

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	<b>Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr</b>	08.12.2023	Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage werden Verteidigungsbelange nicht beeinträchtigt. Es bestehen daher zum angegebenen Vorhaben seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Kenntnisnahme.
II.1	<b>Regierungspräsidium Stuttgart</b>	10.01.2024	<p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes in unserer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger Folgendes mitteilen:</p> <p><i>Hinweis auf Diskrepanz zwischen der kommunalen Verkehrszählung und den amtlichen Verkehrsmengen.</i></p> <p>Grundsätzlich sind Angaben zu Verkehrsmengen den offiziellen Verkehrszählungen an klassifizierten Straßen zu entnehmen. Eigene kommunale Verkehrszählungen und deren Hochrechnung sind gemäß der „Hinweise zur kurzzeitigen automatischen Erfassung von Daten des Straßenverkehrs“, den „Empfehlungen für Verkehrserhebungen“ und dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ (FGSV) nach dem aktuellen Stand der Technik durchzuführen. Entsprechend dieser Regelwerke empfiehlt das Regierungspräsidium Stuttgart, dass an mindestens 2, besser an 7 Tagen, sowie an mind. 8 Stunden, besser an 24 Stunden, je Tageszählung gezählt wird. In den Regelwerken werden die zur Tageszählung geeigneten Tage und Monate genannt. Dem Regierungspräsidium ist eine nachvollziehbare Erläuterung zur Ermittlung der Verkehrsmengen vorzulegen. Spätestens bei Anträgen verkehrsrechtlicher bzw. straßenbaurechtlicher</p>	<p>Es wurde eine 24h-Zählung an einem repräsentativen Werktag nach dem aktuellen Stand der Technik durchgeführt. Die mit der Zählung ermittelten werktäglichen Belastungen wurden anhand der umliegenden Zählstellen auf DTV-Werte hochgerechnet. Es gibt keinen erklärbaren Grund, die Ergebnisse der Verkehrszählung anzuzweifeln. Es wurde vorab berücksichtigt, dass es am Tag der Verkehrszählung keine Beeinträchtigungen des Verkehrs stattfinden (Baustellen, Umleitungen, Veranstaltungen etc.). Die Daten der Zählstelle 80796 wurden im Jahr 2018 hochgerechnet, in den Jahren 2013 – 2017 fortgeschrieben. Den Angaben zufolge wurde im Jahr 2012 zuletzt gezählt. Bei der westlichen Zählstelle 80795 auf der L 1036 liegt eine Zählung noch weiter zurück. Die Daten sind somit veraltet.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>Maßnahmen oder zur Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm muss dies vorgelegt werden.</p> <p>Im LAP wurde es versäumt die Maßnahmenwirkung der vorgeschlagenen Maßnahme mit einer Lärmbeurteilung nachzuweisen. So wird aus den im LAP gemachten Angaben ebenfalls nicht klar, welche Reduzierung in den Betroffenen mit den vorgeschlagenen Maßnahmen jeweils erreicht werden können. Dem Regierungspräsidium ist die Maßnahmenwirkung anhand berechneter Beurteilungspegel und Darstellung der reduzierten Betroffenen nachzuweisen. Dies kann in Form der zu Grunde gelegten schalltechnischen Untersuchung erfolgen.</p> <p><b>Verkehrsrechtliche Maßnahmen (freie Strecke):</b>  <b>2.9.2 K 2372 Künzelsauer Straße – Geschwindigkeitsreduzierung 30/50 km/h ganztags</b>  <b>M 2.9.3 L 1036 Marktstraße / Langenburger Straße – Geschwindigkeitsreduzierung 30/50 km/h ganztags</b></p>	<p>Widerspruch. In Kapitel 2.8 ist die Wirkungsanalyse der Geschwindigkeitsreduzierungen dargelegt. Die Tabelle zeigt, inwieweit die Betroffenen mit der jeweiligen Maßnahme reduziert werden können. Die Korrekturwerte für Straßenoberflächen nach RLS-19 können Tabelle 1, Kapitel 1.8.1 entnommen werden.</p>
II.3			<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 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche</p>	<p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Dabei sind die Regelungen des jeweils aktuellen Kooperationserlasses zu beachten.</p> <p>Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen –Ausgabe 2019- RLS-19 erfolgen.</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB (A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit, etc.) als unverhältnismäßig erscheint.</p> <p>Bei Lärmpegeln welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten – ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts - muss die Lärmsituation abwägungsgerecht gelöst werden.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind u.a. folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:                  Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung (nur in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe), Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85).</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			<p>aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt auf Strecken außerorts weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.</p> <p>Die Zustimmung für Tempo 30 im Außerortsbereich kann nicht in Aussicht gestellt werden, zumal aktuell keine Lärmwerte vorliegen.</p> <p>Hinweis: Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplan-</p>	<p>Widerspruch. Eine Lärmberechnung nach RLS-19 wurde durchgeführt. Gebäude- und Rasterlärmkarten liegen vor. Sollten diese zur Offenlage nicht zur Verfügung gestellt worden sein, werden sie nachgereicht. Spätestens mit Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung werden die Beilagen eingereicht. Es fehlt an einer Erklärung, warum die Geschwindigkeitsreduzierung nicht in Aussicht gestellt werden kann.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.5			<p>ter Maßnahmen (z.B. lärmarter Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p><b>Bauliche Maßnahmen:</b>  <b>M (Kap. 2.9.6): Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbelag</b>  <b>L 1036 Untere Vorstadt / Marktplatz</b>  <b>L 1036 Marktstraße / Langenburger Straße</b>  <b>B 19 Westernach</b></p> <p>Die Verwendung eines höher lärmabsorbierenden Belags ist grundsätzlich möglich, sofern hinsichtlich des betroffenen Streckenabschnittes Erhaltungsmaßnahmen anstehen. Insofern wird von Seiten des Regierungspräsidiums Stuttgart bei allen vorgesehenen Erhaltungsmaßnahmen anhand des aktuellen Sachstands (z.B. technisches Regelwerk, Lärmbelastung) geprüft, ob die Voraussetzungen für den Einsatz eines solchen Belags vorliegen und dieser eingebracht werden kann.</p> <p>Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen 2020 und Bundesstraßen 2019 sind in den genannten Bereichen keine prioritären Erhaltungsabschnitte ausgewiesen.</p> <p>Die nächste ZEB (Zustandserfassung und -bewertung) für die Landesstraßen in Baden-Württemberg ist für 2024 vorgesehen, für die Bundesstraßen in Baden-Württemberg war die Zustandserfassung in 2023. Auf Grundlage der Ergebnisse ist eine Aktualisierung des Erhaltungsmanagements für die Landesstraßen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg geplant. Sollten</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.6			<p>die genannten Streckenabschnitte im kommenden Erhaltungsprogramm enthalten sein, erfolgt eine zustandsgerechte Instandsetzungsmaßnahme mit der Überprüfung eines möglichen Einsatzes von lärmabsorbierenden Belags innerhalb der Laufzeit des Programms.</p> <p><b>Förderprogramm: M (Kap. 2.9.7): Passiver Lärmschutz</b></p> <p>Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg).</p> <p>Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Gemeinde Kupferzell bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der B 19 / L 1036 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit kein Bebauungsplan bzw. kein Gebäudebaujahr nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegt und in der Vergangenheit noch keine Zuschussung ausbezahlt wurde (keine Doppelförderung).</p> <p>Maßnahmen der passiven Lärmsanierung an der B 19 / L 1036 erfolgten im Bereich der Gemeinde Kupferzell noch nicht. Eine Aufnahme ins Lärmsanierungsprogramm ist grundsätzlich möglich.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Leider kann für die mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, da insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Lärmsanierungsprogramme anstehen.</p> <p>Passive Schallschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen in der Baulast der Gemeinde können durch das LGVFG gefördert werden, in den Bereichen in denen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Bei der Umsetzung sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden.</p> <p>Bei konkretem Interesse wird gebeten, eine entsprechende Anfrage an das Postfach abteilung4@rps.bwl.de zu senden.</p>	
	<b>Die Autobahn GmbH des Bundes; Niederlassung Südwest</b>	02.02.2024	<p>Die Gemeinde Kupferzell hat im Oktober 2023 den Entwurf eines Lärmaktionsplanes für ihr Gemeindegebiet beschlossen. Der Plan sieht u.a. auch Maßnahmen für die Bundesautobahn, hier der BAB A6 vor. In diesem Zusammenhang wird die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, an dem Verfahren zur Umsetzung des Lärmaktionsplans die Gemeinde Kupferzell beteiligt und um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen.</p>	



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.1			<p>Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes wie folgt Stellung:</p> <p><b>Geschwindigkeitsbeschränkung</b></p> <p>Bezüglich der beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierung auf der Bundesautobahn A6 können wir nach vertiefender Prüfung des Sachverhalts Folgendes mitteilen:</p> <p>1. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung nach Maßgabe eines Lärmaktionsplanes muss auch die straßenrechtlichen Voraussetzungen erfüllen. Dementsprechend dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den Absätzen 1-8 genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Die angeordnete Maßnahme, vorliegend also Tempolimit, muss unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit festgelegt werden. Sie muss einem legitimen Zweck dienen und zur Erreichung dieses Zwecks geeignet, angemessen und erforderlich sein.</p>	Ist bekannt.
III.2			<p>2. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr.2.1 kommen "Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen [...] insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet:</p>	<p>Der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2023 besagt, dass sich bei einer Überschreitung der Auslöswerte von 65/55 dB(A) tags/nachts um 2 dB(A) das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen reduziert. Ab Lärmpegeln von 70/60 dB(A)</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.3			<p>..." Die Richtwerte betragen 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.</p> <p>3. Die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen keine Untergrenzen für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen dar, dienen jedoch als Beurteilungsgrößen. Im Urteil des Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg vom 17.07.2018, Aktenzeichen: 10 S 2449/17 Rn. 21 wird aufgeführt: " Die Lärmschutz-Richtlinien-StV stellen zwar keine untere Tatbestandsgrenze dar. Unterhalb der dortigen Werte von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber müsse aber uneingeschränkt Ermessen ausgeübt werden. Würden nur die Vorsorgewerte nach der 16. BImSchV überschritten, müsse die Verkehrsbehörde prüfen, ob die Abwägung der Gemeinde im Lärmaktionsplan alle Belange einstelle und angemessen berücksichtige. Dabei sei davon auszugehen, dass aufgrund der Verkehrsbedeutung und Widmung von Hauptverkehrsstraßen dort im Regelfall erst ab Erreichen der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV Verkehrsbeschränkungen in Betracht kämen."</p>	<p>tags/nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung.</p> <p>s. Wertung unter III.2</p>
III.4			<p>4. Nach Durchsicht der Kartierungsergebnisse aus dem Lärmaktionsplan für den Bereich der Gemeinde Kupferzell, welche nach der Berechnungsmethode der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass nur an einzelnen Gebäuden im Einflussbereich der BAB 6 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden.</p>	<p>Wie in III.2 erläutert sind die geltenden Grenzwerte laut Kooperationserlass 2023, ab denen Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden müssen, 67/57 dB(A) tags/nachts. Diese werden im Bereich der A 6 Bauersbach, insbesondere im Nachtzeitraum, überschritten. An sieben Gebäuden wird sogar ein Immissionswert von <math>\geq 70</math> dB(A) nachts erreicht. Die Lärmbelastung überschreitet somit die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Auch im Bereich B 19 Westernach, in dem die Lärmemission vordergründig durch</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.5			Kartierungsergebnisse nach der maßgeblichen Berechnungsmethode der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) liegen nicht vor.	die A 6 erfolgt, gibt es deutliche Betroffenheiten $\geq 57$ dB(A) nachts.  Die Berechnung nach RLS-90 ist veraltet. Der Kooperationserlass schreibt die Berechnung nach RLS-19 vor.
III.6			In Anbetracht der weitgehenden Einhaltung der Orientierungswerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der BAB A6 kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht gezogen werden.	Bei der Entscheidung über Umsetzung der Maßnahme müssen Lärmpegel $\geq 65/55$ dB(A) berücksichtigt werden. Bei Lärmpegeln $\geq 67/57$ dB(A) besteht eine Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen.
III.7			<p><b>Lärmoptimierter Fahrbahnbelag</b></p> <p>Fahrbahndeckensanierungen werden auf Grundlage der regelmäßigen Zustandserfassung geplant und umgesetzt. Anlassbezogen prüft die Niederlassung Südwest bei anstehenden Sanierungsmaßnahmen, ob in den betreffenden Abschnitten Lärmschwerpunkte bestehen, welche den Einbau von lärmminderndem Asphalt rechtfertigen können, sofern die bautechnischen Voraussetzungen vorliegen.</p>	Kenntnisnahme.
IV.1	<b>Landratsamt Hohenlohekreis; Umwelt- und Baurechtsamt</b>	16.02.2024	<p><b>A. Straßenverkehrsamt</b></p> <p><b>I. Vorbemerkungen</b></p> <p><b>1. Zur Bindungswirkung</b></p> <p>Die benannten Maßnahmen in Form von unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen obliegen der Umsetzung durch die Straßenverkehrsbehörde als zuständige Fachbehörde.</p> <p>Voraussetzung für den Eintritt der Bindungswirkung des Lärmaktionsplans ist einerseits die Wirksamkeit</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>des Lärmaktionsplans und der dort getroffenen Festlegungen sowie andererseits die Erfüllung der fachrechtlichen Eingriffsvoraussetzungen. Dabei ist dem Grunde nach zu unterscheiden, ob die betreffende Straße eine Hauptverkehrsstraße i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG darstellt. Unabhängig von der Klassifizierung der Straße ist von einer Hauptverkehrsstraße auszugehen, soweit über diese ein Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr verläuft. Weiterhin ist nicht Voraussetzung, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden.</p> <p>Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden. Soweit die Tatbestandsvoraussetzungen nach §45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage positiv beurteilt werden können, wird der fachrechtliche Ermessensspielraum durch die angestrebte Lärmaktionsplanung überlagert, vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28.</p> <p>Straßen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne indes einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>Fachbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde ist daher an die Maßnahmen auf der K 2372 sowie der L 1036 grundsätzlich nicht gebunden. Soweit der Lärmaktionsplan indes eine ausführliche Abwägung darlegt, kann sich die Straßenverkehrsbehörde diese in ihrer Bewertung zu eigen machen.</p> <p><b>2. Nachreichen erforderlicher Unterlagen</b>                  Der zur Beteiligung vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans sieht die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der L 1036 ab Marktplatz, über den Ortsausgang Kupferzell bis hin zum Ortsausgang Feßbach auf Höhe der Einmündung Dorfstraße vor. Der Entwurf sieht in Abbildung 11 unter Ziffer 2.4.3 lediglich eine Darstellung der Lärmberechnung bis zur Einmündung „im Weiler“ vor. Die jeweiligen Abbildungen stellen im Entwurf des Lärmaktionsplans lediglich Ausschnitte des berechneten Gebiets dar, sodass eine vollumfängliche Betrachtung und Bewertung grundsätzlich nicht möglich war. Der Entwurf des Lärmaktionsplans sieht unter seinen Beilagen aber die Gebäudelärmkarten sowie Rasterlärmkarten vor.</p> <p><b>Wir bitten daher sowohl um die Vorlage der Beilagen 1 bis 7 zum jetzigen Zeitpunkt, als auch um die Vorlage der Beilagen 1 bis 7, soweit diese aufgrund der Stellungnahmen abgeändert werden.</b></p>	<p>Zum Planentwurf wurden sowohl Gebäude- als auch Rasterlärmkarten erstellt. Sollten diese zur Offenlage nicht zur Verfügung gestellt worden sein, werden sie nachgereicht. Spätestens mit Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung werden die Beilagen eingereicht.</p> <p><i>Die Unterlagen wurden im Nachgang durch die Gemeinde Kupferzell übermittelt. Seitens des Landratsamtes wurde keine ergänzende Stellungnahme eingereicht.</i></p>
IV.3			<p>Vorab weisen wir ebenfalls darauf hin, dass außerörtliche Maßnahmen ebenfalls die Zustimmung der höhe-</p>	<p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			<p>ren Straßenverkehrsbehörde bedürfen (vgl. Kooperationserlass Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023, S. 25). Dies erfordert zum einen die unter I.2. angeforderten Unterlagen. Weiterhin bedarf es aber die differenzierte Darstellung der innerörtlichen und außerörtlichen Maßnahmen. <b>Wir bitten daher um eine differenzierte Darstellung der beabsichtigten innerörtlichen und außerörtlichen verkehrsrechtlichen Maßnahmen.</b> Sollte eine getrennte Darstellung der vorgeschlagenen innerörtlichen und außerörtlichen Maßnahme nicht möglich sein, bitten wir um entsprechende Rückmeldung und Erläuterung.</p>	<p>Eine differenzierte Betrachtung wird seitens der Rapp AG als wenig sinnvoll erachtet, da die Bereiche direkt aneinander angrenzen und somit eine gesamthafte Betrachtung der Situation sowie der Wirkung der geplanten Maßnahmen notwendig ist.</p>
IV.5			<p>Die Berechnung der Lärmbelastung wurde nach den Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 (RLS-19) durchgeführt. Zur Berechnung bedarf es unterschiedliche Werte wie die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV). Zur Ermittlung des DTV bedarf es grundsätzlich zwei Verkehrszählungen entlang einer bezeichneten Strecke, um ein valides Ergebnis definieren zu können. Gemäß 2.2 des Entwurfs wurde am 28.04.2022 eine Verkehrszählung im Knotenpunkt L 1036 / K 2372 durchgeführt. Diese ermittelte für die L 1036 untere Vorstadt einen DTV von 7527 Kfz pro Tag, für die K 2372 einen DTV von 4797 Kfz pro Tag und für die L 1036 Marktstraße einen DTV von 6324. Ferner wurde eine Hochrechnung anhand der Ergebnisse aus dem Verkehrsmonitoring 2019 vorgenommen. Dabei werden ebenfalls Faktoren verwendet. Eine Erläuterung der einzelnen Faktoren erfolgte nicht.</p>	<p>Es gibt keinen erklärbaren Grund, die Ergebnisse der Verkehrszählung anzuzweifeln. Die Verkehrszählung wurde nach dem aktuellen Stand der Technik an einem Werktag durchgeführt. Vorab wurde berücksichtigt, dass am Tag der Verkehrszählung keine Beeinträchtigungen des Verkehrs stattfinden (Baustellen, Umleitungen, Veranstaltungen etc.). Die Daten der Zählstelle 80796 wurden im Jahr 2018 hochgerechnet, in den Jahren 2013 – 2017 fortgeschrieben. Den Angaben zufolge wurde im Jahr 2012 zuletzt gezählt. Bei der westlichen Zählstelle 80795 auf der L 1036 liegt eine Zählung noch weiter zurück. Die Daten sind somit veraltet.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.6			<p>Wir stimmen der Aussage dem Grunde nach zu, dass der Verkehr in Kupferzell zugenommen hat. Ein derartiger Anstieg, wie er sich in der Verkehrszählung und der Hochrechnung darstellt, erscheint jedoch als kaum plausibel und bedarf daher ausführlichere Erläuterungen zur Begründung des DTV sowie zur Begründung der jeweils der Berechnung zugrunde gelegten Daten. Vergleicht man mittels des Verkehrsmonitorings den bemessenen DTV der umliegenden Zählstelle 80796 auf der L 1036 in Fahrtrichtung Döttingen so wurde in den Jahren 2017 bis 2020 ein maximaler DTV von 2.800 Kfz/Tag ermittelt.</p> <p><b>Aufgrund dessen bitten wir um ausführliche Erläuterung der validen Begründung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs sowie der Werte, die der Berechnung nach der Richtlinie für Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zugrunde gelegt wurden. Die Ausführungen sollten ebenfalls die Begründung der einzelnen Faktoren zur Hochrechnung eines vergleichbaren DTV-Wertes enthalten.</b></p> <p><b>II. Stellungnahme zu den vorgeschlagenen Maßnahmen</b></p> <p><b>1. L 1036 Untere Vorstadt /Einmündung Riedenstraße bis Einmündung K 2372</b></p> <p><b>Vorgeschlagene Maßnahme: 30 km/h ganztägig</b></p> <p>Im Bereich der L 1036 wird die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für den Bereich ab Einmündung Riedenstraße bis zur Einmündung K 2372 Künzelsauer Straße / Marktplatz begehrt.</p>	<p>Die Erläuterung der Verkehrszahlen und der Umrechnungsfaktoren erfolgt in Kapitel 2.2 im Bericht.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.7			<p>Es ist von einer hohen Lärmbelastung für Tag und Nacht im Bereich der L 1036 / untere Vorstadt in Fahrtrichtung Marktplatz anhand der Berechnung nach RLS-19 auszugehen.</p> <p>Insgesamt sind im betroffenen Streckenabschnitt tagsüber 27 Wohngebäude durch Lärmwerte <math>\geq 67</math> dB(A) sowie nachts 26 Wohngebäude durch Lärmwerte <math>\geq 57</math> dB(A) nachts betroffen. Durch die berechneten Lärmwerte sind tagsüber 132 Einwohner und nachts 128 Personen betroffen. Bei 8 Wohngebäuden mit insgesamt 39 betroffenen Einwohner werden gar die Werte 70/60 dB(A) überschritten. Weiterhin sind tagsüber 126 Personen von <math>\geq 65</math> dB(A) sowie 122 Personen nachts von <math>\geq 55</math> dB(A) betroffen.</p> <p>Die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h führe zu einer Reduzierung um bis zu 2,7 dB(A). Grundsätzlich ist eine Lärmdifferenz unterhalb von 3 dB(A) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar. Aufgrund der derart hohen Belastung sowie die weiteren angeregten Maßnahmen städtebaulicher und straßenbaulicher Art halten wir eine Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung derzeit für sachgerecht.</p> <p>Der ÖPNV hat auf der ca. 400 m langen Strecke einen Fahrzeitverlust von ca. 8 Sekunden zu erwarten.</p> <p>Verdrängungseffekte des Verkehrs in Richtung der angrenzenden Wohngebiete ist nicht zu befürchten.</p>	<p>Eine Studie des Umweltbundesamtes belegt, dass Pegeländerungen von Verkehrsräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, von den Anwohner:innen gut wahrgenommen werden (UBA: „Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“, 2004).</p> <p>Wird begrüßt.</p>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.8			<p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen ebenfalls keine Bedenken.</p> <p><b>2. L 1036 Marktstraße / Langenburger Straße bis Ortsausgang Feßbach</b>  <b>Vorgeschlagene Maßnahme: 30 km/h ganztägig innerorts und außerorts, hilfsweise 30 km/h / 50 km/h / 30 km/h</b></p> <p>Im gegenständlichen Bereich der L 1036 Marktstraße / Langenburger Straße bis zur Einmündung Dorfstraße in Feßbach wird die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztägig vorgeschlagen. Dies umfasst den innerörtlichen Bereich der L 1036 in Kupferzell und Feßbach, aber auch den außerörtlichen Verkehrsbereich zwischen den beiden Ortsteilen. Grundsätzlich ist die Strecke hinsichtlich ihrer Betroffenheiten differenziert zwischen innerörtlichen und außerörtlichen Verkehrsbereich zu betrachten. Der Entwurf sieht indes eine Gesamtmaßnahme von 30 km/h, hilfsweise 30 km/h innerorts und 50 km/h außerorts vor.</p> <p>Ausweislich der Lärmberechnung sind hohe Lärmbelastungen tagsüber zu erkennen. So sind 11 Personen von Lärmwerten <math>\geq 70</math> dB(A) tagsüber betroffen, während nachts die Schwelle von 60 dB(A) nicht erreicht wird. Ferner sind 75 Personen tagsüber von <math>\geq 67</math> dB(A) sowie 55 Personen nachts von <math>\geq 57</math>dB(A) betroffen.</p> <p>Durch die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h innerorts sowie 50 km/h außerorts kann eine maximale Lärminderungswirkung von bis</p>	Wird begrüßt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.9			<p>zu 6,4 dB(A) erreicht werden. Eine derartige Minderung ist für das menschliche Ohr hörbar. Eine solche Anordnung lässt keine Verlagerung des Verkehrs in Wohngebiete, ähnlich gestaltete Gebiete oder bereits vorbelastete Straßen erwarten. Die L 1036 stellt die konsequente Verbindung von Döttingen bis zur B 19 und zum Anschluss zur A 6 dar. Diese kann als Umleitungsstrecke bei erheblichem Verkehr genutzt werden.</p> <p>Mangels Vorliegens von Lärmkartierungen zu den Betroffenen in Feßbach kann keine Aussage getroffen werden. Soweit die Gemeinde Kupferzell auch in Feßbach nachträglich die Lärmwerte darlegen kann, steht einer Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung in den innerörtlichen Bereichen von Kupferzell und Feßbach nichts entgegen.</p> <p>Im außerörtlichen Bereich weist der Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeit von 50 km/h aus. Der Gemeinderat von Kupferzell schlägt indes auch außerorts die Anordnung von 30 km/h vor. Dies begründet er wie folgt:</p> <p><i>Seitens einiger Gemeinderät:innen wurde der Vorschlag gemacht, dass eine durchgängige Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h, inklusive des Außerortsbereichs, sinnvoll wäre, um Geschwindigkeitswechsel zu vermeiden und auch die dortige Bebauung effektiv vor Lärm zu schützen. Dieser Vorschlag wird aus verkehrlichen Gründen in den Lärmaktionsplan mitaufgenommen. [Entwurf des Lärmaktionsplans S. 50]</i></p>	<p>Es handelt sich um ein Rechengebiet „L 1036 Marktstraße / Langenburger Straße“ inklusive der L 1036 Am Rathaus. Die Betroffenen in Feßbach sind somit in der Berechnung enthalten. Die Gebäude- und Rasterlärmkarten werden nachgereicht.</p> <p>Wird begrüßt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.10			<p>Eine durchgehende Reduzierung der Geschwindigkeit, mithin auch außerorts 30 km/h, wie vom Gemeinderat vorgeschlagen, ist aufgrund bestehender innerörtliche und außerörtlicher Streckenanteile nicht möglich.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
IV.11			<p>Soweit die Gemeinde Kupferzell für den außerörtlichen Bereich entsprechende Lärmbetroffenheiten durch das Nachreichen der Unterlagen nachweisen kann, besteht dennoch die Möglichkeit der Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Ausweislich Ziffer 2.9.3 des Entwurfs ist die Anordnung von 40 km/h innerorts und 70 km/h außerorts, ebenso wenig wie die Anordnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung als gleich geeignetes Mittel heranzuziehen. Unberücksichtigt bleibt jedoch weshalb die Anordnung von 60 km/h außerorts nicht ausreicht, um den Lärmpegel erheblich in dem betreffenden Bereich zu senken. Es sollte daher abgewogen werden, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung im außerörtlichen Bereich von 60 km/h als gleich geeignetes Mittel in Betracht käme. Soweit dies im Rahmen der Abwägung negativ beurteilt wird, wäre die Anordnung der Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50 km/h heranzuziehen.</p>	<p>Um eine Verstetigung der Geschwindigkeiten und somit eine Reduktion der Lärmbelastung durch übermäßige Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge zu erreichen, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h zielführender als eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h. Der Außerortsbereich zwischen Kupferzell und Feßbach beträgt lediglich 200 m, sodass eine Beschleunigung auf eine höhere Geschwindigkeit wenig zielführend ist. Die negativen Auswirkungen sind sehr gering.</p>
IV.12			<p>Grundsätzlich besteht auch außerhalb die Möglichkeit zum Bau von Lärmschutzwänden. Gemäß den Ausführungen unter Ziffer 1.8.1 des Entwurfs des Lärmaktionsplans stellt ebenfalls der Bau einer Lärmschutzwand ein effektives Mittel vor allem in außerörtlichen Bereichen dar. Hierdurch ließen sich grundsätzlich Geräuschkinderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen. Die Errichtung eines Lärmschutzwalls wurde indes im außerörtlichen Bereich zwischen Kupferzell und Feßbach</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können als Sofortmaßnahme die Betroffenen vor Verkehrslärm schützen. Zudem haben Geschwindigkeitsreduzierungen weitere positive Wirkungen wie bspw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bauliche Maßnahmen können erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden, sind wesentlich kostenintensiver und erfordern im Falle eines Lärmschutzwalls / einer Lärmschutzwand ein gesondertes Planfeststellungsverfahren. Die Argumentation wird im Bericht ergänzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>nicht als milderes Mittel herangezogen. Dies ist im Rahmen Abwägung der einzelnen Maßnahmen noch zu erörtern.</p> <p><b>3. K 2372 Künzelsauer Straße / Marktplatz bis Einmündung im Mehl</b>  <b>Vorgeschlagene Maßnahme: 30 km/h innerorts, 50 km/h außerorts ganztägig</b></p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans weist auch entlang der K 2372 Künzelsauer Straße hohe Lärmpegel aus. So werden gar maximale Lärmpegel von 70/61 dB(A) tags/nachts erreicht. Am stärksten betroffen ist dabei der Bereich zwischen Marktplatz bis zur Einmündung Markenbrunnen. Als Sofortmaßnahme wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf ca. 500m sowie außerorts von 50 km/h auf ca. 170m grundsätzlich vorgeschlagen.</p> <p>Im bezeichneten Bereich sind 16 Personen mit Lärmwerten von <math>\geq 70/60</math> dB(A) betroffen. Ferner sind 100 Personen von Lärmwerten in Höhe von <math>\geq 67/57</math> dB(A) betroffen. Durch die gemeinsame Anordnung der innerörtlichen sowie außerörtlichen Maßnahme kann eine maximale Lärminderung von 3,1 dB(A) erreicht werden. Auch in diesem Bereich ist mit einer Verdrängung des Verkehrs auf Wohngebiete oder geringer befahrenen Straßen nicht zu erwarten. Verkehrsteilnehmer können bereits über die B 19 Kupferzell im Westen passieren. Der Verkehr, der die K 2372 befährt, sind daher hauptsächlich Bewohner Kupferzells oder aber Verkehrsteilnehmer, welche die L 1036 in Richtung Döttingen befahren.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.13			<p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit könnte grundsätzlich zur Lärmreduzierung beitragen. Durch den Neubau des Radweges Kupferzell – Gaisbach entlang der K 2372 ist zudem mit mehr Mischverkehr zu rechnen. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung fördert daher dem Grunde nach auch die Verkehrssicherheit in diesem Bereich.</p>	Zustimmung.
IV.14			<p>Im außerörtlichen Bereich zwischen der Ortstafel und der Einmündung im Mehl weist der Entwurf des Lärmaktionsplans ebenfalls hohe Belastungen aus. Die Anordnung der außerörtlichen Maßnahme ist nur auf maximal 70 Metern beabsichtigt. Zur Reduzierung der Lärmwerte wäre die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkung für diesen Straßenbereich grundsätzlich zu vertreten. Wir weisen vorsorglich daraufhin, dass die Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde einzuholen ist.</p> <p><b>4. Betrachtung des Öffentlichen Nahverkehrs</b>                      Aufgrund der einzelnen zusammenhängenden Maßnahmen ist der Fahrzeitverlust für den ÖPNV gebündelt zu betrachten. Der ÖPNV hat in Kupferzell aufgrund der Maßnahmen einen theoretischen Fahrzeitverlust von 51 Sekunden zu erwarten. Daher bedarf es grundsätzlich die Begutachtung der Auswirkungen auf die einzelnen betroffenen Linien u.a. die Linien 7 und 71.</p> <p>Zur Vorbereitung der Stellungnahme durch die Straßenverkehrsbehörde wurde der öffentliche Nahverkehr angehört, um etwaige Auswirkungen auf den ÖPNV</p>	Wird begrüßt. Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.15			<p>beurteilen zu können. Der ÖPNV hat im Bereich Kupferzell der Straßenverkehrsbehörde gegenüber indes keine Bedenken geäußert, sodass eine Erörterung der einzelnen betroffenen Linien grundsätzlich nicht erforderlich wäre. Es liege daher im Ermessen der Gemeinde, ob zusätzliche Ausführungen zu einzelnen Buslinien vorgenommen werden.</p>	Kenntnisnahme.
IV.16			<p><b>5. B 19, Westernach</b>                      Der Entwurf des Lärmaktionsplans sieht keine Maßnahmen in Westernach vor, die in die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Hohenlohekreises fallen.</p> <p>Ausweislich des Entwurfs sind die Lärmwerte im Rahmen der Berechnung hauptsächlich durch den Verkehr auf der Autobahn A6 begründet. Etwaige verkehrliche Maßnahmen zum Lärmschutz sowie deren Beurteilung obliegen der Autobahn GmbH.</p>	Ist bekannt.
IV.17			<p><b>6. Anregung zur Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</b>                      Die Anregung zur Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit als flankierende Maßnahme, insbesondere nach Umsetzung der begehrten Lärmschutzmaßnahmen wurde von der Straßenverkehrsbehörde zur Kenntnis genommen.</p>	Kenntnisnahme.
IV.18			<p><b>B. Straßenbauamt</b>  <b>I. Geschwindigkeitsmaßnahme</b>                      Das Straßenbauamt hat keine Einwände gegen die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen, die Zuständigkeit für diese Maßnahmen liegt bei der</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.19			<p>Straßenverkehrsbehörde.</p> <p><b>II. Lichtsignalanlage B 19 in Höhe Bebauung Westernach</b></p> <p>Das Straßenbauamt wird aufgrund der Verkehrssicherheit einer Ausschaltung der Lichtsignalanlage nicht zustimmen. An diesem Punkt möchten wir zudem darauf hinweisen, dass es sich um eine 2-feldige Dunkelanlage handelt. Diese geht nur in den Betrieb, wenn sich der Verkehr in den Seitenästen anstaut. Dieser Zustand tritt abends selten ein. Eine wesentliche Auswirkung auf den Lärm ist aus unserer Sicht nicht erkennbar.</p>	<p>Kenntnisnahme. Seitens der Gemeindeverwaltung und des Gemeinderats wurde mitgeteilt, dass die Lichtsignalanlage auch nachts aktiv ist. Das Straßenbauamt wird gebeten, dies final zu überprüfen.</p>
IV.20			<p><b>III. Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages - Gemarkung Kupferzell L 1036, K 2372</b></p> <p><b>1) L 1036</b></p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart ist der Straßenbaulastträger für Landesstraßen. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelages ist mit dem RP Stuttgart abzustimmen.</p> <p>Aus betrieblicher Sicht haben wir nichts gegen den Einbau dieses Belages. Regen jedoch an, den Punkt des Unterhaltungsaufwandes mit zu berücksichtigen, da die lärmoptimierten Beläge unserer Erfahrung nach wartungsintensiver sind und die lärmreduzierenden Eigenschaften relativ schnell abflachen durch das Zusetzen der Poren.</p>	<p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.21			<p><b>2) K 2372</b> Bei einer zukünftigen Deckenmaßnahme wird in Abstimmung mit der Gemeinde eine eventuelle Umsetzung geprüft.</p>	Kenntnisnahme.
IV.22			<p><b>IV. Radwege</b> Der Radweg zwischen Gaisbach und Kupferzell, entlang der K2372 ist momentan in der Bauphase.</p>	Kenntnisnahme.
IV.23			<p><b>C. Immissionsschutz</b> Auf S.9 des Berichtes wird unter dem Kapitel 1.5 rechtliche Grundlagen aufgeführt, dass auch „ruhige Gebiete“ festgelegt werden sollen. Im Bewertungsteil finden sich jedoch hierzu keine Ausführungen. Wir empfehlen deshalb ergänzende Aussagen zu den diesbezüglichen Planungen aufzunehmen.</p>	Im Lärmaktionsplan der Gemeinde Kupferzell wird auf die Festsetzung ruhiger Gebiete verzichtet, da den Menschen aufgrund der ländlichen Lage ausreichend Rückzugsräume ohne krankmachende Lärmbelastung zur Verfügung stehen.
IV.24			<p>Bei den Hauptbelastungsbereichen Bauersbach und Westernach sind die Lärmemissionen im Wesentlichen der Autobahn A6 zuzuordnen. Richtigerweise wurde der Ist-Zustand betrachtet. Perspektivisch ist der Ausbau der Autobahn vorgesehen. Den Unterlagen konnten hierzu noch keine Anmerkungen entnommen werden. Mit dem geplanten Ausbau der A6 ist ja auch ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz verbunden, der für den Bereich Bauersbach bzw. auch Westernbach zum Tragen kommen könnte. Der Lärmaktionsplan könnte unter dem Punkt zukünftige Entwicklungen diese Thematik auch schon aufgreifen, die dann je nach Kenntnis- und Umsetzungsstand in die Bewertungen mit einfließen kann. Evtl. liegen der Gemeinde bereits Informationen zu ge-</p>	<p>Der geplante Ausbau der A 6 ist bekannt. Ein Hinweis darauf wird in Kapitel 2.7 aufgenommen.</p> <p>Für Lärmschutz beim Neubau und der wesentlichen Änderung von Straßen bestehen gesetzliche Regelungen im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Die gesetzlichen Regelungen schreiben vor, dass die nach Gebietsnutzungen gestaffelten und in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte (IGW) einzuhalten sind. Werden die Immissionsgrenzwerte überschritten, besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz.</p>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.25			<p>planten Schallschutzmaßnahmen vor, die die Betroffenen nach der Umsetzung in diesen Bereichen reduzieren könnte.</p> <p>Auf S. 55 des Berichtes wird die Möglichkeit der Zuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern mit Anträgen beim RP dargelegt und dass die Eigentümer:innen von der Gemeinde unterstützt werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass die in Frage kommenden Eigentümer:innen von der Gemeinde von Ihrer Betroffenheit in Kenntnis gesetzt werden.</p>	<p>Die betroffenen Einwohner:innen müssen sich proaktiv mit der Gemeinde / dem Regierungspräsidium Stuttgart in Verbindung setzen (s. II.6).</p>
<p>Da die Anlagen des Lärmaktionsplans während der Offenlage nicht mitveröffentlicht wurden, wurden diese den Trägern öffentlicher Belange nachgereicht. Daraufhin wurden zwei Stellungnahmen bei der Gemeinde Kupferzell eingereicht. Im Folgenden werden die nachgereichten Stellungnahmen aufgeführt und gewertet.</p>				
V.1	<p><b>Die Autobahn GmbH des Bundes; Niederlassung Südwest</b></p>	<p>14.03.2024</p>	<p>Wir bedanken uns für die ergänzenden Unterlagen zum Lärmaktionsplan Kupferzell und möchten unsere Stellungnahme vom 08.04.2024 zum Thema „Geschwindigkeitsbeschränkung“ noch wie folgt ergänzen:</p> <p>Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 werden zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) als Berechnungsverfahren eingeführt. Diese Vorgabe ist allerdings nicht für Bundesautobahnen anwendbar.</p> <p>Maßgebliches Berechnungsverfahren zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen an Bundesautobahnen sind gemäß den Lärmschutz-</p>	<p>Widerspruch. Im Kooperationserlass 2023 ist die Berechnungsmethode RLS-19 vorgeschrieben. Bundesautobahnen werden davon nicht ausgenommen. Es gilt somit auch für Bundesautobahnen die Berechnung nach RLS-19.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>Richtlinien-StV die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90). Ergebnisse nach diesem Berechnungsverfahren liegen in den Unterlagen zur Neufassung des Lärmaktionsplan der Gemeinde Kupferzell nicht vor.</p> <p>Nach Durchsicht der vorliegenden Kartierungsergebnisse aus dem Lärmaktionsplan für den Bereich der Gemeinde Kupferzell, welche nach der Berechnungsmethode der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass nur an einzelnen Gebäuden im Einflussbereich der BAB 6 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden.</p> <p>Es ist davon auszugehen, dass nach der maßgeblichen Berechnungsmethode der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) noch weniger Gebäude von einer Überschreitung der Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV betroffen sind.</p>	Widerspruch. Es gelten die Grenzwerte des Kooperationserlass 2023 und nicht die der Lärmschutz-Richtlinien-StV.
V.3			<p>In Anbetracht der weitestgehenden Einhaltung der Orientierungswerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der BAB A6 kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen nicht in Betracht gezogen werden.</p> <p>Vielen Dank für die Berücksichtigung unserer Ausführungen im weiteren Verfahren.</p>	Die Bewertung der Maßnahme muss nach Berechnung der RLS-19 sowie der Berücksichtigung der Grenzwerte des Kooperationserlasses erfolgen.
VI.1	<b>Regierungspräsidium Stuttgart</b>	20.03.2024	Sie weisen auf unsere Beanstandung hinsichtlich fehlender Gebäude- und Rasterlärmkarten hin und haben diese nachgeliefert. Laut unserer Stellungnahme vom	Es wurde beanstandet, dass keine Lärmwerte vorliegen (s. Stellungnahme II.4). Diese sind in den nachgereichten Karten enthalten.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>10.01.2024 hatten wir das jedoch nicht beanstandet. Wir hatten lediglich die nicht dargestellte Wirkung der einzelnen Maßnahmen beanstandet.</p> <p>Sie haben zwar Gebäude- und Rasterlärmkarten sowie Differenzlärmkarten nachgeliefert, allerdings ist nicht nachvollziehbar, welche Maßnahmen den Differenzlärmkarten zugrunde liegen. Ein direkter Vergleich der Beurteilungspegel (ohne und mit Maßnahmen) ist nur äußerst umständlich möglich und es wird auch nicht ersichtlich, welche Wirkung welcher Maßnahme zugrunde liegt. Bei Annahme einer Umsetzung aller geeigneten Maßnahmen ist eine Differenzlärmkarte bzw. eine Pegelvergleichsliste hierbei zwar möglich, aber es lässt sich daraus nicht zweifelsfrei erkennen, welche Maßnahmen maßgebend zur erzielten Pegelreduzierung beitragen, wenn sich diese z.B. überlappen. Es bleibt somit weiterhin unklar welche Wirkungen die einzelnen Maßnahmen entfalten. Die Wirkung einzelner Maßnahmen müsste seitens Kupferzell noch angegeben werden. Hierfür eignen sich unseres Erachtens lediglich Pegelvergleichslisten unter Angabe der Differenzpegel nach Maßnahmen getrennt. Lediglich in Form der Darstellung reduzierter Betroffenheiten bzw. Einhaltung der Lärmsanierungswerte lässt sich seitens Kupferzell die Wirksamkeit einzelner Maßnahmen nachvollziehbar nachweisen.</p>	<p>Den Differenzlärmkarten liegen, wie auf S. 40 im Bericht beschrieben, die festgesetzten Geschwindigkeitsbeschränkungen zugrunde.</p> <p>Nach finalem GR-Beschluss zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Kupferzell werden im Rahmen der Antragsstellung auf Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen die angesprochenen Pegelvergleichslisten bei der zuständigen Stelle eingereicht.</p>

### Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	<b>Bürger:in 1</b>	11.01.2024	<p>Da von den geplanten Maßnahmen im "Kerngebiet" nur 396 Anwohner profitieren würden, schlage ich folgende Maßnahmen vor, von denen alle Einwohner vom Lärmschutz profitieren würden:</p> <p>30 km/h ganztags:</p> <p>- Ganzer Ort</p> <p>50 km/h ganztags:</p>	<p>Es wäre wünschenswert, dass die Kommunen die Geschwindigkeitsbegrenzungen selbst festsetzen können. Die Gesetzgebung gibt jedoch die Richtgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts vor. Abweichende Geschwindigkeitsreduzierungen können nur aus folgenden Gründen angeordnet werden: Wohngebiete, Gefahrenlage, sensible Einrichtungen, Lärmschutz.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutz können dabei nur umgesetzt werden, wenn bestimmte Pegelwerte überschritten werden. Da dies nicht flächendeckend der Fall ist, kann auch nur in den Bereichen, in denen die Grenzwerte überschritten werden, Geschwindigkeitsreduzierungen realisiert werden. Dies betrifft jedoch ein Großteil der Hauptverkehrsstraßen in Kupferzell.</p>
I.2			- Öhringer Straße vom westlichen Ortseingang bis zur Einmündung Riedenstraße	In diesem Bereich gibt es keine Betroffenheiten.
I.3			- Künzelsauer Straße, beginnend mit Ortsausgang bis Einmündung im Mehl	Tempo 50 wird in diesem Bereich im Lärmaktionsplan festgesetzt.