

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 4
-----	--------------------	--------------------	---------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 LANDRATSAMT LÖRRACH (Schreiben vom 16.11.2020)	
<p>I. Untere Straßenbaubehörde)</p> <p>Die Untere Straßenbaubehörde ist nach §51 StrG für die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen zuständig. Im Folgenden bezieht sich die Stellungnahme auf die B34, B316, L143. Autobahnen fallen nicht in die Zuständigkeit der unteren Straßenbaubehörde.</p> <p>Grundlage der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt stellt die Lärmkartierung 2017 der LUBW dar. Aus der Lärmkartierung liegt eine Schätzung der von Umgebungslärm betroffener Menschen vor. In Kapitel 3 beschreibt die Stadt die geplanten Maßnahmen zur Lärminderung. Nach Kapitel 3.2 werden als Maßnahmen zur Lärminderung in den nächsten fünf Jahren eine Prüfung der Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B34 genannt sowie eine Fortführung passiver Lärmschutzmaßnahmen durch den Straßenbaulasträger. Als langfristige Strategie zum Schutz vor Umgebungslärm plant die Stadt nach Kapitel 3.3 eine Lärminderung in der Stadtplanung sowie eine Förderung lärmarmen Verkehrsmittel. Zudem prüfe und bearbeite die Stadt derzeit eine Ausweisung ruhiger Gebiete.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung unterliegen den Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü vom 28.10.2018. Abwägungsprozess und Ermessensausübung sind beschrieben. Das beschriebene Prüfschema ist für die Verkehrsbehörde bindend. Nach Erlass kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen – unabhängig vom Gebietstyp – insbesondere in Betracht, wenn 70 dB(A) am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden (Schwellenwerte). Gemäß Erlass ist von der Verkehrsbehörde zu prüfen, ob sich daraus deutliche Betroffenheiten ergeben. Zur Beurteilung der konkreten Lärmbetroffenheiten aus Straßenverkehrslärm sind nach Erlass des Landes Gebäudelärmkarten nach RLS 90 zu erstellen. Anhand dieser Berechnungen ist die Anzahl konkret Betroffener zu ermitteln. Als Grundlage für geplante straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kann die Lärmkartierung der LUBW nicht verwendet werden.</p> <p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt enthält keine Aussagen bezüglich Schienenlärm. Wir empfehlen eine entsprechende Untersuchung.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurden keine eigenen Berechnungen durchgeführt, sondern die Ergebnisse der Lärmkartierung der 3. Stufe der LUBW übernommen. Die Aufstellung des Lärmaktionsplans wurde bewusst im vereinfachten Verfahren mithilfe des Musterberichts des Verkehrsministeriums BW durchgeführt. Die Ermessensentscheidung zur Anordnung der im Lärmaktionsplan aufgeführten Geschwindigkeitsbeschränkungen wird somit den hierfür zuständigen Verkehrsbehörde überlassen. Ergebnis des Lärmaktionsplans ist hierbei ein Auftrag zur Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen.</p> <p>Die Aufstellung von Lärmaktionsplänen im Hinblick auf den Schienenverkehrslärm fällt seit der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung in die Zuständigkeit des Eisenbahnbundesamtes.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 2 von 4
-----	--------------------	--------------------	---------------

A.2 REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG
(Schreiben vom 03.12.2020)

1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Der von Ihnen im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Rheinfelden vorgelegte Lärmaktionsplan sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsreduzierung) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall die Große Kreisstadt Rheinfelden selbst als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt die Große Kreisstadt Rheinfelden als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde.

Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit

Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1 b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.

Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichts-

Dies wird zur Kenntnis genommen.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass einige der genannten Aspekte auf den Lärmaktionsplan der Stadt Rheinfelden nicht zutreffen. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans erfolgt im vereinfachten Verfahren. Hieraus gehen durchaus Maßnahmenempfehlungen hervor, die aber nicht im Einzelnen bereits im Zuge des Lärmaktionsplans detailliert untersucht und festgeschrieben werden. Nur dafür wären einige der angesprochenen Punkte relevant.

Die Prüfung einzelner Maßnahmen erfolgt erst nach Beschluss des Lärmaktionsplans als konzeptionelles Werk durch die hierfür jeweils zuständigen Stellen.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 4
	<p>punkte 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.</p> <p>Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</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>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärm-berechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.</p> <p>2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 4
	<p>betroffenen Gebäuden nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden.</p> <p>An Bundesstraßen müssen die im Bundeshaushalt festgelegten und nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.</p> <p>Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt ist davon abhängig, ob von der Straßenverkehrsbehörde im weiteren Verfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Verkehrsbeschränkung festgesetzt wird~ Erst danach können die für eine Lärmsanierung maßgebenden Beurteilungspegel entsprechend der RLS-90 berechnet und die jeweiligen Anspruchsberechtigungen ermittelt werden.</p>	<p>Die Festsetzung von Maßnahmen des Lärmaktionsplans erfolgt nicht im Verfahren, sondern erst im Nachgang. Ein Verweis auf nicht gesicherte Maßnahmen kann der Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen für einzelne betroffene Anwohner nicht entgegenstehen.</p>	
A.3	<p>POLIZEIPRÄSIDIUM FREIBURG (09.11.2020)</p>		
	<p>Zum derzeitigen Planungsstand ergeben sich keine grundsätzlichen Einwände aus verkehrspolizeilicher Sicht. Die Frage einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung auf weiteren Abschnitten der B34 wäre gesondert zu prüfen, wenn Details zu einem solchen Vorhaben bekannt sind.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	