stets zeitnah nachkommen können. Insbesondere in problematischen Fällen ist es sehr hilfreich, wenn der Dialog möglichst frühzeitig beginnt.</p> <p>Bitte stellen Sie die gegebenenfalls erforderlichen Anträge – in Ihrem eigenen Interesse – rechtzeitig.</p>		
	Art des Verstoßes	Was ist zu tun ?																					
Naturschutzgebiet (NSG)	Verstoß gegen Ver- oder Gebote der NSG-Verordnung	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG																					
Landschaftsschutzgebiet (LSG)	Verstoß gegen Ver- oder Gebote der LSG-Verordnung; es handelt sich um ein sog. dienendes LSG nach § 28 Abs. 2 NatSchG	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG																					
Artenschutz	Verstoß gegen artenschutzrechtliche Zugriffsverbote des § 44 Abs. 1 und 5 BNatSchG und FFH-Anhang-IV-Art oder europäische Vogelart betroffen	Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG. Sind ausschließlich nur besonders geschützte europäische Vogelarten betroffen, ist der Antrag bei der UNB zu stellen.																					
Biotopschutz	>Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop innerhalb eines NSG und Eingriff ausgleichbar oder >Eingriff in gesetzlich geschütztes Biotop und Eingriff nicht ausgleichbar	>Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Ausnahme nach § 30 Abs. 3 BNatSchG, § 33 Abs. 4 NatSchG. >Förmlicher Antrag bei der HNB auf Erteilung einer Befreiung nach § 67 BNatSchG, § 54 NatSchG																					
Natura 2000	Erhaltungsziele eines Natura2000-Gebiets berührt	UNB entscheidet über Verträglichkeit nach § 34 BNatSchG unter Mitwirkung der HNB nach § 58 Abs. 3 Nr. 3 NatSchG																					
3	<p>Industrie- und Handelskammer Karlsruhe</p> <p>Schreiben vom 09.04.2020</p>	<p>Grundsätzlich sind die vorgeschlagenen Maßnahmen für die 3. Runde nachvollziehbar.</p> <p>Technische Maßnahmen, wie die Fahrbahnsanierung und das Aufbringen von Flüsterasphalt, sind aus unserer Sicht immer zu bevorzugen. Mit ihnen können ohne weitere Verkehrsbeschränkungen gute Ergebnisse erzielt werden. Eine Geschwindigkeitsminderung auf Tempo 30 auf den genannten Streckenabschnitten würde die bereits umgesetzten Geschwindigkeitsreduzierungen ergänzen und vervollständigen. Dadurch, dass die Strecken an bereits umgesetzte Tempo-30-Abschnitte direkt anknüpfen und es zwischendurch nicht zu einer Geschwindigkeitsänderung kommt, gehen wir davon aus, dass die Maßnahme einem steten Verkehrsfluss nicht entgegensteht.</p> <p>Durch Geschwindigkeitsreduzierungen sollte auf keinen Fall das Angebot des ÖPNV verschlechtert werden. Zurecht überprüfen Sie daher die zeitlichen Einbußen, die für die Buslinie 151 durch diese Maßnahme entstehen. Hierbei möchten wir darauf hinweisen, dass bitte die gesamte Strecke der Buslinie mit möglichen weiteren Einschränkungen in die Betrachtung mit einfließen sollte. Auch wenn der potenzielle Fahrzeitverlust in der betrachteten Ortslage vertretbar erscheint, so kann sich dieser durch</p>	<p>Information</p> <p>Die Gemeinde Pfinztal begrüßt diese Einschätzung.</p> <p>Die Verwaltung ist der Auffassung, dass bereits heute 30 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit der Line 151 im Streckenverlauf der Wöschbacher Straße zwischen der Haltestelle und dem Ortsausgang nicht überschritten werden können und somit die Anordnung von T 30 auf der</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>																			

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Summierung mit weiteren Einschränkungen entlang der Strecke schnell negativ auf das ÖPNV-Angebot auswirken.</p> <p>Bzgl. des Durchfahrtsverbots für Lkw >3,5 to möchten wir anregen, zunächst eine Beschränkung auf >7,5 to in Betracht zu ziehen. Durchfahrtsverbote sollten immer nur solange gelten, wie sie auch tatsächlich nötig und gerechtfertigt sind. Kann eine gewünschte Lärminderung auch durch andere Maßnahmen, z.B. aufgrund neuer technischer Erkenntnisse oder Errungenschaften, erzielt werden, oder Durchfahrtsverbote sind aufgrund der künftigen Entwicklung schlicht nicht mehr notwendig, sollten diese auch wieder rückgängig gemacht werden.</p>	<p>Wöschbacher Straße tendenziell sogar Fahrzeitneutral ist. Eine Summierung von Fahrzeitverlusten tritt im Fall der Linie 151 nicht ein, da diese ausschließlich im Ringverkehr zwischen dem S-Bahn-Haltepunkt Berghausen und Wöschbach verkehrt und keine weiteren Abhängigkeiten bedingt.</p> <p>Im Gemeindegebiet von Pfinztal besteht bereits ein überwiegendes Lkw-Durchfahrtsverbot für Lkw > 12 to auf den Bundesstraßen, das durch eine Änderung in den zugehörigen Verordnungen zwischenzeitlich auf > 7,5 to angepasst worden ist.</p> <p>Um dem Gesundheitsschutz der Anwohner gerecht zu werden, bleibt der Gemeinde keine Alternative, als den Lkw-Verkehr auf dem Hauptstraßennetz durch die Forderung einer weiteren Tonnagebeschränkung der Lkw weiter zu reduzieren.</p>		
4	<p>Polizeipräsidium Karlsruhe</p> <p>Schreiben vom 20.04.2020</p>	<p>In dem zur Anhörung vorgelegten Zwischenbericht des ´Lärmaktionsplans Pfinztal – 3. Runde´ werden unter Punkt 5.2.3 „Planerische Maßnahmen“ unter anderem Verbote von Durchfahrten für unterschiedliche Fahrzeugklassen und/oder Tageszeiten angeführt.</p> <p>Die in dem Zwischenbericht vorgeschlagenen Verkehrsverbote gehen deutlich über die auf der Gemarkung Pfinztal bereits bestehenden Verkehrsverbote für den Schwerverkehr hinaus.</p> <p>Es ist jedoch nicht ersichtlich welche Ausweichstrecken für die von den Verkehrsverboten betroffenen Verkehrsarten vorgesehen sind.</p> <p>Es wäre daher in diesem Zusammenhang zu prüfen, ob die vorgeschlagenen Verkehrsverbote lediglich zu einer unzulässigen Verlagerung der Lärmbelastungen in andere schutzwürdige Gebiete führen, ob die Ausweichstrecken leistungsfähig sind und ob diese keine Unfallhäufungsstellen aufweisen die durch den Mehrverkehr eine Erhöhung der Unfallgefahren erwarten lassen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass zwischen den BAB-Anschlussstellen Pforzheim-West und Karlsbad die BAB-Bedarfsumleitung U 31 über die B 10 und L 563 geführt wird und diese bei Störungen auf der BAB vom Schwerverkehr uneingeschränkt befahren werden kann.</p> <p>Da die Umfahrung der BAB auf Grund der geltenden Maut-Regelungen ansonsten für den Schwerverkehr weder wirtschaftliche noch zeitliche Vorteile bringt, würden die vorgeschlagenen Verkehrsverbote vorrangig den in Pfinztal und den angrenzenden Kommunen ansässigen Schwerverkehr treffen.</p> <p>Die unter dem Punkt „Ruhender Verkehr / Parkraummanagement“ dargestellten Verkehrsprobleme können aus verkehrspolizeilicher Sicht in vollem Umfang bestätigt werden.</p> <p>Die in diesem Zusammenhang vorgeschlagenen Lösungsansätze werden uneingeschränkt befürwortet.</p>	<p>Für den nicht ortsbezogenen und anliegerseitigen Lkw-Verkehr besteht eine hervorragende Ausweichstrecke über die BAB A8 und die BAB A5. Nicht die Verlagerung der Lärmbelastung aus Berghausen heraus in andere schutzwürdige Gebiete, sondern vielmehr die Verlagerung des Autobahnverkehrs mit seiner durch die Lkw-bedingten Lärmbelastung in das Gemeindegebiet von Pfinztal stellt das eigentliche Problem dar. Gerade die Streckenführung durch die Gemeinde ist nicht leistungsfähig und zudem eine Unfallhäufungsstelle.</p> <p>Die Gemeinde wird daher von ihrem Ziel des Lkw-Verbotes nicht abrücken und die Umsetzung mit Nachdruck weiterverfolgen.</p> <p>Die Gemeinde Pfinztal begrüßt diese Einschätzung.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
5	<p>Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 5</p> <p>Schreiben vom 21.04.2020</p>	<p>Das Regierungspräsidium Karlsruhe, Referate 53.1 und 53.2, nimmt in seiner Funktion als Landesbetrieb Gewässer, d.h. als Träger der Ausbau- und Unterhaltungslast an den Gewässern I. Ordnung sowie als Betreiber der Grundwassermessstellen des Landesmessnetzes Baden-Württemberg, wie folgt Stellung:</p> <p>Im Maßnahmenbereich befinden sich keine Gewässer I. Ordnung und keine Grundwassermessstellen des Landes. Wir sind somit von dem Vorhaben nicht berührt.</p> <p>Unsere weitere Beteiligung im Verfahren ist nicht erforderlich.</p>	Information	Wird zur Kenntnis genommen	
6	<p>Stadt Karlsruhe</p> <p>Schreiben vom 21.04.2020</p>	<p>herzlichen Dank für die Beteiligung zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Pfinztal.</p> <p>Nach Durchsicht der Unterlagen haben wir keine Einwände zu dem Lärmaktionsplan und wünschen weiterhin gutes Gelingen.</p>	Information	Wird zur Kenntnis genommen	

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) - 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) - in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbelastungen 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.</p> <p>Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ (bzw. deren Nachfolgerichtlinie) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-“ ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist der LDEN-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die weitere Prüfung, insbesondere für die Vorlage zur Zustimmung durch die höhere Straßenverkehrsbehörde neben der Darstellung in RLS-90-Werten auch ein Nachweis über die <u>konkrete Zahl der Lärmbetroffenen</u> anhand einer gebäudescharfen Darstellung zu erbringen ist. Denn neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbaulastträgers und der Polizei einbezogen werden. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Zu den im Erläuterungsbericht aufgeführten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärminderung nehmen wir nachfolgend im Einzelnen Stellung.</p> <p>Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes im Zuge der Karlsruher Straße (B 10) zwischen den Anwesen Karlsruher Straße 148 A und 194 sowie im Zuge der Wöschbacher Straße (K 3451) zwischen Jöhlinger Straße (B 293) und Finkenstraße</p> <p>Aus dem vorgelegten Zwischenbericht ergibt sich, dass sich entlang der Karlsruher Straße zwischen den Hausnummern 148 A und 194 Beurteilungspegel von bis zu 73 dB(A) tags und bis zu 63 dB(A) nachts</p>	<p>Information</p> <p>Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90 werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von Modus Consult zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 5.3 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 über die BAB A8 / A 5 bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden Relationen mit den Ergänzungen des bestehenden T 30 keine maßgeblichen zusätzlichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.</p> <p>Entsprechenden Unterlagen werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung zur weiteren Entscheidungsfindung zur</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die für die verkehrsbehördlichen Anordnungen erforderlichen Unterlagen zu erstellen und nach Beschluss des LAP an die Verkehrsbehörde zu übermitteln.</p>	

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>(VBUS) berechnen. Im Bereich der Wöschbacher Straße ergeben sich Lärmwerte von teilweise bis zu 70 dB(A) am Tag und bis zu 60 dB(A) in der Nacht (VBUS). Lärmbetroffenheiten zeigen sich in den genannten Bereichen demnach sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum. Die konkrete Anzahl wäre zu gegebener Zeit – spätestens im Rahmen des Antrages auf Zustimmung zu geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen – gebäudescharf und umgerechnet in Werte nach RLS-90 zu dokumentieren.</p> <p>Die in die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Pfinztal aufgenommene Wöschbacher Straße fällt nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG. Vielmehr handelt es sich um eine Kreisstraße, welche die Lärmkartierung 2017 der LUBW nicht beinhaltet. Für nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte, die – wie hier – auf freiwilliger Basis in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden, gilt, dass die Straßenverkehrsbehörde durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen kann. Grundsätzlich sind die Fachbehörden nach wie vor an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden. Mit dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung wurden weitere ermessenslenkende Festlegungen erlassen, wobei die Ermessensausübung unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat.</p> <p>Durchfahrtsverbot für Lkw >3,5 t zGM auf der B 10 zwischen Berghausen „Laubkreuzung“ und Kleinsteinbach sowie auf der L 563 (Bockstalstraße)</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass Lkw-Durchfahrtsverbote einen sehr erheblichen Eingriff in die Freizügigkeit des Verkehrs bedeuten, insbesondere wenn es sich dabei um Straßen mit vorwiegend überörtlichen Funktionen (Bundes- und Landesstraßen) handelt. Die Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten ist deshalb mit äußerster Sorgfalt zu prüfen.</p> <p>Die durch ein Lkw-Durchfahrtsverbot verursachte Verlagerung des Lkw-Verkehrs setzt grundsätzlich voraus, dass geeignete Ausweichstrecken zur Verfügung stehen. In vielen Fällen spielt der Ziel- und Quellverkehr ortsansässiger Gewerbebetriebe eine nicht unbedeutende Rolle. Dieser „hausgemachte“ Lkw-Verkehr soll nach Auffassung der Gemeinden auf Druck des Gewerbes möglichst weitgehend von dem Verbot verschont bleiben. Jedoch können schon ein oder zwei laute Lkw, insbesondere in den frühen Morgenstunden, die Nachtruhe nachhaltig stören. Bei einem nicht unerheblichen Anteil an Ziel- und Quellverkehr ist davon auszugehen, dass eine solche Maßnahme nur eine sehr geringe Wirksamkeit hinsichtlich der Lärmreduzierung erzielen würde, die bei den vom Verkehrslärm betroffenen Anwohnern keine subjektiv empfundene Verbesserung bewirkt und außer Verhältnis zum Eingriff gegenüber dem vom Verbot erfassten Lkw-Verkehr stünde. Als Konsequenz wäre eine möglichst weitgehende Sperrung des Lkw-Verkehrs notwendig. Ausnahmen schwächen die Wirkung des Lkw-Verbotes erheblich. Je nachdem, wie umfangreich das verbleibende Potential ist und wie es sich zum Gesamtpotential vor der Sperrung verhält, kann die Maßnahmenwirkung so gering werden, dass gegen den tatsächlich noch betroffenen Lkw-Verkehr das Prinzip der Verhältnismäßigkeit verletzt sein könnte.</p> <p>Hinzu kommt, dass es sich bei der L 563 (Bockstalstraße) um die Bedarfsumleitung U 30 handelt. Diese verläuft von der Anschlussstelle Pforzheim-West über die B 10 nach Pfinztal-Kleinsteinbach, von dort über die L 563 (Bockstalstraße) und die L 623 bei Karlsbad-Langensteinbach zur Anschlussstelle Karlsbad. Im Falle eines Lkw-Durchfahrtsverbotes gäbe es keine gesetzliche Ausnahmeregelung, die es Lkw gestatten würde, im Bedarfsfall die gesperrten Strecken als Bedarfsumleitungen zu nutzen. Bei dem sog. „Bedarfsfall“ handelt es sich um nicht vorhersehbare Verkehrsstörungen auf der Autobahn. Diese nicht vorhersehbaren Verkehrsstörungen sind nicht nur Ausleitungssituationen während einer Vollsperrung durch die Polizei, sondern auch verkehrsabhängige Störungen wie z.B. Staubildung, erhöhtes Verkehrsaufkommen. Es steht somit, ohne weitere polizeiliche Maßnahme, dem Fahrzeugführer frei, bei „besonderen Verkehrslagen“, wie z.B. Stau, die ausgeschilderten Umleitungsstrecken zu befahren. Bereits aus diesem Grund ist es nicht möglich, ein Lkw-Durchfahrtsverbot für die Bockstalstraße/L 563 in Pfinztal zu realisieren.</p> <p>Ergänzend weisen wir darauf hin, dass für die B 10 zwischen der Einmündung B10/B 293 in Pfinztal-Berghausen und dem Kreisverkehr Bahnhofstraße/B10 in Remchingen-Wilferdingen eine ganztägige</p>	<p>Verfügung gestellt.</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Die Gemeinde bedauert die Tatsache der Ausweisung der L 563 (Bockstalstraße) als Bedarfsumleitungsstrecke. Aufgrund der baulichen Gegebenheiten (enger Straßenraum, parkende Fahrzeuge, etc.) eignet sich nach Auffassung der Gemeinde Pfinztal die L 563 nicht als eine derartige Bedarfsumleitungsstrecke. Eine Alternativführung über die B 10 stellt dabei keine Alternative dar. Die Gemeinde wird daher von ihrem Ziel des Lkw-Verbotes nicht abrücken und die Umsetzung mit Nachdruck weiterverfolgen.</p> <p>Information</p>		

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Sperrung für Kraftfahrzeuge über 7,5 t zGM besteht (ausgenommen Anlieger).</p> <p>Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fach-recht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu be-rücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zuläs-sig sind.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 5.3 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunkti-on, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 dahingehend abgewogen worden.</p>		
8	<p>Landratsamt Karlsruhe Schreiben vom 28.04.2020</p>	<p>Amt Für Straßen Das Amt für Straßen hat hinsichtlich des Betriebs und der Unterhaltung eines "lärmoptimierten As-phalts" folgende Einschätzung: Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (umgangssprachlich auch Flüsterasphalt genannt) wird kri-tisch bewertet. Neben den höheren Erstellungskosten entstehen auf Grund einer systembedingt kürze-ren Lebensdauer kürzere Instandhaltungsintervalle, was zusätzlich zu höheren Kosten sowie häufigeren Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer und ggf. vorhandener Anwohner durch Baumaßnahmen führt. Hauptursache für "Lärm" sind in der Regel Unebenheiten im Bereich alter Aufgrabungen und Einbau-teilen. Der Asphaltbelag selbst ist demgegenüber in der Gesamtwirkung eher nachrangig. Durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt wird es daher zunächst zu einer Verbesserung kommen, die nur geringfügig besser sein kann, als beim Einbau eines herkömmlichen Belages. Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel ist es unserer Ansicht nach sinnvoller (und nachhal-tiger), stark befahrene Streckenabschnitte im Rahmen eines vorausschauenden Erhaltungsmanage-ments regelmäßig mit einem konventionellen Belag zu versehen und auf eine fachgerechte Wiederher-stellung der Fahrbahn bei Aufgrabungen und die regelmäßige Unterhaltung von ggf. vorhandenen Ein-bauteilen zu achten.</p> <p>Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht - untere Straßenverkehrsbehörde Die Firma Modus Consult hat im Dezember 2019 im Auftrag der Gemeinde Pfinztal eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans mit entsprechender Kartierung der Lärmwerte als Grundlage für verkehrsbehörd-liche Anordnungen erstellt (3. Runde). Wir haben das Ergebnis des vorgenannten Lärmaktionsplanes aufgrund der neuen Rechtsprechung bewertet.</p> <p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans sieht folgende Maßnahmen vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der Karlsruher Straße (B10) zwischen Hausnummern 148A und 194 im Ortsteil Berghausen, - Ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der Wöschbacher Straße (K3541) zwi-schen den Einmündungen Jöhlinger Straße (B293) und Finkenweg im Ortsteil Berghausen, - Lkw-Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse über 3,5 t entlang der B10 (Pforzheimer Straße) und L563 (Bockstalstraße) im Ortsteil Kleinsteinbach. 	<p>Die Gemeinde kann die Bedenken des Amtes für Straßen nachvollziehen.</p> <p>Der Verwaltung wurde nachvollziehbar dargelegt, dass der Einbau eines lärmoptimierten Belags im Bereich der Ein-mündung der B 293 in die B 10 in Berghausen, im Bereich der Grundwasserwanne an der B 293 sowie der K 3541 (Wöschbacher Straße) im Bereich der Fachmärkte aus technischen Gründen, auf den verbleibenden innerörtli-chen Streckenabschnitten der B 10, B 293 und K 3541 ins-besondere aufgrund der zahlreichen Einbauten im Stra-ßenraum nicht möglich ist. Hier ergäbe sich ein stetiger Wechsel der Fahrbahnoberflächen, welcher weder aus schalltechnischer Sicht aufgrund der dann auftretenden Lästigkeiten durch Pegelsprünge, noch aus einbautech-nischer Sicht vertretbar ist.</p> <p>Die Gemeindeverwaltung begrüßt daher die anstehende Fahrbahnsanierung, die auch bei Einsatz eines Standard-Fahrbahnbelags in jedem Fall zu einer deutlichen Ver-besserung der Schallimmissionssituation beitragen wird.</p> <p>Die Gemeindeverwaltung besteht jedoch auch nach der Fahrbahnsanierung in jedem Fall auf dem Erhalt der be-stehenden verkehrsbehördlichen Anordnungen von Tem-po 30 sowie den bestehenden Lkw-Verboten auch für den Fall, dass zukünftige Straßenbaumaßnahmen zu einem Rückgang der Verkehrslärmimmissionen führen sollten.</p> <p>Information</p>		

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen "nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt."</p> <p>Nach dem Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 29.10.2018 (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung", Az. 4-8826.15/75) stellen die Lärmschutz-Richtlinien-StV eine Orientierungshilfe dar, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen. Nach der Lärmschutz-Richtlinien-StV lassen sich straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Anwohner vor Lärm demnach dann durchführen, wenn der Beurteilungspegel den Richtwert 70 dB (A) zwischen 6 und 22 Uhr tagsüber und 60 dB (A) zwischen 22 und 6 Uhr nachts überschreitet. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind sodann möglich, wenn durch die Beschränkung der Richtwert unterschritten oder zumindest eine Lärmpegelminderung um rund 3 dB (A) erreicht wird.</p> <p>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.</p> <p>Es ist zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitlichen Bereich liegen (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07. 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Des Weiteren orientiert sich die neuere Rechtsprechung hinsichtlich der Frage, ob an Hauptverkehrsstraßen gemäß § 45 Abs. 9 S. 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Konkret ist dabei eine Überschreitung der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV genannten Immissionsgrenzwerte nachzuweisen. Für die oben genannten Ortsdurchfahrten von Berghausen legen wir im Folgenden die Grenzwerte für Mischgebiete gemäß § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV von 64 dB(A) tagsüber und 54 dB (A) nachts zugrunde. Ob Geschwindigkeitsbegrenzungen angeordnet werden können, richtet sich nach den Besonderheiten des jeweiligen Einzelfalls (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17.07. 2018, 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>In diesem Zusammenhang ist zu berücksichtigen, dass eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen ist. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).</p> <p>Die Maßnahmen im Einzelnen:</p> <p><u>Karlsruher Straße (B10) zwischen Hausnummern 148A und 194 in Berghausen</u> Entlang der Karlsruher Straße zwischen Hausnummern 148A und 194 ist an zahlreichen Gebäuden eine Überschreitung der Richtwerte gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB (A) nachts festzustellen (Plan 7). Eine Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h würde den Beurteilungspegel für die zahlreich betroffenen Anwohner der Karlsruher Straße zwischen 2 und 3 dB(A) reduzieren. Damit könnte an den Hausfassaden der Beurteilungspegel unter Richtwert abgesenkt werden. Die Maßnahme ist daher geeignet, die Anwohner vor Verkehrslärm zu schützen. Abseits der Karlsruher Straße sind bereits Tempo 30-Zonen auf den Gemeindestraßen angeordnet. Es sind daher keine Verkehrsverlagerungen in andere, ebenfalls schützenswerte Wohnbereiche zu befürchten. Trotz dessen, dass es sich um eine klassifizierte Straße mit überörtlicher Verkehrsfunktion handelt, sind die Anwohnerinteressen zum Schutz vor Lärm hier höher zu gewichten sind, als die Interessen der Fahrzeugführer, die die Bundesstraße befahren.</p>			

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der Karlsruher Straße (B10) zwischen Hausnummer 148A und 194 in Berghausen ist also aus unserer Sicht möglich. Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr und gegebenenfalls flankierende Maßnahmen müssen jedoch in Abstimmung mit dem öffentlichen Personennahverkehr erfolgen.</p> <p><u>Wöschbacher Straße (K3541) zwischen den Einmündungen Jöhlinger Straße (B293) und Finkenweg in Berghausen</u> Die zu betrachtenden Hausfassaden im Zuge der Wöschbacher Straße weisen Lärmwerte von über 64 dB(A) am Tag bzw. 54 dB(A) in der Nacht auf. Damit sind die Immissionsgrenzwerte der § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV in der Wöschbacher Straße zwischen der Einmündung Jöhlinger Straße (B293) und dem Anwesen auf Höhe Steigstraße 1 (Einmündung Steigstraße) überschritten (Plan 7). Zwischen den Anwesen Wöschbacher Straße 39 und 83 sind die Lärmwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV ebenfalls überschritten (Plan 7). Die Anwohner sind nach derzeitigem wissenschaftlichen Erkenntnisstand gesundheitskritischem Lärm ausgesetzt. Der Beurteilungspegel könnte in den oben genannten Abschnitten bei Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen 2 und 3 dB(A) verringert werden. Durch diese Maßnahme kann der Beurteilungspegel unter Richtwert abgesenkt werden. Damit könnten die betroffenen Anwohner vor Lärm geschützt werden. Zwischen der Einmündung Steigstraße und dem Anwesen Wöschbacher Straße 39 befindet sich eine Lücke von ungefähr 270 m Länge. Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018, Az. 4-8826.15/75, S. 17). In den Seitenstraßen der Wöschbacher Straße sind bereits Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche eingerichtet. Verkehrsverlagerungen in andere, ebenfalls schützenswerte Wohnbereiche sind folglich nicht zu befürchten. Es ist auch zu berücksichtigen, dass es sich um eine klassifizierte Straße mit überörtlicher Verkehrsfunktion handelt. Die Anwohnerinteressen zum Schutz vor Lärm sind hier höher zu gewichten, als die Interessen der Fahrzeugführer, die die Kreisstraße befahren. Ferner weisen wir daraufhin, dass die Lärmkartierung in der Wöschbacher Straße das Anwesen mit der Hausnummer 87 nicht enthält. Mit vorgelegten Unterlagen kann demnach lediglich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zwischen der Einmündung Jöhlinger Straße (B293) und dem Anwesen Wöschbacher Straße 83 entlang der Wöschbacher Straße in Berghausen unsererseits in Aussicht gestellt werden. Nach den Angaben des Lärmaktionsplans müssen bei Einrichtung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im besagten Bereich 28,5 Sekunden mehr Fahrzeit für die Linie 151 einkalkuliert werden. Ob dies hinsichtlich der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs noch verträglich ist und inwiefern flankierende Maßnahmen zum reibungslosen Ablauf des öffentlichen Personennahverkehrs notwendig sind, können wir erst nach entsprechender Anhörung beurteilen.</p> <p><u>B10 (Pforzheimer Straße) und L563 (Bockstalstraße) in Kleinsteinbach</u> Bei der Prüfung eines Lkw-Verbots auf der B10 (Pforzheimer Straße) und L563 (Bockstalstraße) in Kleinsteinbach muss die bereits bestehende Beschilderung miteinbezogen werden. Derzeit besteht auf der B10 zwischen Pfinztal Ortsteil Berghausen Kreuzung Karlsruher Straße (B10) / Brückstraße (B293) und Remchingen Ortsteil Wilferdingen Kreisverkehr Forststraße / Hauptstraße (B10) / Bahnhofstraße ein Verbot für Kraftfahrzeuge über einer zulässigen Gesamtmasse von 7,5 t. In Fahrtrichtung Pforzheim sind Anlieger bis Remchingen von dieser Regelung ausgenommen. In der Gegenrichtung sind Anlieger bis Berghausen ausgenommen. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen auf der B10 können daher nur als Ausweitung eines bestehenden Lkw-Durchfahrtsverbotes gesehen werden.</p>	<p>Die Gemeinde Pfinztal begrüßt diese Einschätzung. Auf der B 10 verkehren keine Buslinien des ÖPNV.</p> <p>Die Gemeinde Pfinztal begrüßt diese Einschätzung. Die Gemeinde Pfinztal ist ein lebendiger Ort mit einem hohen Bebauungsdruck. Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Kartenunterlagen stellen daher immer nur eine Momentssituation dar, mit der nicht alle Bauvorhaben tagesaktuell abgebildet werden können. Den Antragsunterlagen zur Geschwindigkeitsbeschränkung wird die Gemeinde den zum Datum der Antragstellung aktuellen Bebauungsbestand zu Grunde legen.</p> <p>Information</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die für die verkehrsbehördlichen Anordnungen erforderlichen Unterlagen zu erstellen und nach Beschluss des LAP an das Landratsamt zu übermitteln.</p>	

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Die Anordnung eines Lkw-Verbots auf der Pforzheimer Straße und Bockstalstraße setzt unter anderem voraus, dass nicht an anderer Stelle Gefahrenpunkte geschaffen werden. Mit einem Lkw-Verbot im Bereich der B10 und L563 würde eine Verkehrsverlagerung auf die nördlich verlaufende L571, B293 und B10 erfolgen. Betroffene Gemeinden und Ortsteile in den Ortsdurchfahrten im Norden: -Remchingen mit den Ortsteilen Wilferdingen und Königsbach (Landkreis Enzkreis) -Walzbachtal mit den Ortsteilen Wössingen und Jöhlingen -Pfinztal mit dem Ortsteil Berghausen Südlich würden zum einen die B10, L339, K4535, K3563, L563, K9654, B3 und B10 mehr belastet werden. Betroffene Gemeinden und Ortsteile in den Ortsdurchfahrten im Süden: -Remchingen mit den Ortsteilen Wilferdingen und Darmsbach (Landkreis Enzkreis) -Karlsbad mit dem Ortsteil Mutschelbach -Karlsruhe mit den Ortsteilen Stupferich, Durlach, Grötzingen -Pfinztal mit den Ortsteil Berghausen Zum anderen würde ein Lkw-Durchfahrtsverbot auf der B10 und L563 in Kleinsteinbach zu einer Verkehrsverlagerung auf die K3562, L562, L563, L623 und L609 führen. Hier wären die Gemeinde Karlsbad mit dem Ortsteilen Mutschelbach und Langensteinbach betroffen. Die oben genannten Ortsdurchfahrten würden mit zusätzlichem Lkw-Verkehr belastet werden. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen müssen ausscheiden, wo sich Verhältnisse nur um den Preis neuer Unzulänglichkeiten an anderen Stellen verbessern könnten. Verkehrslenkende Maßnahmen kommen auch dann nicht in Betracht, wenn der Verkehr auf andere Straßen verdrängt würde, die offensichtlich nicht hinsichtlich des Ausbaus und der Leistungsfähigkeit für diesen Verkehr ausgelegt sind. Ein Verbot für Kraftfahrzeuge über einer zulässigen Gesamtmasse von 3,5 t auf der B10 (Pforzheimer Straße) und L563 (Bockstalstraße) in Kleinsteinbach ist folglich nicht möglich.</p> <p>Wir bitten die Gemeinde Pfinztal, den öffentlichen Personennahverkehr im weiteren Verfahren zu beteiligen. Die Bewertung flankierender Maßnahmen kann nur unter Einbeziehung der Belange des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen.</p> <p>Im Übrigen möchten wir darauf hinweisen, dass bei Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm bei Überschreitung der Lärmrichtwerte das Regierungspräsidium Karlsruhe einen Zustimmungsvorbehalt besitzt.</p> <p>Sollte durch die Gemeinde Pfinztal im weiteren Verfahren die Umsetzung des Lärmaktionsplanes in Betracht kommen, ist ein Antrag bei der unteren Straßenverkehrsbehörde zu stellen. Die konkrete Anzahl der Betroffenen ist für den Antrag zu geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen gebäudescharf und umgerechnet in Werte nach RLS-90 vorzulegen.</p> <p>Eine Mehrfertigung unserer Stellungnahme werden wird dem Regierungspräsidium Karlsruhe, unserem Amt für Straßen, sowie dem Polizeipräsidium Karlsruhe zukommen lassen.</p> <p>Büro des Landrats - Radverkehrsmanagement Das Radverkehrsmanagement des Landkreises Karlsruhe regt an, dass bei der angestrebten Fahrbahnsanierung der B10 durch Berghausen und Söllingen zugleich Fahrradschutzstreifen zur Lärminderung umgesetzt werden sollten. Neben der Verlegung des Verkehrs in die Fahrbahnmitte würde durch die entfallenden Parkmöglichkeiten der Verkehrsfluss deutlich verstetigt und somit leiser. Beim Zwischenbericht möchten wir das Folgende unter f) redaktioneller Art anregen: Der Umweltverbund kann weit mehr als über die dort angegebenen 2 km leisten. Alleine das Fahrrad ist für Strecken bis 5 km beziehungsweise das Pedelec bis 10 km das geeignetste Verkehrsmittel, da man innerorts und insbesondere außerorts kürzere und schnellere Verbindungen als mit anderen Verkehrsträgern nutzen kann. Bestes Beispiel ist die Verbindung Söllingen-Wöschbach-Wössingen. Das im Bericht erwähnte Radverkehrskonzept der Gemeinde Pfinztal ist uns nicht bekannt und wurde</p>	<p>Der Gemeinde ist die Beschilderungssituation bekannt, auch die Tatsache der Ausweisung der L 563 (Bockstalstraße) als Bedarfsumleitungsstrecke.</p> <p>Für den nicht ortsbezogenen und anliegerseitigen Lkw-Verkehr besteht eine hervorragende Ausweichstrecke über die BAB A8 und die BAB A5. Nicht die Verlagerung der Lärmbelastung aus Berghausen heraus in andere schutzwürdige Gebiete, sondern vielmehr die Verlagerung des Autobahnverkehrs mit seiner durch die Lkw-bedingten Lärmbelastung in das Gemeindegebiet von Pfinztal stellt das eigentliche Problem dar. Gerade die Streckenführung durch die Gemeinde ist nicht leistungsfähig und zudem eine Unfallhäufungsstelle.</p> <p>Die Gemeinde wird daher von ihrem Ziel des Lkw-Verbotes nicht abrücken und die Umsetzung mit Nachdruck weiterverfolgen.</p> <p>Der öffentliche Nahverkehr in der Gemeinde Pfinztal entlang der B 10 erfolgt über die S-Bahnlinie. ÖPNV-Busverbindungen sind von der Maßnahmen nicht tangiert. Auf der Boxtalstraße (L 563) ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet.</p> <p>Information</p> <p>Entsprechenden Unterlagen mit den detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90 werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von Modus Consult zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.</p> <p>Die Gemeinde Pfinztal begrüßt die Anregung zum Radverkehrsmanagement. Eine Ausweisung eines Fahrradschutzstreifens auf der B 10 ist jedoch aufgrund der geringen Straßenbreite, aus Sicherheitsgründen sowie insbesondere aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens nicht ausweisbar. Entlang der Pfinz ist hingegen eine Radfahrachse fernab vom Straßenverkehr der B 10 vorhanden. Eine entsprechendes strategisches Radfahrkonzept wird derzeit erarbeitet. Die Einbindung des Landkreises erfolgt zu gegebener Zeit.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, den Landkreis im Verfahren zu beteiligen.</p>	

18. Februar 2021
 Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>nicht mit dem Radverkehrskonzept des Landkreises Karlsruhe beziehungsweise des Landes-BW abgestimmt.</p> <p>Gesundheitsamt Aus Sicht des Gesundheitsamtes ergibt sich Handlungsbedarf in der Gemeinde Pfinztal für Bereiche, in denen die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten wird. Für entsprechend lärmexponierte Bereiche sollten zeitnah rechtlich zulässige und sachlich geeignete Maßnahmen umgesetzt werden.</p> <p>Amt für Mobilität und Beteiligungen - Sachgebiet ÖPNV In dem vorgelegten Entwurf sollen die Lärmwerte unter anderem durch Tempo-Reduzierungen verringert werden. Die steht allerdings im Widerspruch zu den Zielen des Öffentlichen Personennahverkehrs, denn nur ein schneller und komfortabler Verkehr kann die Akzeptanz der Fahrgäste erlangen und damit rege genutzt werden. Durch Geschwindigkeitsreduzierungen kommt es zu längeren Umlaufzeiten der Busverkehre, die ggf. eine Erhöhung der benötigten Fahrzeuganzahl und somit auch der dadurch verursachten Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen zur Folge haben. Die kann einerseits zu Kostenmehrungen und andererseits auch zu Angebotseinschränkungen (Streichung von Fahrten, Änderungen des Linienvorlaufs oder der Bedienung von Haltestellen etc.) führen. Daher sollten grundsätzlich keine Maßnahmen getroffen werden, die Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben und damit einhergehend den Fahrkomfort verschlechtern. Zur Vermeidung solcher sich negativ auf den ÖPNV auswirkenden Maßnahmen haben wir im Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) für das Gebiet des Landkreises Karlsruhe im Nahverkehrsplan auf den Seiten 18 und 19 eine entsprechende Regelung eingefügt. Gemeinsam mit dem KVV wird im Einzelfall geprüft, inwieweit verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Nahverkehr verträglich sind. Im vorliegenden Fall ist mit der Wöschbacher Straße der Linienweg der Buslinie 151 von der geplanten Tempo-Reduzierung betroffen.</p> <p>Aktuell wird die Linie 151 in der Regel mit nur einem Fahrzeug im 20 Minuten-Takt bedient. Die reine Fahrzeit beläuft sich auf 48 Minuten in der Stunde (6 Fahrten à 8 Minuten Fahrzeit). Um den 20-Minuten-Takt weiterhin aufrecht erhalten zu können, darf es zu keinen weiteren Zeitverlusten kommen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Wöschbacher Straße von derzeit 50 km/h auf 30 km/h würde nach den Berechnungen des KVV zu einem Fahrzeitverlust von mindestens 45 Sekunden führen. Hierbei sind noch keine Verzögerungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen berücksichtigt, die jedoch aufgrund der Enge der Wöschbacher Straße und parkenden Fahrzeugen zu erwarten sind.</p> <p>Die Geschwindigkeitsreduzierung in den von Modus Consult genannten Bereichen der Wöschbacher Straße werden daher unsererseits sehr kritisch gesehen, denn bei deren Umsetzung müsste ein zusätzlicher Bus eingesetzt werden, um den 20 Minuten-Takt auf der Linie 151 weiterhin aufrecht zu erhalten. Der Nahverkehrsplan schreibt jedoch vor, dass auf der Linie nur dann ein so dichter (20-Minuten-)Takt angeboten werden darf, wenn er im Vergleich zu einem 30-Minuten-Takt kostenneutral ist. Dies wäre er durch den zusätzlichen benötigten Bus nicht mehr. Damit könnte die Linie nur noch in einem 30-Minuten-Takt bedient werden. Eine solche Verschlechterung des Verkehrsangebotes oder das Auslassen von Haltestellen ist für den Landkreis jedoch keine Option. Dies bitten wir bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Im Übrigen verweisen wir auf die beigefügte Stellungnahme des KVV vom 17.03.2020, die bereits an Modus Consult übersandt wurde.</p>	<p>Information</p> <p>Information</p> <p>Die Wöschbacher Straße unterliegt derzeit noch keinen Parkrestriktionen und ist relativ schmal, insbesondere im Gebiet zwischen den Fachmarktzentren und der Haltestelle gibt es viele parkende Autos, die bereits heute zu Zeitverlust führen. Diese Zeitverluste sind dem KVV aus dem täglichen Linienbetrieb bekannt und können nicht der Maßnahme T 30 hinzuaddiert werden. Vielmehr bestätigt diese Aussage die Berechnungen des Gutachters dahingehend, dass es bereits im Bestand nicht möglich ist, mit 50 km/h auf der Wöschbacher Straße zu verkehren. Die Verwaltung ist vielmehr sogar der Auffassung, dass bereits heute 30 km/h als Durchschnittsgeschwindigkeit im Streckenverlauf zwischen der Haltestelle und dem Ortsausgang nicht überschritten werden können und somit die Anordnung von T 30 auf der Wöschbacher Straße tendenziell sogar Fahrzeitneutral ist.</p> <p>Trotzdem wird die Verwaltung der Gemeinde Pfinztal in Abstimmung mit der Verkehrsbehörde zwei absolute Halteverbotszonen im Bereich der Wöschbacher Straße in Zusammenhang mit der anstehenden Fahrbahnsanierung ausweisen. Die Fahrzeitverluste können somit weiter minimiert werden.</p> <p>Die Gemeinde würde es begrüßen, wenn auch aus Sicht des Landratsamtes und des KVV dieser Weg einen geeigneten Kompromiss dahingehend darstellen könnte, die Buslinie 151 weiter attraktiv zu betreiben und gleichzeitig</p>		

18. Februar 2021

Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Amt für Umwelt und Arbeitsschutz - untere Immissionsschutzbehörde Der Lärmaktionsplan umfasst ausschließlich Maßnahmen und Forderungen zum Schutz von Verkehrslärm. Maßnahmen, die in Gewerbelärm ihren Ursprung haben sind nicht ersichtlich, sodass der Aufgabenbereich der Gewerbeaufsicht nicht berührt ist.</p> <p>Es wird gebeten, das Landratsamt Karlsruhe - Koordinierungsstelle - über den weiteren Fortgang des Verfahrens in Kenntnis zu setzen.</p>	<p>dem vorrangigen Schutzziel in der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Pfinztal nachzukommen, die Gesundheit der lärmbeeinträchtigten Anwohner in der Wöschbacher Straße zu schützen.</p> <p>Information</p> <p>Information</p>		
9	Gemeinde Remchingen Bürgermeisteramt	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		
10	Gemeinde Walzbachtal Bürgermeisteramt	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		
11	Gemeinde Weingarten Bürgermeisteramt	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		
12	Albtal-Verkehrsgesellschaft mbH	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		
13	Verkehrsbetriebe Karlsruhe	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		
14	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	Es ist keine Anregung eingegangen.	Information		

18. Februar 2021

Pfinztal - LAP 3-Runde_Synopse_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	██████████ Schreiben vom 16.03.2020	<p>Verkehrssituation in Söllingen nördlich der Bahnlinie Bericht in den BNN am Samstag, den 14.3.2020, zu dem Lärmaktionsplan in Pfinztal</p> <p>Die BNN berichtet, dass die Gemeinde Pfinztal derzeit ein Parkraumkonzept erarbeitet. Bis zum 24.4.2020 haben die Bürger die Möglichkeit, ihre Überlegungen oder Anregungen in Sachen Lärmreduzierung in Pfinztal einzubringen.</p> <p>Ich wohne mit meiner Familie im Gebäude Wesebachstr. ● in Söllingen und parke mein Auto am Straßenrand vor dem Gebäude. Mehrfach habe ich mein Fahrzeug in einer Nebenstraße geparkt und musste die Erfahrung machen, dass sich der Straßenlärm vor unserem Gebäude wesentlich erhöht hat.</p> <p>Leider nutzten viele Mitbürger eine leere Straße zum Fahren mit überhöhter Geschwindigkeit. Die Lärmbelästigung ist am geringsten, wenn zwei Fahrzeuge mit ausreichendem Abstand versetzt, auf gegenseitigen Fahrbahnrandern parken. Diese Situation ist aber sehr selten und wird von den Anwohnern weitestgehend vermieden. Im wesentlichen parke ich und einige weitere Mitbürger am rechten Straßenrand ortseinwärts in Richtung geschlossenen Bahnübergang als Kompromiss für eine reduzierte Lärmbelästigung und einem fließendem Straßenverkehr.</p> <p>Bis zur Fertigstellung der Unterführung unter der Bahnlinie schlage ich vor, durch ein neues Parkraumkonzept den Straßenverkehr gleichmäßig auf alle Straßen nördlich der Bahnlinie zu verteilen. Dies könnte erreicht werden, wenn in allen Straßen nach einer einheitlichen Methode Parkraum und freie Verkehrsflächen geschaffen werden.</p> <p>Durch eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrsaufkommens reduziert sich die Lärmbelästigung aufgrund der geringeren Anzahl der Fahrzeuge und erhöht evtl. das Verständnis mancher Mitbürger für eine angemessene Geschwindigkeit.</p>	<p>Das Parkraumkonzept der Gemeinde Pfinztal stellt ein gesondertes Verfahren dar und ist nicht Gegenstand der laufenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Die Wesebachstraße in Söllingen ist leider nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Zwar ist unbestritten, dass vorbeifahrende Fahrzeuge auch hier zu einer subjektiv hohen Lärmbelastung beitragen, jedoch reichen weder das tatsächliche Verkehrsaufkommen, noch die sich daraus ergebenden Beurteilungspegel aus, die für die Lärmaktionsplanung maßgebenden Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht zu erreichen bzw. zu überschreiten. Somit liegt keine rechtliche Grundlage vor, Geschwindigkeitsreduzierungen beantragen bzw. umsetzen zu können.</p> <p>Im Übrigen unternimmt die Gemeinde Pfinztal alles erforderliche, das Planfeststellungsverfahren zur Beseitigung des Bahnübergangs nachdrücklich zu forcieren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen	
2	██████████ Schreiben vom 16.07.2020	<p>Leider habe ich zur Fortschreibung der LAP keinen Ansprechpartner für die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gefunden, weshalb ich mich direkt an Sie wende. Eventuell bin ich etwas früh dran.</p> <p>Als Anwohnerin der Karlsruher Straße 172, Berghausen möchte ich anregen, die ausgewiesene Tempo 30 Begrenzung bis zum Ortsausgang Richtung Söllingen auszuweiten. Derzeit sind wir durch die Anfahrgeräusche von T30 auf T50 durch Lärm besonders stark belastet. Gerne lasse ich Ihnen bei Bedarf eine Unterschriftenliste der anderen Anwohner in diesem Abschnitt zukommen. Diese kurzfristig umzusetzende und kostengünstige Maßnahme, die den ÖPNV nicht tangiert, wäre eine starke Entlastung in diesem Bereich.</p>	Die vorgeschlagene Maßnahme der Ausweitung des T30 in der Karlsruhe Straße in Richtung Söllingen ist Bestandteil des Maßnahmen des Lärmaktionsplans. Die Umsetzung erfolgt nach Zustimmung der Oberen Verkehrsbehörde.	Wird zur Kenntnis genommen	