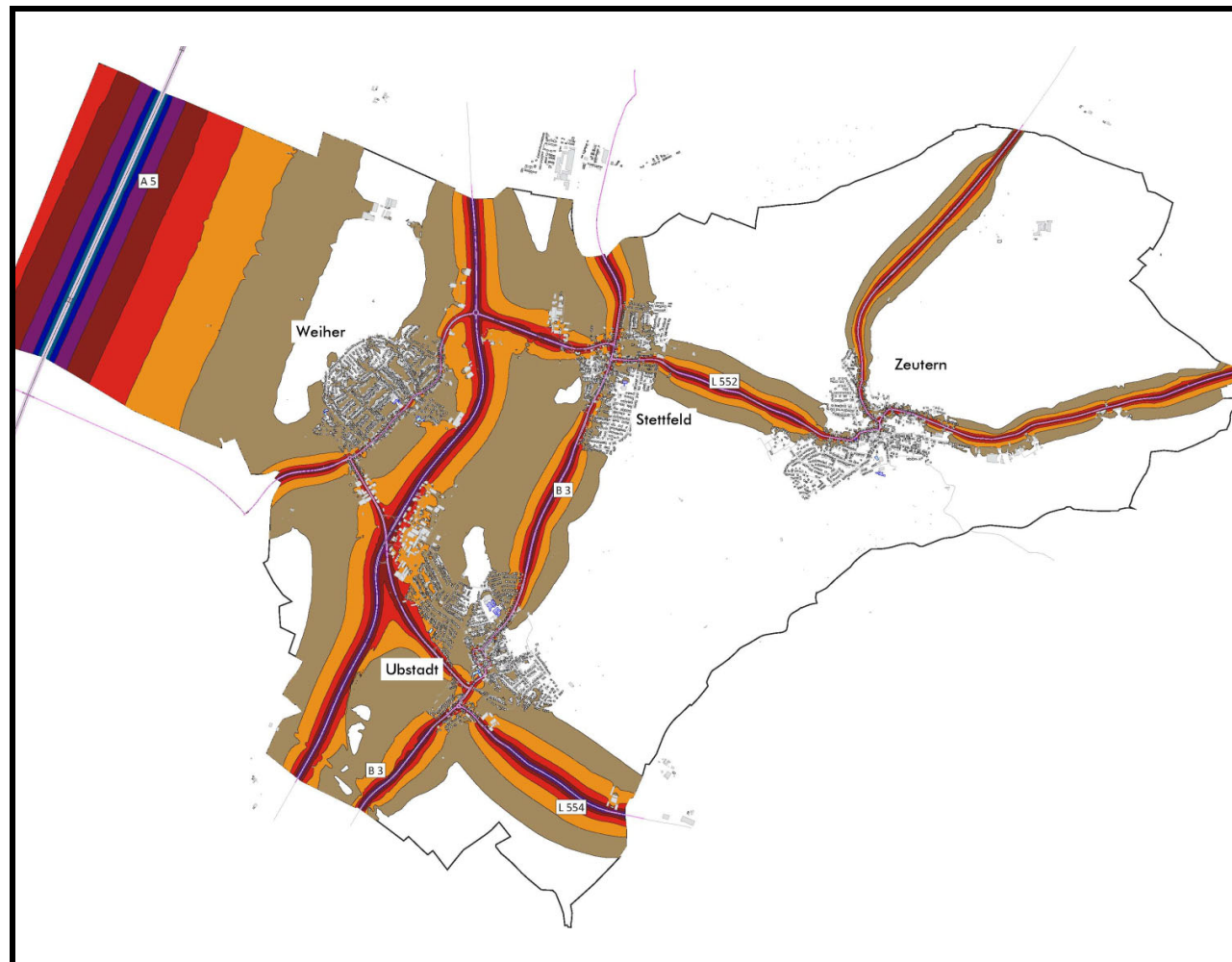


# Gemeinde Ubstadt-Weiher

## Lärmaktionsplanung 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



19. März 2021  
Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

## Inhaltsverzeichnis:

### Träger öffentlicher Belange:

1	Stadt Bruchsal .....	4
2	Gemeinde Forst .....	4
3	Albtal - Verkehrsgesellschaft mbH .....	4
4	Polizeipräsidium Karlsruhe .....	6
5	Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 1 - Steuerung, Verwaltung und Bevölkerungsschutz. ...	6
6	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Strassenwesen und Verkehr .....	9
7	Industrie- und Handelskammer Karlsruhe .....	11
8	Stadt Kraichtal .....	11
9	Landratsamt Karlsruhe .....	11

### Öffentlichkeit:

1a	Private Stellungnahme .....	16
1b	Private Stellungnahme .....	16
2a	Private Stellungnahme .....	17
2b	Private Stellungnahme .....	17
3	Private Stellungnahme .....	18
4	Private Stellungnahme .....	19
5a	Private Stellungnahme .....	19
5b	Private Stellungnahme .....	19
6	Private Stellungnahme .....	19
7	Private Stellungnahme .....	20
8	Private Stellungnahme .....	20
9	Private Stellungnahme .....	20
10	Private Stellungnahme .....	20
11	Private Stellungnahme .....	21
12	Private Stellungnahme .....	21
13	Private Stellungnahme .....	21
14	Private Stellungnahme .....	21
15	Private Stellungnahme .....	22
16	Private Stellungnahme .....	23
17	Private Stellungnahme .....	24
18	Private Stellungnahme .....	25

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

**Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 09.10.2020 - 09.11.2020 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 09.10.2020 - 09.11.2020 zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Ubstadt-Weiher**

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Stadt Bruchsal Schreiben vom 12.10.2020	Belange der Stadt Bruchsal werden durch den Lärmaktionsplan nicht berührt. Es werden keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
2	Gemeinde Forst Schreiben vom 13.10.2020	Die Planung der Gemeinde Ubstadt-Weiher betrifft keine Belange der Gemeinde Forst. Anregungen und Bedenken werden hierzu nicht vorgetragen.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
3	Albtal - Verkehrsgesellschaft mbH Schreiben vom 21.10.2020	<p>In Abstimmung mit dem KVV bedanken wir uns für die Beteiligung an dem o.g. Lärmaktionsplan in der Gemeinde Ubstadt-Weiher. Die AVG ist von den Maßnahmen nicht betroffen. Da die Planung jedoch die Belange des KVV berührt, nimmt der KVV hierzu Stellung wie folgt:</p> <p>Wir vermissen in den vorliegenden Unterlagen die wesentlichen Inhalte unseres Schreibens an Herrn Bürgermeister Löffler (E-Mail vom 26.06.2020), worin wir die beträchtlichen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, bei den Ortsdurchfahrten in Ubstadt, Weiher sowie in Stettfeld für die Buslinien 131 und 132, aufgezeigt haben. Offensichtlich wird die Aufrechterhaltung der Fahrdynamik der beiden Buslinien als nachrangig angesehen.</p> <p>Dies deckt sich auch mit der im Zwischenbericht mehrfach wiederkehrenden Aussage, dass „Fahrzeiterhöhungen von bis zu 30 Sekunden ... erträglich und angemessen“ und als „nicht ausschlaggebend“ (u. A. S. 14) eingestuft werden. Eine solche Beurteilung des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg vom 29.10.2019 legt nahe, dass die realen Auswirkungen im ÖPNV-Netz durch jeweils punktuelle Betrachtungen bewusst ignoriert werden.</p> <p>Dieser Beurteilung widersprechen wir entschieden und dies gleich aus mehreren Gründen.</p> <p>Zunächst möchten wir anmerken, dass die Fahrzeiterluste auf den Linien 131 und 132 nach unseren Betrachtungen höher sind als von Ihnen berechnet (30 Sekunden beziehungsweise 17 Sekunden). Insofern errechnen Sie deshalb nur geringe Fahrzeit-Mehrungen, weil sie die aktuell schlechte, den ÖPNV beeinträchtigende Situation mit einer noch schlechteren vergleichen.</p> <p>Leider beziehen Sie in Ihren Berechnungen auch nicht die Bestandsabschnitte von 30 km/h mit ein.</p> <p>Bei unserer letzten großen Fahrplananpassung auf der Linie 132 im Sommer 2015 - übrigens aufgrund der Einführung von 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt von Östringen - haben wir die Fahrzeitprofile aktualisiert. Damals gab es unter anderem noch kein Tempolimit von 30 km/h auf der Stettfelder Straße in Ubstadt. Dieses wurde erst vor zwei oder drei Jahren eingeführt - und zwar ohne dass wir dazu angehört und somit vor vollendete Tatsachen gestellt wurden. Insofern basiert die aktuelle Fahrzeit der Linie 132 auf den Anordnungen vor fünf Jahren.</p>	<p>Der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner in den Hauptstraßen und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeiterlust bewusst.</p> <p>Nicht die Gemeinde Ubstadt-Weiher, sondern das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg ist Herausgeber des Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 und somit Ansprechpartner für Anregungen und Bedenken. Die Kumulation der Fahrzeiterhöhungen bei Betrachtung der Gesamt-Umlaufstrecke ist der Gemeinde jedoch bewusst. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Gesundheit der lärmbeeinträchtigten Anwohner in Ubstadt-Weiher ein vorrangiges Schutzziel in der Lärmaktionsplanung darstellt.</p> <p>Der Gutachter hat die Fahrzeiterhöhungen der einzelnen Ortsteile nicht kumulativ für Gesamt-Ubstadt-Weiher dargestellt, daher die geringeren Fahrzeiterhöhungen.</p> <p>Die Berechnungen der Fahrzeiterhöhungen wurden unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten durchgeführt. Dabei wird von einer im Bestand fahrbaren Geschwindigkeit von maximal 40 km/h ausgegangen und einer geplanten Geschwindigkeit von 30 km/h gegenübergestellt.</p> <p>Hier zeigt sich, dass eine gewisse Flexibilität in den Fahrplänen steckt und auf Geschwindigkeitsanordnungen Rücksicht genommen werden kann.</p>	Wird zur Kenntnis genommen, gleichwohl besteht Gesprächsbereitschaft.	

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Unter Berücksichtigung dieser beiden Umstände errechnen wir für die Linie 131 einen Fahrzeitverlust von 56 Sekunden allein in Weiher, zu denen in Ubstadt weitere 10 Sekunden hinzukommen. Abgerundet ergibt dies jeweils eine Fahrplan-Minute mehr in beiden Richtungen bei Tempo 30.</p> <p>Auf der Linie 132 errechnet sich auf einer Gesamtlänge von 2,2 km in Stettfeld und Ubstadt ein zeitlicher Mehrbedarf von 107 Sekunden, somit beinahe zwei Minuten.</p> <p>Indem eine isolierte, das heißt nur auf einen einzelnen Ort bezogene Betrachtung erfolgt, wird völlig ignoriert, dass auf einer regionalen Buslinie mehrere Orte nacheinander bedient werden und mittlerweile alle Kommunen im Rahmen von deren Lärmaktionsplänen die Höchstgeschwindigkeiten auch auf den Straßen, auf denen ein Buslinienverkehr betrieben wird, auf 30 km/h herabsetzen.</p> <p>So sind in Kronau und in Bruchsal bereits früher Gemeinderatsbeschlüsse gefasst worden und es ist bald mit verkehrsrechtlichen Anordnungen zu rechnen. In Kronau brauchen die Busse der Linie 131 demnächst auch über eine Minute länger, in Bruchsal kommen nochmals fast zwei Minuten hinzu, so dass sich in der Gesamt-Addition mit Weiher und Ubstadt ein Fahrzeitverlust von ca. vier Minuten pro Richtung ergibt. Die Fahrzeug-Umlaufzeit von derzeit 54 Minuten erhöht sich dadurch auf 62 Minuten. Ein Stundentakt ist demnach mit einem einzigen Fahrzeug so wie heute nicht mehr realisierbar. Dass dies nicht ausschlaggebend sein soll, erachten wir als nicht sachgerechte Beurteilung. Durch die jeweils punktuellen Betrachtungen werden hier die realen Auswirkungen auf den ÖPNV kleingeredet.</p> <p>Die Gemeinde Kronau will durch ein Parkraum-Bewirtschaftungssystem einen annähernden Zeitausgleich herstellen, die Stadt Bruchsal verspricht dies durch eine LSA-Beeinflussung auf der Schönbornstraße. Wir sind gespannt, welche Angebote zur Beschleunigung des ÖPNV an anderer Stelle von der Gemeinde Ubstadt-Weiher kommen; müssen aber derzeit davon ausgehen, dass wir zunächst mit einer Entschleunigung in der Gemeinde kalkulieren müssen.</p> <p>Bezüglich etwaiger Reaktionen auf der Linie 132 haben wir uns bisher noch keine Gedanken gemacht. Wir warten die Auswirkungen erst einmal ab.</p> <p>Für die Buslinie 131 haben wir hingegen schon klare Vorstellungen, die wir mit der oben besagten E-Mail Herrn Bürgermeister Löffler aufgezeigt haben. Es gibt vier Optionen:</p> <p>1.) Zwecks Aufrechterhaltung des bestehenden Fahrplan-Angebots wird auf den Langläufer-Fahrten (Kronau - Bruchsal) und auf den Kurzläufer-Kursen (Weiher - Ubstadt Ort inklusive Bedienung Schulzentrum und Bf Ubstadt-Weiher) jeweils ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. knapp 500.000 €/a.</p> <p>2.) Bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand werden die Langläuferfahrten auf einen Zweistundentakt halbiert und der Stadtbahnzubringer verkehrt in der HVZ nicht mehr dreimal pro Stunde, sondern nur noch zweimal stündlich.</p> <p>3.) Wir favorisieren eine zeitliche Beschränkung des Tempolimits auf den Hauptstraßen in Ubstadt, Weiher und in Steffeld auf nachts zwischen 22 und 6 Uhr.</p> <p>4.) Da wir davon ausgehen, dass die Optionen 1.) und 3.) von der Gemeinde nicht gewünscht werden, planen wir Option 2.) modifiziert wie folgt:</p> <p>Auf den Langläuferfahrten werden unter Beibehaltung des Stundentakts die beiden Haltestellen Weiher Unterdorf und Oberdorf aufgehoben, es wird nur noch die Ortsmitte bedient. Bei den Fahrzeit-Festsetzungen kalkulieren wir pro Haltestelle mit einer Fahrgastwechselzeit von 30 Sekunden, so dass der von uns errechnete Zeitverlust in etwa aufgefangen wird.</p> <p>Die Kurzläufer verkehren in der HVZ nur noch halbstündlich und erhalten eine neue, spiegelbildliche Linienführung mit Bedienung aller Haltestellen in Weiher inklusive Heerstraße. Zwangsläufig</p>	<p>Ja, wie bereits oben beschrieben ist die Kumulation der Fahrzeiterhöhungen bei Betrachtung der Gesamt-Umlaufstrecke der Gemeinde bewusst.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher steht für Gespräche zur weiteren Abstimmung auch mit dem KVV zur Verfügung.</p> <p>Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form auch den Nachbarkommunen im Rahmen der Lärmaktionsplanung benannt wurden.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher steht für Gespräche zur weiteren Abstimmung auch mit dem KVV zur Verfügung.</p> <p>Eine Beschränkung auf eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung stellt in Anbetracht der Höhe der vorhandenen Beurteilungspegel keine verhandelbare Alternative dar. Die Gemeinde hält an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h fest.</p> <p>Der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist der Erhalt jeder der einzeln genannten Haltestellen ein wichtiges Anliegen, ist jedoch willens mit dem KVV einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der jedoch nicht ohne eine Gesamtschau aller im Streckenverlauf liegenden Gemeinden erfolgen darf.</p>		

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>verschlechtern sich hierdurch die Anschluss-Beziehungen zur Stadtbahn, die ihrerseits im 20-Minuten-Takt betrieben wird.</p> <p>Die Stichfahrten zum Bahnhof Ubstadt-Weiher werden wegen Zeitmangel und unzureichender Nachfrage eingestellt.</p> <p>Die Umsetzung würde, nach noch zu erfolgender Absprache mit dem Landkreis Karlsruhe, zum nächsten Fahrplanwechsel nach verkehrsrechtlicher Anordnung der Geschwindigkeitsreduzierungen gemäß dem Lärmaktionsplan erfolgen.</p> <p>Die Linie 140 ist aufgrund ihres Charakters eines reinen Schulverkehrs von den ausbremsenden Maßnahmen weniger betroffen. Wir werden zu gegebener Zeit die Abfahrtszeiten zur Schule nach vorne und die Ankunftszeiten in den Wohnorten nach hinten verlegen.</p> <p>Wir bedauern sehr, dass ein solch einschneidender Schritt wahrscheinlich notwendig wird und damit das gute und gut nachgefragte Linienbus-Angebot derart verändert werden muss.</p> <p>Wir bitten um Ihr Verständnis und das von allen betroffenen Fahrgästen.</p> <p>Der Landkreis Karlsruhe und Herr Bürgermeister Löffler erhalten eine Mehrfertigung dieses Schreibens.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für diese Einschätzung und sichert dem KVV die volle Unterstützung zu.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher wiederholt nochmals Ihr Angebot für Gespräche zur weiteren Abstimmung und Kompromissfindung unter Einbezug der Betroffenen der von den Buslinien tangierten Nachbarkommunen.</p>		
4	<p>Polizeipräsidium Karlsruhe</p> <p>Schreiben vom 23.10.2020</p>	<p>Seitens des Polizeipräsidiums Karlsruhe bestehen zu dem zur Anhörung vorgelegten Lärmaktionsplan Ubstadt-Weiher beim derzeitigen Planungsstand keine Bedenken oder weitere Anregungen.</p> <p>Die getroffenen Bewertungen zu den typischen Maßnahmen gegen Verkehrslärm werden mitgetragen.</p>	<p>Information</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt für die Unterstützung der Lärmaktionsplanung im Rahmen der gesetzlichen Zulässigkeit.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
5	<p>Regierungspräsidium Karlsruhe - Abteilung 1 - Steuerung, Verwaltung und Bevölkerungsschutz</p> <p>Schreiben vom 05.11.2020</p>	<p>Wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Ubstadt-Weiher beteiligt wird. Zum Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung 3. Runde von Oktober 2020 nehmen wir wie folgt Stellung.</p> <p>Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist das Landratsamt Karlsruhe, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien StV -).</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, 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 ermessensfehler-</p>	<p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>freie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebiets-spezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV das Anordnungsermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheits-kritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßen-verkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen.</p> <p>Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Ver-kehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Ori-entierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Ein-schreitens im Regelfall.</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar. Diese enthalten grundsätz-liche 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.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunut-zungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)</li> <li>60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts)</li> <li>in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A)</li> </ul> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rück-sicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Ver-kehrsverlagerung) 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 „Vor-läufigen 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 Berück-sichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktions-planung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Ge-schwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berück-sichtigen.</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 konkrete Zahl der Lärmbetroffenen anhand einer gebäude-</p>	<p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Die nach den genannten Vorgaben zusätzlich zu erstellen- den Unterlagen zur fachgerechten Abwägung werden in Ergänzung zum Endbericht des Lärmaktionsplans mit</p>		

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>scharfen 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 straßenbau-liche 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 Ortsdurch-fahrten 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.</p> <p>In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sach-verhalten – die Stellungnahmen des Straßenbulasträgers 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>Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ubstadt-Weiher sieht unter Ziff. 1.6.1 des Zwischenberichts vom Oktober 2020 folgende, das Referat 16 des Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärminderung (Geschwindigkeitsbeschränkungen) vor:</p> <p><u>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig:</u></p> <p>Ubstadt:</p> <p>Bruchsaler Straße: zwischen Hochstattweg (südlicher Ortseingang) und Kreisverkehrsplatz (Unteröwis-heimer Straße)</p> <p>Stettfelder Straße: Verlängerung des bestehenden T 30 zwischen Stettfel-der Straße 39 und Karl-Walter-Straße (Lückenschluss)</p> <p>Stettfeld:</p> <p>Am Katzbach: zwischen Am Katzbach 20 und Schönbornstraße Schönbornstraße: zwischen Schönborn-straße 4a (Schönigstraße) und Schönbornstraße 55 (Bahnübergang)</p>	<p>Antragsstellung zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfü-gung gestellt.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Ver-kehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorge-schlagene Maßnahmen des T 30 sowie der Fahrbahnsanie-rungen dahingehend abgewogen worden.</p> <p>Der Geschwindigkeitsreduzierung stehen, abgesehen vom ÖPNV, keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die meisten Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglich-keiten bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entste-hen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher steht für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit dem KVV zur Verfügung.</p> <p>Für die ortskundigen Bewohner der Gemeinde Ubstadt-Weiher führt die Vereinheitlichung der zugelassenen Ge-schwindigkeit auf den innerörtlichen Hauptstraßen und fast aller Nebenstraßen eher zu einer Akzeptanzsteige-rung, da die Maßnahme allen Bewohnern zugute kommt. Aufgrund des örtlichen Verkehrsangebotes ist auch nicht mit Verlagerungsverkehr auf Nebenstraßen zu rechnen, da keine innerörtlichen Alternativstrecken zur Verfügung stehen und die Ortsdurchfahrten auch weiterhin als Vor-fahrtsstraßen flüssig befahrbar bleiben.</p> <p>Sowohl das Landratsamt, als auch das Polizeipräsidium sind im Zuge der Offenlage angehört worden und haben Stellungnahmen abgegeben.</p>		

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Zeuterner Straße: zwischen Obere Mühlstraße und Zeuterner Straße 46                      (Verlängerung bestehendes T 30)</p> <p>Weiher:                      Hauptstraße: zwischen Hauptstraße 165 (Friedhofweg) und Hirschstraße Hauptstraße: zwischen Schulstraße und Ubstadter Straße</p> <p>Zeutern:                      Unterdorfstraße: zwischen Kallenbergerweg (Fußgängerquerung) und Kapellenstraße                      Kapellenstraße: zwischen Untedorfstraße und Oberdorfstraße</p> <p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist grundsätzlich bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Nach den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen bzw. dokumentierten Berechnungsergebnissen nach RLS-90 sind Lärmschwerpunkte vorhanden, die Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können. Die im Zwischenbericht enthaltenen Planunterlagen (Pläne 09a u. 10a – Nachkartierung des Status quo, Straßenverkehrslärm nach RLS-90) weisen die jeweils betroffenen Gebäude, nicht jedoch die Anzahl der konkret betroffenen Personen aus. Welche Maßnahmen letztlich zustimmungsfähig und von der Straßenverkehrsbehörde zu treffen sind, wird daher im Rahmen des Zustimmungsverfahrens und nach Vorlage gebäudescharfer Plandarstellung der Lärmwerte und der betroffenen Anwohner im Einzelnen abzustimmen sein.</p> <p>Die in die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ubstadt-Weiher aufgenommenen und hier aufgeführten Strecken fallen zum Teil nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG. Vielmehr handelt es sich um weitere kommunale Straßen mit Belastungen unter 8.200 Kfz/d, 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 (hier: das Landratsamt Karlsruhe) 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>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 Fachrecht 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 berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Das Landratsamt Karlsruhe als zuständige untere Straßenverkehrsbehörde erhält eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.</p>	<p>Die nach den genannten Vorgaben zusätzlich zu erstellen- den Unterlagen zur fachgerechten Abwägung werden in Ergänzung zum Endbericht des Lärmaktionsplans mit An- tragsstellung zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung gestellt.</p> <p>Information</p> <p>Die erforderliche Abwägung ist Gegenstand des Endber- richts der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ubstadt- Weiher.</p>		
6	Regierungspräsi- dium Karlsruhe, Abteilung 4 - Strassenwesen und Verkehr  Schreiben vom 05.11.2020	<p>Für Ihre E-Mail vom 8. Oktober 2020 mit dem Hinweis auf die Verfügbarkeit des Entwurfs der Lärmak- tionsplanung der Gemeinde Ubstadt-Weiher auf deren Internetpräsenz, sowie die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken.</p> <p>Im Bereich der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zu- ständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 3 und den Landesstraßen L 552 und L 554.</p>		Wird zur Kennt- nis genommen.	



19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss												
		<p>Wir möchten darauf hinweisen, dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet.</p>	<p>Information</p>														
		<table border="1" data-bbox="439 569 1590 827"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3. in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table>		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	<p>Information</p>		
	Tag	Nacht															
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)															
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)															
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)															
		<p>Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen -RLS-90. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können wir als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen.</p> <p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wie folgt Stellung:</p> <p><u>Zum Aufbringen lärmarmen Fahrbelags auf der B 3 zwischen Ubstadt und Stettfeld, sowie auf der L 552 in Zeutern</u></p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind die beiden Abschnitte aktuell nicht als unmittelbar zur Sanierung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbelags wird daher erst langfristig erfolgen können. Erst im Rahmen einer anstehenden Erhaltungsmaßnahme kann auch ein abschließendes Urteil darüber getroffen werden, ob der betreffende Abschnitt sich technisch für den Einbau eines lärmarmen Belags eignet. Wir sagen Ihnen für zukünftige Erhaltungsmaßnahmen jedoch gern eine Überprüfung Ihres Anliegens zu.</p> <p><u>Zur Bezuschussung passiver Lärmschutzmaßnahmen für besonders betroffene Gebäude</u></p> <p>Die Eigentümer von Gebäuden, die an Bundes- oder Landesstraßen anliegen, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf einen Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen für ihr Objekt zu stellen. Wichtigste Voraussetzung für die Gewährung ist die Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung am betreffenden Gebäude. Außerdem muss das Objekt vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des BImSchG) errichtet worden oder es muss zu diesem Zeitpunkt zumindest die rechtliche Grundlage für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplans geschaffen gewesen sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Kosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe hofft mit diesen Hinweisen dazu beizutragen, dass im Ergebnis ein Lärmaktionsplan mit auch in der Praxis umsetzbaren Maßnahmen beschlossen werden kann und wünscht Ihnen für das weitere Verfahren der Aufstellung viel Erfolg.</p>	<p>Information</p> <p>Die Gemeinde weist darauf hin, dass im Abschnitt der B 3 zwischen Ubstadt und Stettfeld im vergangenen Jahr 2020 eine Fahrbelagdecksanierung durch das Land erfolgt ist.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt dem Regierungspräsidium für die Aufnahme der Bundes- und Landesstraßen in das Lärmsanierungsprogramm des Landes. Gerade die Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung vom 01.08.2020 eröffnet einem weiteren Kreis an Betroffenen, von Lärmsanierungsmaßnahmen profitieren zu können.</p> <p>Information</p>														

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
7	Industrie- und Handelskammer Karlsruhe  Schreiben vom 06.11.2020	<p>Als wesentliche Maßnahme des Lärmaktionsplanes ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit aufgeführt. Hierbei ist auf jeden Fall darauf zu achten, dass dies nicht zu Lasten des Verkehrsflusses erfolgt. Auch eine Verschlechterung des ÖPNV-Angebots sollte nicht damit einhergehen.</p> <p>Dem Zwischenbericht ist zu entnehmen, dass dies nicht der Fall ist.</p> <p>Bei der Wahl der Ruhigen Gebiete ist darauf zu achten, dass diese keine Konfliktsituation zu gewerblichen Nutzungen hervorrufen. Da Ruhige Gebiete auch ausgedehnt werden können sollen, bitten wir insbesondere die Gebiete 2 und 5 noch einmal auf ein mögliches Konfliktpotenzial hin zu betrachten.</p>	<p>Information</p> <p>Der Abstand der ruhigen Gebiete zu den nächstgelegenen Gewerbegebieten ist so ausreichend bemessen, dass keine Wechselwirkungen hinsichtlich der gegenseitigen Schutzbedürfnisse auftreten (Gebiet 2, Friedhof - GE Großer Sand). Auch steht der Kiesabbau am Hardtsee (Gebiet 5) der Freizeitnutzung des Sees nicht im Wege.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
8	Stadt Kraichtal  Schreiben vom 06.11.2020	<p>Die im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans dargestellten Maßnahmen sind nachvollziehbar.</p> <p>Wir bitten jedoch darum, die Auswirkungen der einzelnen Maßnahmen, v.a. in Bezug auf die Verdrängungseffekte des Verkehrs in die Nachbargemeinden auf ein möglichst geringes Maß zu reduzieren.</p> <p>Weiter bitten wir, uns über eigene oder in Zusammenarbeit mit dem Träger der Straßenbaulast angeordnete bauliche Maßnahmen frühzeitig zu informieren, damit wir uns mit notwendigen Maßnahmen auf Kraichtaler Gemarkung anschließen können, bzw. auf deren Notwendigkeit beim Träger der Straßenbaulast hinweisen können.</p>	<p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt für diese Einschätzung.</p> <p>Die Gemeinde sichert zu, keine Maßnahmen zu veranlassen, die in der Nachbarkommune zu einer Verschärfung bestehender Lärmkonflikte führen wird.</p> <p>Über anstehende bauliche Maßnahmen mit den Trägern der Straßenbaulast wird die Gemeinde frühzeitig informieren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
9	Landratsamt Karlsruhe  Schreiben vom 09.11.2020	<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung des Landratsamtes Karlsruhe in diesem Verfahren. Die uns im Rahmen der dritten Runde der Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellten Unterlagen haben wir zur Prüfung an die Fachstellen unseres Hauses weitergeleitet. Auf Grundlage der uns vorliegenden Äußerungen geben wir zur Planung die folgende Stellungnahme ab:</p> <p><b>Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht – untere Straßenverkehrsbehörde</b></p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Es ist erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Insbesondere die aktuelle Rechtsprechung orientiert sich an der Frage, ob eine Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) besteht. Des Weiteren hat das Land Baden-Württemberg im sogenannten „Kooperationserlass“ vom 29.10.2018 entsprechende Festlegungen getroffen. Im Ergebnis muss die Gemeinde eine Abwägung der beabsichtigten Maßnahmen vornehmen; ein „reiner“ Gemeinderatsbeschluss, beispielsweise zu Tempo 30 auf der Landesstraße, ist jedenfalls nicht ausreichend.</p> <p>Ob eine verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommt, orientiert sich auch an den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr. Bestehen deutliche Betroffenheiten, kann auch eine Pflicht zum Einschreiten bestehen.</p> <p>In die erforderliche Abwägung sind insbesondere Verdrängungseffekte, Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr, den Aspekten der Verkehrssicherheit, den Fuß- und Radverkehr und die Belange des fließenden Verkehrs einzubeziehen. Diese Aufzählung ist im Übrigen nicht abschließend und kann im Einzelfall unterschiedlich sein.</p>	<p>Information</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 sowie der Fahrbahnsanierungen dahingehend abgewogen worden.</p> <p>Der Geschwindigkeitsreduzierung stehen, abgesehen vom ÖPNV, keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die meisten Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglichkeiten bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden</p>	Wird zur Kenntnis genommen, gleichwohl besteht Gesprächsbereitschaft.	

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Sobald uns die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorliegt, werden wir die Zulässigkeit der aufgelisteten Verkehrsbeschränkungen abschließend prüfen und gegebenenfalls die erforderliche Zustimmung bei der höheren Straßenverkehrsbehörde einholen.</p> <p><b>Amt für Straßen</b></p> <p>Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 19.05.2014, die wir im Folgenden noch einmal aufführen:                  Das Amt für Straßen hat keine Einwände gegen die Planung vorzutragen. Wir weisen jedoch noch auf Folgendes hin:                  Der Einsatz von "lärmoptimiertem Asphalt" (umgangssprachlich auch Flüsterasphalt genannt) wird insbesondere im Bereich von Ortsdurchfahrten kritisch bewertet. Neben den höheren Erstellungskosten entstehen auf Grund einer systembedingt kürzeren Lebensdauer kürzere Instandhaltungsintervalle, was zusätzlich zu höheren Kosten, sowie häufigeren Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer und Anwohner durch Baumaßnahmen führt.                  Hauptursachen für "Lärm" im Zuge von Ortsdurchfahrten sind in der Regel Unebenheiten im Bereich alter Aufgrabungen und Einbauteilen, insbesondere die in der Zuständigkeit der Gemeinden bzw. Ver- und Entsorger liegenden Schieberkappen, Hydranten und Schachtabdeckungen.                  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 sinnvoller (und nachhaltiger) stark belastete Ortsdurchfahrten im Rahmen eines vorausschauenden Erhaltungsmanagements regelmäßig mit einem konventionellen Belag zu versehen und auf eine fachgerechte Wiederherstellung der Fahrbahn bei Aufgrabungen und die regelmäßige Unterhaltung der Einbauteile zu achten.</p> <p><b>Büro des Landrats - Radverkehrsmanagement</b></p> <p>Durch die geplante Einrichtung von Tempo 30 Strecken würde sich zum Lärmschutz hinzu die Sicherheit auf den derzeit als RadNetzlücke (überschrittene Grenzwerte des Landes-BW) festgelegten Streckenabschnitte L552 in Zeutern-West und Stettfeld-Ost, B3 in Ubstadt-Süd und Stettfeld und Hauptstraße in Weiher im Zuge des Radverkehrsnetzes verbessern. Dies wiederum führt zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrades und damit zu einem geringeren MIV-Anteil mit einem entsprechenden Rückgang an Lärm.                  Selbst nach der Einführung von Tempo 30, wird aber auch weiterhin die B3 in Ubstadt-Süd und in Stettfeld zwischen der L552 und K3584 "RadNETZ-BW" über den Grenzwerten liegen. Laut dem Radverkehrskonzept des Landkreises Karlsruhe und den entsprechenden Maßnahmenlisten des RadNETZ-BW, sollte hier der Einsatz von lärm mindernden Fahrradschutzstreifen im Rahmen der Lärmaktionsplanung geprüft werden. Zudem tragen diese Maßnahmen zur Einhaltung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzung bei.                  Insbesondere die Förderung in den Einsatzradien für die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß 0,5 km, und Rad 10 km) sollte als Grundlage bei Planungen zur Förderung des Umweltverbundes berücksichtig werden.</p>	<p>Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher steht für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit dem KVV zur Verfügung.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt für die Unterstützung der Lärmaktionsplanung im Rahmen der gesetzlichen Zulässigkeit.</p> <p>Information</p> <p>Eine Kostenbeteiligung an den Mehrkosten für die Ortsdurchfahrten könnte in Erwägung gezogen werden, die allerdings im Einzelfall zu ermitteln sind. Die Wahl des Oberflächenmaterials bietet eine große Bandbreite, sodass ein Kompromiss gefunden werden kann.</p> <p>Gerade die Gesamtwirkung ist zu verbessern, sodass eine Zusammenarbeit der Akteure erfolgen muss.</p> <p>Diese Einschätzung wird aus schalltechnischen Sicht nicht geteilt. Zwar mag die Verbesserung zwischen einem lärmoptimierten und einem lärm mindernden Asphalt gerade mal 1 dB(A) betragen, jedoch wird vom Anwohner die Kombination aus Geschwindigkeitsreduzierung und Fahrbahnsanierung wahrgenommen, die dann in Summe bis zu 5,5 dB(A) beträgt und als Lärminderung deutlich wahrnehmbar ist. Das Thema Gesundheitsschutz der Bevölkerung von Ubstadt-Weiher ist hier aus Sicht der Gemeinde nicht verhandelbar.</p> <p>Die Gemeinde dankt für diese, die Maßnahmen des Lärmaktionsplans unterstützende, Einschätzung.</p> <p>Die Ausweisung von Schutzstreifen auf der B 3 ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sowie der abschnittsweise zu geringen Fahrbahnbreite nicht zulässig.</p> <p>Diese Hinweise sind bereits im Lärmaktionsplan unter Kap. 3.1.3 (f) aufgenommen worden.</p>		

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>sichtigt werden. Alleine 75% der Kfz-Fahrten bewegen sich im 10 km Aktionsradius des Fahrrades/Pedelecs und könnten somit vermieden werden (50% im Radius von 5 km).</p> <p><b>Gesundheitsamt</b></p> <p>Wie aus dem Bericht der aktuellen 3. Runde der Lärmaktionsplanung hervorgeht, konnten bereits in den bisherigen Stufen die Zahl der vom Lärm Betroffenen reduziert werden. Im Rahmen der erweiterten Maßnahmen kann diese Bewohneranzahl noch weiter minimiert werden.</p> <p>Seitens des Gesundheitsamtes wird jede rechtlich zulässige und sachlich geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastigung begrüßt.</p> <p><b>Amt für Mobilität und Beteiligungen – Sachgebiet ÖPNV</b></p> <p>Laut dem vorgelegten Bericht sollen die Lärmwerte u. a. durch Temporeduzierungen verringert werden. Dies 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 oftmals eine Erhöhung der benötigten Fahrzeuganzahl und somit auch der dadurch verursachten Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen zur Folge haben. Dies 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 die Attraktivität des ÖPNVs verringern.</p> <p>Zur Vermeidung solcher sich negativ auf den ÖPNV auswirkenden Maßnahmen haben wir für das Gebiet des Landkreises Karlsruhe im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) auf den Seiten 18 und 19 eine entsprechende Regelung eingefügt, auf die wir hiermit noch einmal verweisen möchten.</p> <p>Gemeinsam mit dem KVV wird im Einzelfall geprüft, inwieweit verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Nahverkehr verträglich sind. Im vorliegenden Fall sind drei Buslinien von den geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf Tempo 30 betroffen: die Linien 131, 132 und 140. Die Linie 140 ist allerdings weniger betroffen, da sie lediglich für den Schulverkehr genutzt wird. Die Abfahrts- und Ankunftszeiten können ohne größere Auswirkungen für andere Verkehre entsprechend nach vorne bzw. nach hinten verschoben werden.</p> <p>Anders sieht es hingegen auf der Linie 131 aus. Eine Geschwindigkeitsreduzierung in den in Planfall 1 vorgesehenen Bereichen von derzeit 50 km/h auf 30 km/h würde nach den Berechnungen des KVV auf der Linie 131 zu einem Fahrzeitverlust von mindestens 56 Sekunden in Weiher und 10 Sekunden in Ubstadt führen. In beiden Richtungen kommt es damit zu einer Fahrzeitverlängerung von etwa einer Fahrplan-Minute.</p> <p>Darüber hinaus muss bedacht werden, dass aufgrund der gesetzlich gestiegenen Anforderungen in den letzten Jahren viele Kommunen Geschwindigkeitsreduzierungen zur Verminderung von Geräuschemissionen eingeführt haben, sodass sich gerade bei Regionalbuslinien, die mehrere Gemeinden anfahren, die Fahrzeitverluste immer mehr aufaddieren und in Summe für die bisherigen Umläufe nicht mehr „verkraftbar“ sind. Dies gilt auch für die Linie 131, bei der aufgrund bereits beschlossener Tempolimits in Kronau die Fahrzeit um etwa eine Minute verlängert werden wird und in Bruchsal um etwa zwei Minuten. Unter Hinzurechnung der Fahrzeitverluste in Weiher und Ubstadt beläuft sich der Gesamtverlust auf ca. vier Minuten Fahrzeit pro Richtung. Die aktuelle Fahrzeug-Umlaufzeit von 54 Minuten erhöht sich damit auf 62 Minuten, womit der Stundentakt mit einem Fahrzeug nicht mehr umsetzbar ist.</p>	<p>Information</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt für diese positive Einschätzung der geplanten Lärminderungsmaßnahmen.</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Der Gutachter hat die Fahrzeiterhöhungen der einzelnen Ortsteile nicht kumulativ für Gesamt-Ubstadt-Weiher dargestellt, daher die geringeren Fahrzeiterhöhungen. Die Berechnungen der Fahrzeiterhöhungen wurden unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten durchgeführt. Dabei wird von einer im Bestand fahrbaren Geschwindigkeit von maximal 40 km/h ausgegangen und einer geplanten Geschwindigkeit von 30 km/h gegenübergestellt.</p>		

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Gleiches gilt für die Linie 132. Hier ist der Linienweg auf einer Gesamtstrecke von 2,2 km von den geplanten Temporeduzierungen in Stettfeld und Ubstadt betroffen. Nach den Berechnungen des KVV führt dies zu einem zeitlichen Mehrbedarf von 107 Sekunden je Richtung</p> <p>Die ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierungen in den von Modus Consult vorgeschlagenen Bereichen werden daher unsererseits äußerst kritisch gesehen und wir bitten, diese noch einmal zu überdenken. Eine Kompromissmöglichkeit wäre Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptstraßen in Ubstadt, Weiher und Stettfeld auf die Nachtzeit (22 – 6 Uhr) zu beschränken, da die Fahrzeitverluste zu dieser Zeit aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens besser kompensiert werden können bzw. die Busse in dieser Zeit nicht verkehren.</p> <p>Sollten die Temporeduzierungen dennoch wie geplant umgesetzt werden, gibt es laut KVV folgende Möglichkeiten für die Linie 131:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.) Um das bestehende Fahrplan-Angebot aufrechtzuerhalten, wird auf den Langläufer-Kursen (Kronau – Bruchsal) und auf den Kurzläufer-Kursen (Weiher – Ubstadt Ort inklusive Bedienung Schulzentrum und Bahnhof Ubstadt-Weiher) jeweils ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt. Die Mehrkosten belaufen sich auf ca. 500.000 € pro Jahr.</li> <li>2.) Bei gleichbleibendem Fahrzeugbestand werden auf den Langläuferfahrten unter Beibehaltung des Stundentakts die beiden Haltestellen Weiher Unterdorf und Oberdorf aufgehoben, es wird nur noch die Ortsmitte bedient. Dadurch können die errechneten Zeitverluste durch Tempo 30 in etwa aufgefangen werden.</li> </ol> <p>Gleichzeitig verkehren die Kurzläufer in der Hauptverkehrszeit nicht mehr dreimal pro Stunde, sondern nur noch zweimal stündlich. Damit werden sich allerdings die Anschlussbeziehungen zur Stadtbahn, die im 20-Minuten-Takt betrieben wird, deutlich verschlechtern. Darüber hinaus erhalten die Kurzläufer eine neue, spiegelbildliche Linienführung mit Bedienung aller Haltestellen in Weiher inklusive Heerstraße.</p> <p>Des Weiteren werden die Stichfahrten zum Bahnhof Ubstadt-Weiher aufgrund von Zeitmangel und unzureichender Nachfrage eingestellt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.) Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird auf den Hauptstraßen in Ubstadt und Weiher auf nachts zwischen 22 und 6 Uhr beschränkt.</li> </ol> <p>Wie bereits erwähnt, würde der Landkreis Karlsruhe die Option Nr. 3 favorisieren. Hinsichtlich der Alternative 1 möchten wir darauf hinweisen, dass die Kosten für die zusätzlich notwendig werden-den Busse in diesem Fall nach dem Verursachungsprinzip von der Gemeinde Ubstadt-Weiher zu tragen wären.</p> <p>Die Möglichkeit 2 stellt eine deutliche Verschlechterung des bisherigen Angebotes dar und ist daher für den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV keine Option.</p> <p>Alternativ besteht noch die Möglichkeit, dass durch anderweitige Maßnahmen bzw. verkehrsrechtliche Anordnungen die Fahrzeit der Linie 131 wieder beschleunigt wird, sodass die Fahrzeitverluste durch Tempo 30 kompensiert werden. Die Gemeinde Kronau will dies bspw. durch ein Parkraum-Bewirtschaftungssystem erreichen und die Stadt Bruchsal durch eine LSA-Beeinflussung.</p> <p>Für die Linie 132 gilt Ähnliches. Hier bestehen auch die Möglichkeiten, dass die Kosten der zusätzlichen Fahrzeuge von der Gemeinde übernommen werden, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Hauptstraßen in Ubstadt und Stettfeld auf nachts zwischen 22 und 6 Uhr beschränkt werden oder durch anderweitige Maßnahmen eine Beschleunigung der Linie erfolgt.</p>	<p>Die Kumulation der Fahrzeiterhöhungen bei Betrachtung der Gesamt-Umlaufstrecke ist der Gemeinde bewusst, jedoch kann die Gemeinde Ubstadt-Weiher aus Gründen des Gesundheitsschutzes nicht für Kompensationsmaßnahmen aller umliegenden Gemeinden herangezogen werden und auf die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen verzichten.</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher steht jedoch für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit dem LRA bzw. dem KVV zur Verfügung.</p> <p>Der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärm betroffenen Anwohner in den Hauptstraßen und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst. Das Thema Gesundheitsschutz der Bevölkerung von Ubstadt-Weiher ist hier jedoch aus Sicht der Gemeinde nicht verhandelbar.</p> <p>Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form auch den Nachbarkommunen im Rahmen der Lärmaktionsplanung benannt wurden.</p> <p>Eine Beschränkung auf eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung stellt in Anbetracht der Höhe der vorhandenen Beurteilungspegel keine verhandelbare Alternative dar. Die Gemeinde hält an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h fest.</p> <p>Der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist der Erhalt jeder der einzeln genannten Haltestellen ein wichtiges Anliegen, ist jedoch willens mit dem LRA und dem KVV einen tragfähigen Kompromiss zu finden, der jedoch nicht ohne eine Gesamtschau aller im Streckenverlauf liegenden Gemeinden erfolgen darf.</p>		

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Maßnahmen zur Änderungen des Angebotes wurden seitens des KVV's bisher noch nicht geplant, wobei wir auch hier noch einmal darauf hinweisen möchten, dass die Streichung von Fahrten, Änderungen des Linienverlaufs oder die Nicht-Bedienung von Haltestellen keine Option für den Landkreis darstellen.</p> <p>Dies bitten wir bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Im Übrigen verweisen wir auf die Stellungnahme des KVV's, die direkt an Modus Consult gesandt wurde. Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p><b>Amt für Umwelt und Arbeitsschutz – untere Immissionsschutzbehörde</b></p> <p>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>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher wiederholt nochmals Ihr Angebot für Gespräche zur weiteren Abstimmung und Kompromissfindung unter Einbezug der Betroffenen der von den Buslinien tangierten Nachbarkommunen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>		

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1a	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Er sei nicht vom Lärm im Ort betroffen, sondern vom Verkehr der L 554 der direkt am Ortsrand Ubstadt in Richtung Unteröwisheim entstehen würde. Er beschreibt dies als „Dauerlärm“.	Mit der zukünftigen Verkehrssituation mit angedachtem Kreisverkehrsplatz, wie sie mit Entstehung des Baugebietes „Tiefeweg“ entstehen wird, ist von einer „Verkehrsberuhigung“ dem Grundsatz nach auszugehen. Außerörtliche Bereiche können überdies nicht Eingang in den Lärmaktionsplan finden.  Grundsätzlich legt die Gemeinde ihr Augenmerk auf „Flüsterasphalt“ soweit dieser technisch sinnvoll in den betreffenden Bereichen verwendet werden kann, was voraussetzt, dass keine große Anzahl von Einbauten vorhanden sein sollte.	Wird zur Kenntnis genommen	
1b	Private Stellungnahme Schreiben vom 16.10.2020	Nach dem ich unsere Punkte bereits bei der Anhörung am 15.10.2020 vorgebracht habe, möchte ich sie auch schriftlich nochmals einreichen. Es war erkennbar, dass die Gemeindeverwaltung bestrebt ist, das bestmögliche für die Einwohner zu erreichen. Allerdings bin ich sehr erstaunt und erschüttert, in welchem Bürokratie- und Zuständigkeitswirrwarr man sich dabei bewegen muss.  Unser Haus befindet sich am östlichen Ortsrand von Ubstadt mit ca. 400m Abstand zur L554 und leicht oberhalb der Straße. Die L554 ist laut Lärmaktionsplan mit 17.400 Fahrzeugen pro Tag die meist befahrene Straße in Ubstadt-Weiher.  Wir hören einzelne PKWs oder Motorräder auf der kompletten Strecke vom Ortsrand Ubstadt bis zum Erlenhof. Dies ist eine freie Strecke von ca. 1,3 km. Da auf dieser Strecke ständig ein Fahrzeug unterwegs ist, nehmen wir den Verkehrslärm als sehr belastenden Dauerlärm wahr (analog Autobahn). Die Tatsache, dass alle Fahrzeuge nach dem Ortsrandschild beschleunigen, verschärft die Lärmsituation für uns. Leider kann das Laub der Bäume den Schall nicht mindern. Ich und meine Nachbarn sind uns einig, dass der Lärm sich nach der Erneuerung der Asphaltdecke vor einigen Jahren erhöht hat. Leider wurde bei dieser Erneuerung kein Flüsterasphalt eingebaut.  Aktuell dürfen die Fahrzeuge nach dem Ortsschild auf Höhe Aldi auf 100 km/h beschleunigen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h erfolgt erst am Erlenhof.  Hier sind unsere Forderungen/Anregungen:  1. Die betroffenen Bereiche der Straßen An der Hammerschmiede, Am Erlengrund und Seegrabenstraße sollen bei Maßnahmen zum Lärmschutz mit berücksichtigt werden. Dies betrifft mind. 20 Häuser mit 80-100 Bewohner. Der Lärmschutz darf nicht am Ortsschild aufhören!  2. Bei dem geplanten Bau des Kreisels im Rahmen der Erschließung des Neubaugebiets an der Unteröwisheimer Straße sollte eine möglichst große Strecke der L554 mit Flüsterasphalt ausgestattet werden (ideal wäre bis zum Erlenhof).	Information  Information  Der Gemeinde Ubstadt-Weiher ist die örtliche Situation bekannt. Aufgrund des vergleichsweise großen Abstands der Wohnbebauung zur L 554 ergibt sich eine - in Bezug auf die in der Lärmaktionsplanung zur Beurteilung anzuwendenden kritischen Gesundheitspegel von 65 /55 dB(A) tags / nachts - bei ermittelten Pegeln von bis zu 51 / 45 dB(A) tags / nachts am östlichsten Wohngebäude der Straße "An der Hammerschmiede" - keine Möglichkeit für Lärmschutzmaßnahmen in diesem Bereich.  Der Einbau eines "Flüsterasphalts" ist im Bereich zwischen dem geplanten Kreisverkehr und dem Erlenhof im Rahmen des Lärmaktionsplans weder erforderlich, noch darstellbar. Geplante Bauvorhaben bzw. Erschließungen sind nach den Vorgaben des BImSchG sowie der 34. BImSchV nicht zu berücksichtigen. Der Lärmaktionsplan bildet ausschließlich die Ist-Situation ab. Geplante Maßnahmen können daher erst in der jeweils nächsten Runde der Lärmaktionsplanung Berücksichtigung finden.	Wird zur Kenntnis genommen.	

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>3. Auf der L554 sollte vom Ortsrand Ubstadt bis zum Erlenhof eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf max. 70 km/h für beide Richtungen eingeführt werden.</p> <p>4. Bei den Schildern zur Geschwindigkeitsbegrenzung sollte generell der Zusatz „Lärmschutz“ mit angebracht werden. Es ist erwiesen, dass Tempolimits mit einer Begründung öfter eingehalten werden als ohne Begründung.</p>	<p>Die Maßnahme lässt sich nach den Regelungen und Vorgaben des Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung derzeit mangels Betroffenheiten oberhalb der gesundheitskristischen Schwellenwerte nicht umsetzen.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag des Anbringens des Zusatzschildes „Lärmschutz“. Dieser Zusatz kann an der L 554 mangels Möglichkeiten der Geschwindigkeitsreduzierung derzeit nicht angebracht werden.</p>		
2a	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Dieser regt an, den Kallenberger Weg im Lärmaktionsplan zu berücksichtigen, da nach seiner Sichtweise von zunehmendem Schleichverkehr in Verbindung mit Umsetzung einer durchgehenden Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der OD Stettfeld zu rechnen ist.	<p>Die geplanten Temporeduzierungen führen zu einer Verstärkung des Verkehrs in Stettfeld und Ubstadt und dadurch alleine bereits zu einer hohen Akzeptanz, die Schleichfahrten grundsätzlich minimiert.</p> <p>Die Aufnahme des Kallenberger Wegs in den Lärmaktionsplan ist aufgrund der untergeordneten Bedeutung als beschränkt öffentliche Straße im Lärmaktionsplan nicht möglich.</p> <p>Die Gemeinde wird sich aber um eine Eindämmung des Schleichverkehrs durch Verkehrskontrollen bemühen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
2b	Private Stellungnahme Schreiben vom 20.10.2020	<p>Im Nachgang zu der gelungenen Veranstaltung zum Lärmaktionsplan der Gemeinde am vergangenen Donnerstag möchte ich Ihnen die in meiner Wortmeldung vorgebrachten Punkte zur Berücksichtigung des Kallenberger Weges sowie einige allgemeine Bemerkungen zur Verkehrssituation kurz schriftlich ausführen.</p> <p>Wir bewohnen das [REDACTED] am Zeuterner Ortsausgang, direkt oberhalb des Kallenberger Weges, daher sind uns die Gegebenheiten tägliche Anschauung.</p> <p>Tatsächlich findet über den Kallenberger Weg dauerhaft Pendelverkehr zwischen Zeutern und Ubstadt statt, der über den gestatteten landwirtschaftlichen Verkehr, sowie einzelne Spaziergänger, die ihr Auto zwischen dem Zeuterner Ortsausgang und der Eisengrubenhütte parken, weit hinausgeht. Dieser findet grundsätzlich „rund um die Uhr“ statt, mit Spitzen zu den Pendelzeiten im Berufsverkehr an den Werktagen morgens und nachmittags. Dabei handelt es sich sowohl um private Zwei- und Vierräder als auch Handwerkerfahrzeuge, eher selten ist Schwerlastverkehr. Nach unserer Beobachtung handelt es sich offensichtlich nicht nur um ortsansässige Verkehrsteilnehmer, was vielleicht zu erklären vermag, dass eine positive Wirkung der regelmäßigen Artikel im Mitteilungsblatt nicht wahrnehmbar ist.</p> <p>Nun ist die zahlenmäßige Menge der rechtswidrigen Nutzung des Kallenberger Weges als Durchfahrtsstraße lediglich ein Aspekt. Zahlreiche Führer von Kraftfahrzeugen auf dem Kallenberger Weg sind aber mit einer unangemessenen Fahrweise unterwegs. Dies betrifft zuvorderst die Geschwindigkeit, die nicht selten selbst bereits bzw. noch auf der Höhe unseres Grundstücks - etwa 150 Meter nach der Kreuzung Steinacker - durchaus geschätzte 60-70 km/h oder mehr beträgt. Auf dem Weg weiter in Richtung Ubstadt wird dann oft noch schneller gefahren. Auch ein angemessener Sicherheitsabstand zu Fußgängern oder Radfahrern wird oft nicht eingehalten. Insbesondere im Zusammenhang mit den hohen Geschwindigkeiten haben wir hier schon mehrfach gefährliche Situationen erlebt. Dies ist auch bei widrigen Wetter- und Sichtverhältnissen (Nachtzeiten, Nebel, Regen und Schneefall) regelmäßig zu beobachten.</p> <p>Als Fazit lässt sich ziehen: Man muss den Kallenberger Weg zum Fahrradfahren oder Spaziergehen besser meiden. Kinder kann man dort nicht spielen lassen. Auch geht eine erhebliche Lärmbelästigung durch den unbefugten Verkehr aus.</p>	<p>Information</p> <p>Information</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	



19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Ich möchte daher die folgenden Anregungen zur Eindämmung des Durchgangsverkehrs bzw. seiner Gefahren unterbreiten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die ausschließlich dem landwirtschaftlichen Verkehr vorbehaltene Strecke zwischen der Eisengrubenhütte und der Pauluskapelle sollte mit Schranken gesperrt werden. Sofern tatsächlich ein Bedarf zur Durchfahrt für berechnigte Fahrer (landwirtschaftlicher Verkehr) besteht, könnten diese Schlüssel dazu erhalten. Die Schranke könnte auf Höhe der Pauluskapelle aufgestellt werden, so dass eine Zufahrt zur Kapelle sowohl von Ubstadt als auch von Zeutern her möglich wäre, nicht jedoch eine Durchfahrt. Wenigstens sollte aber auch hier das bei den Artikeln zum Kallenberger Weg im Mitteilungsblatt regelmäßig abgebildete Verkehrszeichen Nr. 260 (ohne Ausnahmeschilder wie am Ortsausgang von Ubstadt und Zeutern) aufgestellt werden, da die jetzige Beschilderung („Forstweg“) bei der gut ausgebauten Straße offenbar an Deutlichkeit vermissen lässt.</li> <li>2. Grundsätzlich sollte auch für die gesamte zulässig befahrbare Strecke zwischen Zeutern und Ubstadt ein angemessenes Tempolimit angeordnet werden, so dass eine gefahrlosere Nutzung durch Fußgänger und Fahrradfahrer möglich wird. Das würde auch die Attraktivität der Nutzung dieser Strecke durch vermeintlichen Zeitgewinn deutlich herabsetzen. Hierbei möchte ich darauf hinweisen, dass am Ortsausgang von Zeutern, ca. 30 Meter nach der Kreuzung Steinacker, ein „Ende der 30er-Zone“-Schild aufgestellt ist - dies impliziert offenbar, dass nun schneller gefahren werden darf. Es ist auch unklar, welche Geschwindigkeitsbegrenzung hier aktuell überhaupt gilt (handelt es sich um eine Straße innerhalb oder außerhalb einer geschlossenen Ortschaft?). Daher sollte an dieser Stelle entfernt und durch ein allgemeines Höchstgeschwindigkeitsschild ersetzt oder zumindest ergänzt werden. Dies widerspricht auch nicht dem Verbot der Nutzung für Kraftfahrzeuge, da ja der landwirtschaftliche Verkehr bzw. der Ausnahmeverkehr bis zur Eisengrubenhütte ausgenommen ist. Es bedarf daher einer Regelung.</li> <li>3. Die Beschilderung am Ortsausgang Zeutern mit Hinweis auf die Pauluskapelle unterhalb des Zeichens Nr. 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ Im Zusammenhang mit der Freigabe der Strecke für den landwirtschaftlichen Verkehr bzw. bis zur Eisengrubenhütte kann missverständlich so gedeutet werden, dass auch die Durchfahrt bis zur Kapelle (und damit faktisch bis Ubstadt) gestattet ist. Es sollte entfernt und gegebenenfalls durch ein Wanderwegzeichen ersetzt werden.</li> <li>4. Auf Höhe der Einmündung des Feldweges ca. 150 Meter nach der Kreuzung Steinacker sollte das Schild mit dem Zeichen Nr. 102 „Einmündung mit Vorfahrt von rechts“ aufgestellt werden. Auch hier ist die Rechtslage m.E. nicht eindeutig. Dies würde die potentielle Gefahrenstelle deutlich entschärfen.</li> <li>5. Beim Routendienst von Google Maps wird der Kallenberger Weg als Alternativstrecke zwischen Ubstadt und Zeutern zur zulässigen Route über Stettfeld für den Kfz-Verkehr angezeigt. Es sollte darauf hingewirkt werden, dass diese Strecke bei Google nicht länger als Fahrstraße angezeigt wird.</li> </ol> <p>Ich habe Ihren Ausführungen am Donnerstagabend entnommen, dass der Gemeindeverwaltung die prekäre Verkehrslage am Kallenberger Weg bekannt ist. Ich würde mich freuen, wenn sich an der Situation in absehbarer Zeit auch tatsächlich etwas ändern würde. Insbesondere wenn auf der B3 durch Stettfeld ein Tempolimit mit maximal 30 km/h geregelt werden sollte, wird der Kallenberger Weg als Abkürzung zusätzlich an Attraktivität gewinnen. Aber vielleicht ist eine Lösung ja schon eher möglich.</p> <p>Für Rückfragen stehe ich selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p>	<p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher dankt für die konstruktive Reaktion und nimmt die vorgeschlagene Maßnahmen zur Kenntnis. Die Situation am Kallenberger Weg ist der Verwaltung bekannt.</p> <p>Die Aufnahme des Kallenberger Wegs in den Lärmaktionsplan ist jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung als beschränkt öffentliche Straße im Lärmaktionsplan nicht möglich.</p> <p>Die Gemeinde nimmt die Anregungen zur Beschilderung, Vorfahrtsregelung, etc. auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt Karlsruhe weiter.</p> <p>Eine Einflussnahme der Gemeinde auf den Kartendienst ist aus Sicht der Verwaltung nicht möglich.</p>		
3	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Er fragt, ob die Topografie in den Berechnungen berücksichtigt wurde und schlägt vor, einen Erdwall zwischen Moltkestraße und B3 zur Lärmreduktion aufzuschütten.	Die Topografie wird in den schalltechnischen Berechnungen detailliert berücksichtigt, jedoch führen erst Steigungen ab 5 % zu einem Zuschlag auf die Emissionen der Kfz. Ein schalltechnisch wirksamer Wall lässt sich auf dem zur Verfügung stehenden Grünstreifen nicht umsetzen.	Wird zur Kenntnis genommen.	

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
4	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 29.10.2020	Die vorhandenen Verkehrsberuhigungselemente im Verlauf der Straße Weiheräcker sollten mit der Sanierung wegfallen, bis zur Sanierung soll die Höchstgeschwindigkeit baldmöglichst auf 30 km/h beschränkt werden.	<p>Das Entfernen der Verkehrsberuhigungselemente zugunsten der Verstärkung des Verkehrs und zur Verbesserung der Radfahrsituation ist nach derzeitigem Stand mit der Fahrbahndeckensanierung vorgesehen.</p> <p>Eine Anordnung von Tempo 30 in der Straße Weiheräcker wäre seitens der Gemeinde zu begrüßen, lässt sich aus dem Lärmaktionsplan aber nicht herausnehmen.</p> <p>Es gilt aber zu bedenken: Für den fiktiven Fall, dass die Verkehrsbehörde jetzt die Geschwindigkeit auf 30 km/h jetzt reduzieren würde, müsste nach der Fahrbahnsanierung die zulässige Geschwindigkeit wieder auf 50 km/h hochgesetzt werden.</p> <p>Das gemeinsame Ziel der Verwaltung und des Gemeinderates sei, die derzeit im Gespräch befindlichen Planungen mit Verschwenk am Ortseingang, Einbau einer Querungshilfe, Verbesserung der Radfahr- und Fußgängersituation umzusetzen. Alleine daraus lässt sich eine lärmindernde Geschwindigkeitsreduzierung erzielen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
5a	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Die Gemeinde solle im Rahmen der Sanierungsplanung grundsätzlich Wert auf den Einsatz von „Flüsterasphalt“ legen, darüber hinaus wird ein Geschwindigkeitstrichter vor der Ortstafel Zeutern aus Richtung Östringen kommend gewünscht.	<p>Grundsätzlich legt die Gemeinde ihr Augenmerk auf den Einbau von lärminderndem Asphalt, soweit dieser technisch sinnvoll in den betreffenden Bereichen verwendet werden kann.</p> <p>Mit Umsetzung der bereits geplanten Maßnahmen ist von einer bereits außerörtlich wirkenden Geschwindigkeitsreduzierung auszugehen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
5b	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Sie bedauert, dass der überregionale LKW-Verkehr keine Beachtung fände und stellt die Frage, ob Ubstadt-Weiher nicht gänzlich LKW-frei werden könne.	<p>Seitens der Verwaltung stellt ein gänzlich Lkw-Verbot einen aus gesundheitlicher und schalltechnischer Sicht wünschenswerten Gedanken dar, der jedoch aufgrund des definierten Zwecks von Kreis, Bundes- und Landesstraßen nicht umsetzbar sei.</p> <p>Es gelte hier nicht das Sankt-Florian-Prinzip. So dürfen Lkw-Verbote nicht zur Beeinträchtigungen in den angrenzenden Kommunen führen und dürfen auch Anlieger nicht diskriminieren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
6	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	<p>Es wird die aktuelle Situation am Ortseingang von B3 in Ubstadt Richtung Bruchsal beschrieben (viel zu lauter Verkehr). Man ist mit den Vorschlägen aus dem Lärmaktionsplan, nämlich die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren, zufrieden.</p> <p>Darüber hinaus ist die Verkehrssituation bei der Zufahrt zur Pauluskapelle unbefriedigend.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachten Maßnahmen.</p> <p>Die Situation im Umfeld der Pauluskapelle ist der Verwaltung bekannt.</p> <p>Die Aufnahme des Verbindungsweges Ubstadt - Zeutern über den Kallenberger Weg in den Lärmaktionsplan ist jedoch aufgrund der untergeordneten Bedeutung als beschränkt öffentliche Straße im Lärmaktionsplan nicht möglich.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			Die Gemeinde gibt die Beschwerden an das zuständige Landratsamt Karlsruhe weiter.		
7	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Temporeduzierung auf 30 km/h wird sich auf die Fahrpraxis in den Ortsdurchfahrten nicht umsetzen lassen. Die Geschwindigkeiten müssten engmaschiger kontrolliert werden. Insbesondere im Bereich des Bahnhofes in Stettfeld wäre der Verkehr bereits heute deutlich schneller, als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.	Die geplanten Temporeduzierungen führen grundsätzlich zu einer Verstetigung des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten.  Die Verwaltung sagt zu, in dem genannten Bereich des Bahnhof Stettfeld eine Seitenradarmessung durchzuführen um bei Vorliegen aussagekräftiger belastbarer Ergebnisse einen höheren Kontrolldruck bei der überwachenden Stelle zu erreichen.	Die Verwaltung wird beauftragt, in dem genannten Bereich des Bahnhof Stettfeld eine Seitenradarmessung durchzuführen.	
8	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Die Effekte aus dem Umbau des Ortseingangs Stettfeld-Nord werden als überaus positiv wahrgenommen.  Allerdings wird auch für den östlichen Stettfelder Ortseingang an der L552 ein temporeduzierender Umbau gewünscht.  Ebenso wird empfohlen, die Dichtgummis an den Schachteinläufen häufiger zu wechseln, um dadurch lärmreduzierende Effekte zu erzielen.	Information  Im Maßnahmenkonzept für das Dorf- und Entwicklungskonzept ist die Maßnahme vorgesehen. Die Anregung wird aufgegriffen. Ein Umbau des östlichen Ortseingangs ist bislang jedoch noch nicht zeitlich konkret in Erwägung gezogen worden.  Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag hinsichtlich der Dichtgummis und hat diesen an den Baulastträger weitergegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.	
9	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Es ist auffällig, dass die Anzahl der Fahrzeuge über die Mittagsstunden hoch sei. Möglicherweise könne die Anzahl der Fahrzeugbewegungen durch eine positive Aktivierung des Radverkehrs und des ÖPNV i. V. m. einem entsprechenden Appell an die Bürgerschaft zu einer Reduzierung der PKW-Fahrten führen.	Beim hohen Verkehrsaufkommen in den Mittagsstunden handelt es sich in der Regel um von den Einwohnern in Ubstadt-Weiher selbst erzeugten Ziel- und Quellverkehr, der der Vielzahl an "Elterntaxen" geschuldet sei, mit denen Kinder von der Schule abgeholt, und zu den mannigfaltigen Freizeitunternehmungen verbracht werden.  Seitens der Verwaltung wird betont, dass diese Appelle bereits in vielfältiger Art erfolgt sind.  Der Alltagsradverkehr sei insbesondere in Ubstadt-Weiher stark ausgeprägt, allerdings noch verbesserungsfähig. Die Gemeinde wird weitere Verbesserungen für den Radverkehr anstreben.	Wird zur Kenntnis genommen.	
10	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	Die jetzt durchgeführte Fahrbahndeckensanierung der B3 kommt sehr gut an, ebenfalls der Umbau des Stettfelder Ortseingangs-Süd. Der Lärmpegel wäre seither deutlich reduziert und wird nicht mehr als so störend wahrgenommen.  Allerdings wird auch hier eine effektivere Geschwindigkeitsüberwachung gewünscht.	Die Verwaltung dankt für die positive Rückmeldung.  Die Verwaltung sagt zu, im genannten Bereich eine Seitenradarmessung durchzuführen um bei Vorliegen aussagekräftiger belastbarer Ergebnisse einen höheren Kontrolldruck bei der überwachenden Stelle zu erreichen.	Die Verwaltung wird beauftragt, in dem genannten Bereich des Stettfelder Ortseingangs Süd eine Seitenradarmessung durchzuführen.	

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
11	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	<p>Er fragt, welche Maßnahmen noch zur Lärmreduzierung geeignet seien.</p> <p>Vorgeschlagen wird die Bebauung in zweiter Reihe, eine zwanghafte Verlegung des Kraftfahrzeugverkehrs auf die Umgehungsstraßen, Lärmschutzwände wie z.B. in Forst.</p> <p>Zudem haben die im Lärmaktionsplan beschriebenen Maßnahmen nur Wirkung, wenn der Verkehr so bliebe und nicht zunimmt.</p> <p>Besteht die Möglichkeit am Ortseingang Weiher in Richtung Forst in beiden Fahrtrichtungen aufgrund des Fahrzeuglärms eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h anzuordnen?</p> <p>Besteht eine Verpflichtung zur Ausweisung von Ruhigen Gebieten und warum werden sie ausgewiesen? Welche Verpflichtung geht damit für die Gemeinde einher?</p>	<p>Lärmschutzwände werden an Neubaugebieten über die Erschließungskosten finanziert und bei neuen Baugebieten heute - im Gegensatz zu früher - als standardisiertes Mittel eingesetzt.</p> <p>Die EU-Richtlinie sieht die eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans alle fünf Jahre vor. So können Veränderungen erfasst und darauf reagiert werden.</p> <p>Seitens der Verwaltung wird der Vorschlag als wünschenswert erachtet, allerdings von der Verkehrsbehörde nicht angeordnet werden Eine Temporeduzierung in diesem Bereich ist nach den geltenden Vorschriften nur aus Gründen der Verkehrssicherheit und nicht des Lärmschutzes umsetzbar; dieses Argument ist hier nicht ziehend.</p> <p>Für die Ausweisung von ruhigen Gebieten besteht derzeit keine Verpflichtung. Die Ausweisung dient dem Schutz und Erhalt von bislang unverlärmteten Gebieten. Bei Beschluss solcher Ruhigen Gebiete, kann ein Rahmen für künftige Bauleitplanungen abgesteckt werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
12	Private Stellungnahme Wortmeldung vom 15.10.2020	<p>Eine Messung der tatsächlichen Verkehre mit modernen Seitenradarmessgeräten wäre sinnvoll, diese würden genauere Informationen hinsichtlich der Fahrzeugklassen und der Geschwindigkeiten liefern. Darüber hinaus wird die Messzeit der scharfen Messungen als nicht angemessen ausgewählt von ihm angesehen.</p>	<p>Die Erfassung der Verkehre erfolgte mittels Videoaufzeichnungen, die im Detail alle Verkehre hinsichtlich der Fahrzeugklassen und Geschwindigkeiten verlässlich erfassen. Seitenradarmessgeräten wären als gleichwertig zu bewerten, wären jedoch aufwändiger zu installieren und auszuwerten.</p> <p>Die Gemeinde hat zwar keinen Einfluss auf die Messzeiten der Verkehrsüberwachung habe, jedoch wurde zu unterschiedlichen Zeiten gemessen. Der Gleichzeitigkeitsfaktor aller anfragenden Gemeinden bildet hierbei den limitierenden Faktor.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
13	Private Stellungnahme 13 Wortmeldung vom 15.10.2020	<p>Zustimmung für die Umsetzung von Tempo 30 im Bereich 'Am Katzbach T 30' und die geplante Fahrbahnsanierung.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die Wortmeldung. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h sowie die Fahrbahnsanierung sind als Maßnahmen im Lärmaktionsplan beinhaltet.</p>		
14	Private Stellungnahme Schreiben vom 07.11.2020	<p>Zunächst einmal vielen Dank für die Möglichkeit, sich als Anwohner hier einzubringen.</p> <p>Bei Durchsicht des Vorentwurfs zum Lärmaktionsplan ist uns aufgefallen, dass unser Straßenabschnitt (Kapellenstraße ■) leider kaum berücksichtigt wurde.</p> <p>Zum einen endet die Planung der Fahrbahnerneuerung in der Kapellenstraße mit der Hausnummer ■. Könnte es sich dabei lediglich um einen Fehler handeln? Denn wir sind Hausnummer ■ und es würde uns doch sehr wundern, wenn die Erneuerung nicht bis zum Ortsende gedacht war. Denn die Straße scheint uns durch die hohe Belastung doch sehr stark beschädigt zu sein. Gefühlt wurden die Abrollgeräusche in den letzten Jahren/Monaten immer lauter. Falls es sich nicht um einen Fehler handelt, würden wir darum bitten, auch noch die letzten Meter bis zum Ortsschild zu erneuern.</p>	<p>Das genannte neuerrichtete Wohngebäude am Ortsausgang ist in den Katasterunterlagen des Landes sowie der Gemeinde noch nicht enthalten und konnte daher bei den Berechnungen nicht berücksichtigt werden. Die Maßnahme der Fahrbahnsanierung wird dieses Gebäude berücksichtigen.</p>		

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Allgemein hat der Verkehr bei uns in letzter Zeit sehr stark zugenommen. Ob das wohl an der schlechten Straßenbeschaffenheit Richtung Östringen liegt oder an den Fahrbahnverengungen dort und der Tatsache, dass durch die lange Umleitung viele unsere Straße als gute Alternative entdeckt haben? Die Ursache ist im Grunde auch ganz egal, die Konsequenzen zählen. Wir haben eigentlich sehr gute Fenster. Und als wir vor 4 Jahren mit dem Bauen begonnen haben, hat man die Straße kaum gehört. Auch gab es Zeiten, zu denen kaum ein Auto gefahren ist. Das ist inzwischen ganz anders. Es herrscht fast immer reger Verkehr und ich muss leider sagen, am Ortsausgang auch ganz besonders rücksichtslos.</p> <p>Da wird bereits bei den Schrebergärten so stark beschleunigt, dass bei uns die 100er Marke längst erreicht ist. Spätestens bei unserem Haus wird dann beschleunigt was der Motor hergibt. Genauso sieht es bei den Autofahrern aus, die von Odenheim kommend nach Zeutern einfahren. Auch hier werden die 50 kmh meist deutlich überschritten. Hinzu kommen laute Autoradios und getunte Motoren, welche am Ortsausgang besonders gerne präsentiert werden. Teilweise sogar in Form von Anhalten und von Null auf 100 beschleunigen. Schlimm ist, dass das Tempolimit nachts scheinbar für noch weniger Autofahrer gilt. Da stehen wir hin und wieder senkrecht im Bett und haben das Gefühl in der Einflugschneise zu wohnen. Daher verstehen wir überhaupt nicht, warum bei uns kein 30 km/h Tempolimit vorgesehen ist. Bei uns ist doch nicht leiser als im weiteren Verlauf der Kapellenstraße.</p> <p>Wir würden uns Tempo 30 sehr wünschen, außerdem mehr Kontrollen (und nicht immer nur so weit vom Ortseingang entfernt und an derselben Stelle und nur in eine Richtung).</p> <p>Vielleicht könnte man auch die Tafel zur Geschwindigkeitsanzeige noch vor unser Haus stellen, denn im Moment wird irgendwie suggeriert, dass es schon ok ist, wenn man erst dort langsam bei Tempo 50 ist.</p> <p>Richtung Östringen wird so viel für eine Verkehrsberuhigung getan, das hört sich super an im Vorentwurf, wir würden uns dieses Engagement auch sehr für unseren Ortsaus- bzw. -eingang wünschen. Es wird ja gerade sehr viel an der Optik gearbeitet, das wäre uns ehrlich gesagt gar nicht wichtig gewesen. Die Lärmbelästigung durch den Straßenverkehr dagegen ist ein echtes Problem, welches doch auch über der Optik stehen sollte, denn die ist bekanntermaßen Geschmackssache. Wir mögen zum Beispiel urige Gebäude und verwilderte Gärten. Nur so am Rande.</p> <p>Also zusammengefasst, bitte berücksichtigen Sie die gesamte Kapellenstraße beim Lärmaktionsplan und sehen Sie für die gesamte Ortsdurchfahrt Zeutern Tempo 30 vor und stellen Sie die Geschwindigkeitsanzeige noch vor den ersten Häusern auf, so wie am Ortseingang von Östringen kommend. Vielleicht könnte das gesamte Konzept für den Ortsaus-/eingang Östringen auf den Ortsaus-/eingang Odenheim übertragen werden.</p> <p>Vielen herzlichen Dank.</p>	<p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher liegt inmitten eines stark wachsenden Wirtschaftsraumes in der Metropolregion Rhein-Neckar und der Technologieregion Karlsruhe. Jedoch auch die gestiegene Kaufkraft sowie der rasantgestiegene Wunsch nach individueller Mobilität führen seit Jahren zu einer kontinuierlichen Zunahme des Verkehrs in der Region. In den vergangenen und noch anstehenden Jahren verschärft sich dies durch die Bauarbeiten auf der BAB A5 und der BAB A6 mit verbundenen Ausweichverhalten.</p> <p>Die Verwaltung sagt zu, im genannten Bereich eine Seitenradarmessung durchzuführen um bei Vorliegen aussagekräftiger belastbarer Ergebnisse einen höheren Kontrolldruck bei der überwachenden Stelle zu erreichen.</p> <p>Seitens der Verwaltung besteht keine Möglichkeit auf die Autofahrer und deren Fahrstile Rücksicht zu nehmen. Die liegt ausschließlich im hoheitlichen Zuständigkeitsbereich der Verkehrsüberwachung.</p> <p>Die Ausweisung des Tempo 30 bis zum Ortsausgang ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Die Verwaltung sichert zu, den bisherigen Standort der Geschwindigkeitsanzeige zu prüfen.</p> <p>Information.</p> <p>Die Ausweisung des Tempo 30 bis zum Ortsausgang ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgenommen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, in dem genannten Bereich der Kapellenstraße am östlichen Ortsausgang Zeutern eine Seitenradarmessung durchzuführen.</p>	
15	<p>Private Stellungnahme</p> <p>Schreiben vom 10.11.2020</p>	<p>Seit nunmehr einem Jahr bin ich Bürger ihrer Gemeinde im Ortsteil Weiher. Neben vielen Annehmlichkeiten, die mir von der Gemeinde geboten sind, muss ich jedoch auch eine äußerst unangenehme Situation seit dieser Zeit ertragen bzw. in Kauf nehmen. Wie sie aus meiner Wohnanschrift unschwer erkennen können, wohne ich an der Durchgangsstraße der Gemeinde Weiher (50 km/h - Zone).</p> <p>Dies selbst ist nicht das Problem. Der Durchgangsverkehr als solcher auch nicht allein. Jedoch durch die Straßenschäden und uneben nachgeteerten Ausbesserungsstellen auf der Hauptstraße entsteht durch den starken Durchgangsverkehr, insbesondere durch Lkw mit und ohne Anhänger, die mit hoher Geschwindigkeit durchfahren, ein nahezu unzumutbarer Lärm und Geräuschpegel.</p> <p>Mein Anliegen wäre, die Geschwindigkeit Hauptstraße allgemein auf eine 30 km/h – Zone herabzusetzen oder aber zumindest eine Lärmreduzierung durch fachgerechte Nachbesserungen der Straßende-</p>	<p>Information</p> <p>Information</p> <p>Der vorliegende Lärmaktionsplan sieht - unter Einbeziehung des bestehenden Tempo 30 - die ganztägige Aus-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	

19. März 2021  
 Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>cke zu erwirken.                      Ich bitte dies in ihren entsprechenden Gremien zu diskutieren und mir eine mögliche Entscheidung der Gemeinde mitzuteilen.</p>	<p>weisung von Tempo 30 auf der Hauptstraße in der Ortsdurchfahrt Weiher zwischen dem Friedhofweg im Süden und der Ubstadter Straße im Norden vor.</p>		
16	<p>Private Stellungnahme                      Schreiben vom 25.07.2020</p>	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Ubstadt-Weiher vom 05.08.2020 in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Die Informationen zur 3. Runde der Lärmaktionsplanung im Rahmen der Sitzung des Gemeinderates vom 16. Juni habe ich zur Kenntnis genommen. Die Präsentation von Modus Consult hat neben den Grundlagen auch denkbare Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung aufgezeigt.</p> <p>Zu den Darstellungen betreffs den Ortsteil Stettfeld möchte ich folgende Anmerkungen, u.a. anhand der gezeigten PPP vorbringen und um Berücksichtigung bei der Abwägung und Umsetzung bitten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die Darstellung auf dem Kartenmaterial scheint nicht aktuell, bestehende (Neu-) Bauten sind nicht kartiert und folglich wohl nicht in den Betroffenheiten gelistet (vgl. u.a. Eckbau Am Katzbach ■, Kreuzung Schönbornstraße).</li> <li>2. Seite 23 der PPP: es wird die Betroffenheit beim Schwellenwert 65 dB (A) bzw. 55 dB (A) zu Tages- bzw. Nachtzeiten veranschaulicht.</li> </ol> <p>Hierzu beantrage ich generell in der Abwägung mögliche Maßnahmen bis auf Höhe des letzten betroffenen Grundstücks in nördlicher Richtung mit einzubeziehen. Warum sollten nicht alle ausgewiesenen betroffenen Bereiche nach der rechnerischen Ermittlung und Darstellung vollständig einbezogen werden?</p> <p>Seite 29 beschreibt Maßnahmen nach Planfall 1. Hier ist der Geltungsbereich für die Anordnung der lärmbedingten Höchstgeschwindigkeit entsprechend bis über die Einmündung Schönigstraße hinaus, bis auf die Höhe der dargestellten Betroffenheit, auf Höhe der heute dort stehenden Willkommens- tafel (Schönbornstraße 4), auszudehnen. Damit wäre vmtl. auch eine Reduzierung der Betroffenheit auf Seiten der westlichen Bebauung der Schönbornstraße, Richtung Langenbrücken, auf Seite 32 der PPP dargestellt, Maßnahmenwirkung Planfall 1, zu verwirklichen. Die Darstellung und die beabsichtigte verkehrsrechtliche Anordnung müssten um ca. 50 Meter in nördliche Richtung verlängert werden. Dem können weder der Aufwand für die Beschilderung, noch das ohnehin davorliegende Piktogramm „50“ entgegenstehen.</p> <p>Das Nutzen-Kosten-Verhältnis legt eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme auf der B3 in Stettfeld nach Verabschiedung des LAP nahe.</p> <p>Die Abwägung ÖPNV nach Seite 44 der PPP spricht von einer gut vertretbaren Verlängerung der Durch- fahrt um 17 Sekunden. Eine Erweiterung nach o.g. Argumentation ist zeitlich nahezu unerheblich (rund 50 Meter), vermindert gleichzeitig Betroffenheiten und führt zu einer verkehrssichereren Lage an einer örtlich wichtigen Verbindung des nordwestlichen Ortsteils und zentralen Zuwegung zum Friedhof.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Seite 47, Ruhige Gebiete: der Friedhof in Stettfeld fällt nach den Ausführungen des Planungsbüros in Ebene 2 „Erholungs- und Freiflächen mit hoher Aufenthaltsfunktion in fußläufiger Entfernung zur Wohnbebauung“. Aufgrund der Lage, der Nutzung und der sozialen Bedeutung, sollte der umgeben- de Bereich um den Friedhof, westlich der Ortsdurchfahrt B3, als Ruhiges Gebiet festgesetzt werden.</li> </ol> <p>Nach Ebene I sollte der westlich der Ortsdurchfahrt B3 liegende Bereich des Ortes ebenfalls Ruhiges Gebiet werden. Hier ist die Naherholung mit dem Ziel Kapelle auf dem Mühlberg anzuführen.</p>	<p>Als Grundlage für den Lärmaktionsplan stellt das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das LUBW, die Be- rechnungs- und Eingangsdaten seiner Lärmkartierung zur Verfügung. Die Ergebnisse der des vorliegenden Lärm- aktionsplans spiegeln dabei den Stand des Katasters von 2015 wieder. Zwar wurde diese um Katasterdaten der Gemeinde mit Stand 2019 ergänzt, jedoch dauert es in der Regel mehrere Jahre, bis Neubauten in den amtlichen Katasters digital erfasst sind. Bei der Lärmkartierung geht es jedoch nicht um die absolute Zahl der Betroffenen, sondern um die Streckenabschnitte innerorts, an denen gesundheitsschädliche bzw. gesundheitskritische Werte vorliegen. Diese Abschnitte sind im Lärmaktionsplan voll- ständig erfasst.</p> <p>Die Verwaltung begrüßt den konstruktiven Vorschlag zur Ausdehnung des Tempo 30 über die Schönigstraße hinaus bis in Höhe des Anwesen Schönbornstraße 4 und wird die Maßnahme im Endbericht sowie im Antrag an die Verkehrsbehörde entsprechend aktualisieren.</p> <p>Der Verwaltung ist die zeitnahe Umsetzung der Maßnah- men des Lärmaktionsplans ein vorrangiges Anliegen.</p> <p>Information</p> <p>Die Gemeinde Ubstadt-Weiher sieht im Rahmen der 3. Runde der Lärmaktionsplanung keine Erfordernis für eine konkrete Festsetzung von Ruhigen Gebieten. Die Bedeu- tung der Fläche ist ihr jedoch bewusst.</p> <p>Wie bereits der Friedhof Stettfeld (Ruhiges Gebiet Nr. 16) ist auch die nördlich davon gelegene Fläche der Kapelle</p>		

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Ggf. ist auch eine Argumentation nach Ebene 3 möglich, wenn man betrachtet, dass Fuß- und Radwegeverbindungen um den Friedhof zu den Ortsausgängen in nördlicher und westlicher Richtung bestehen.</p> <p>Oben genannte Anmerkungen bitte ich bei der Aufstellung und Abwägung zu berücksichtigen. Insbesondere geht es mir hierbei offensichtlich um die Ausweitung des anvisierten „30er“ Bereiches auf der Ortsdurchfahrt in nördliche Richtung.</p> <p>Im Übrigen darf ich darauf aufmerksam machen, dass unabhängig von der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes das Durchfahrtsverbot für Lastwagen im Bereich der Teilstrecke Schönbornstraße, Kreuzung Am Katzbach bis Ortsende bzw. Einmündung Kreuzstraße, zu Teilen missachtet wird. Der nicht unerhebliche Anteil des Schwerlastverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen (vgl. Seite 15 der PPP) ist dafür ein Indiz. Hier kommt es regelmäßig vor, dass aus Richtung Ubstadt bzw. Kreisel Stettfeld/Weiher kommender Schwerlastverkehr die B3 befährt oder in die Kreuzung einfährt (von K 3584 kommend) und erst beim Abbiegevorgang oder eben nach der Abbiegespur (auf die K 3584) das Verbot wahrnimmt und mangels Alternativen und aufgrund des Verkehrsdrucks verbotenerweise die Schönbornstraße Richtung Ortsausgang befährt.</p> <p>Zur Besserung ist es notwendig, die örtliche und überörtliche Beschilderung prominenter (Ort, Größe, Gestaltung) anzubringen. Ich rege an, zumindest an Ort und Stelle eine große Trägertafel mit Aufdruck anzubringen und die Ankündigung der Durchfahrtsbeschränkung überörtlich auf Geeignetheit zu überprüfen.</p> <p>Neben der Missachtung der Verkehrsbeschränkung im Schwerlastbereich ist auffällig, dass ein nicht unerheblicher Teil der Verkehrsteilnehmer offensichtlich die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem o.g. Streckenabschnitt nicht einhält. Von Langenbrücken einfahrender Verkehr bremst erst unmittelbar vor der Kreuzung am Katzbach. Auf der Gegenrichtung wird spätestens nach dem Fahrbahnteiler auf Höhe der Einmündung Schönigstraße z.T. deutlich zu sehn!! gefahren und lautstark beschleunigt.</p> <p>Hier besteht Kontrollbedarf, nicht zuletzt auch im Hinblick auf den Fahrradschutzstreifen, die örtliche Bedeutung des Weges zum Friedhof über den Fahrbahnteiler und als Verbindung zum Ort (Kindergarten, Schule, Spielplätze, Bäcker, Stettfelder Mühle, Discounter, Gastronomie Vogelnest etc.).</p> <p>Zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner der Schönbornstraße, Moltkestraße und Schönigstraße können Ihnen den o.g. Sachverhalt gleichlautend beschreiben.</p> <p>Um o.g. Beobachtungen adäquat zu begegnen, bitte ich um Unterrichtung der Straßenverkehrsbehörde, des Straßenbaulastträgers sowie des Polizeivollzugsdienstes zur Einleitung ordentlicher Maßnahmen in der Beschilderung und insbesondere auch Anordnung und Überwachung von Verkehrsbeschränkungen. Es genügt nicht, gelegentlich polizeiliche Kontrollen am südlichen Ortsein- / Ausgang durchzuführen. Diese sollten am nördlichen Ortsein- / Ausgang ebenso abgehalten werden.</p> <p>Ich würde es sehr begrüßen, über eingeleitete Maßnahmen und deren Erfolge unterrichtet zu werden.</p> <p>Für Ihre Bemühungen bereits im Voraus besten Dank.</p>	<p>auf dem Mühlberg erheblich vom Schienenverkehrslärm beeinträchtigt. Eine Ausweisung dieses Gebietes wird im Hinblick auf das vorliegende Angebot Ruhiger Gebiete nicht als erforderlich betrachtet.</p> <p>Die Verwaltung dankt für die konstruktive Anregung. Im Rahmen einer anstehenden Verkehrsschau wird der zusätzliche Beschilderungsvorschlag der Verkehrsbehörde zur Prüfung vorgelegt.</p> <p>Die Verwaltung sagt zu, im genannten Bereich eine Seitenradarmessung durchzuführen um bei Vorliegen aussagekräftiger belastbarer Ergebnisse einen höheren Kontrolldruck bei der überwachenden Stelle zu erreichen.</p> <p>Zwischenzeitlich hat sich die örtliche Situation dahingehend verändert, dass im August 2020 als weiterer Schritt aus dem Dorf- und Verkehrsentwicklungskonzept eine Querungshilfe am Orteingang realisiert wurde und Fahrradschutzstreifen angebracht wurden, mit der ein erheblicher Geschwindigkeitsreduzierungsseffekt einhergeht.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, zusammen mit der Verkehrsbehörde Möglichkeiten zur Optimierung der Lkw-Beschilderung am nördlichen Ortsein-gang von Stettfeld auszuloten.</p> <p>Die Verwaltung wird beauftragt, in dem genannten Bereich der Schönbornstraße am nördlichen Ortsein-gang Stettfeld eine Seitenradarmessung durchzuführen.</p>	
17	<p>Private Stellungnahme</p> <p>Schreiben vom 25.07.2020</p>	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Ubstadt-Weiher vom 15.05.2020 in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Frau [REDACTED] regt an, in Zeutern in der Kapellenstraße zwischen Ortsmitte und Schiene/Bahnhof Tempo 30 einzurichten. Es wird gerast, die LKW donnern über den Bahnübergang. Es ist ein Wunder, dass noch nichts passiert ist (Kinder die die Straße queren um zum Bahnhof zu gelangen).</p> <p>Auch die Ausfahrt aus dem Parkplatz ist gefährlich. Es ist unverständlich, dass in allen anderen Ortsteile Tempo 30 gilt, nur in Zeutern nicht. BM soll sich dafür einsetzen.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die Beteiligung. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Zeutern ist im Lärmaktionsplan als Maßnahme enthalten.</p>		

19. März 2021

Ubstadt-Weiher - LAP3\_Synopse\_Offenlage.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
18	Private Stellungnahme  Schreiben vom 25.07.2020	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Ubstadt-Weiher vom 15.05.2020 in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Frau [REDACTED] ist in allen Punkten gleicher Meinung, wie [REDACTED] [Stellungnahme 17] und regt ebenso an, in Zeutern in der Kapellenstraße Tempo 30 einzurichten.</p> <p>Es wird gerast, die LKW donnern über den Bahnübergang. Es ist ein Wunder, dass noch nichts passiert ist (Kinder die die Straße queren um zum Bahnhof zu gelangen).</p> <p>Auch die Ausfahrt aus dem Parkplatz ist gefährlich. Es ist unverständlich, dass in allen anderen Ortsteile Tempo 30 gilt, nur in Zeutern nicht. BM soll sich dafür einsetzen.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die Beteiligung. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Zeutern ist im Lärmaktionsplan als Maßnahme enthalten.</p>		