GEMEINDE KETSCH

Lärmaktionsplanung 2026

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Behörden

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
1	**Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis -Amt für Straßen- und Radwegebau-** **E-Mail vom 03.03.2026**	Grundsätzlich bestehen keine Bedenken von Seiten des Amtes für Straßen- und Radwegebau. Bei der Festlegung der VZ-Standorte an klassifizierten Straßen ist das Straßenbauamt Rhein-Neckar-Kreis zu beteiligen. Im Rahmen einer anstehenden Deckensanierung an der Kreisstraße wird auch die Möglichkeit des Einbaus einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche geprüft. Erst zu diesem Zeitpunkt wird Art und Umfang für jeden Einzelfall festgelegt. Die Gemeinde kann auf eigene Kosten lärmmindernden Belag verbauen und Unterhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen. Hinsichtlich der Lärmsanierungsmaßnahmen werden zur Behebung von Verkehrslärmbeeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen Zuschüsse mit 75 % zur Durchführung von Schutzmaßnahmen an Gebäuden vor dem 01.08.1990 errichtet wurden nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt (Richtline „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen in der Fassung vom 10.07.1990“). Es handelt sich um eine Förderungsmaßnahme, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Schutzmaßnahmen die zuschussfähig sind, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern an bestehenden Gebäuden bei denen Fenster einer niedrigeren Klasse eingebaut sind. Voraussetzung ist, dass die Grenzwerte in reine und allgemeine Wohngebiete 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten 72 dB (A) tags und 62 dB (A) nachts überschritten sind und für das Gebäude noch kein Zuschuss gewährt wurde. Hinweis: Die straßenverkehrsrechtliche Stellungnahme ist von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde einzuholen. Anhang Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen, 10.07.1990	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die Maßnahmenbereiche 1 & 2 richten sich an eine Kreisstraße. Hier wurden neben der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgrund der festgestellten Gesundheitsgefährdung auch Lärmsanierungsmaßnahmen im Maßnahmenplan aufgeführt (lärmarme Fahrbahnbeläge und Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern). Bei Lärmsanierungsmaßnahmen handelt es sich aber um freiwillige Maßnahmen des Straßenbaulastträgers, auf die kein Rechtsanspruch besteht. Da der Rhein-Neckar-Kreis als Baulastträger nicht den Absenkungen der Auslösewerte gefolgt ist, wie es seit 1990 für Bundes- und Landesstraßen erfolgt ist, liegen in den beiden Maßnahmenbereichen somit trotz Gesundheitsgefährdung keine Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung vor, entgegen der farblichen Hervorhebungen in den Anlagen 8.3.x. Als einzige im Lärmaktionsplan verbleibende Maßnahme wird somit die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum aufrechterhalten.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
2	**Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis -Kreisforstamt-** **E-Mail vom 06.03.2026**	Vom Lärmaktionsplan und der Ausweisung eines ruhigen Gebietes auf der Ketscher Rheininsel sind keine forstrechtlichen Belange betroffen. Forstwirtschaftliche Maßnahmen werden durch die Ausweisung eines ruhigen Gebietes nicht eingeschränkt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
3	**TRANSNET BW** **Bereich Trassierung & Externe Planungsverfahren** **Schreiben vom 09.03.2026**	Wir haben Ihre Unterlagen dankend erhalten und mit unserer Leitungsdokumentation abgeglichen. Im Geltungsbereich Ihrer Anfrage betreibt die TransnetBW GmbH die o.g. Leitungsanlage. Ihre Anfrage wurde unter der Nummer 2026.0446 registriert (bitte in Folge mit angeben). Der Geltungsbereich des Lärmaktionsplanes in Denzlingen befindet sich im Schutzstreifen unserer folgenden unserer o.g. Höchstspannungsfreileitungsanlage. Die TransnetBW hat den gesetzlichen Auftrag gemäß §11 EnWG, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz diskriminierungsfrei zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen. Daher haben wir folgende Anmerkungen bzw. Hinweise zu Ihrem Verfahren vorzubringen: • Im Rahmen der Energiewende sind Leitungsertüchtigungen, Netzverstärkungen notwendig werden (siehe Netzentwicklungsplan NEP und Bundesbedarfsplangesetz BBPlG). • Zur Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Leitungsanlagen müssen Maststahl- und Fundamentsanierungen vorgenommen werden. • Höchstspannungsfreileitungsanlagen im Havariefall müssen zu jeder Zeit mit Fahrzeugen befahrbar sein. • Zur Gewährleistung von Schutzabständen wird Vegetation nach Bedarf zurückgeschnitten. **Wir möchten Sie in diesen Zusammenhang außerdem über das folgende Netzausbauprojekte, welches an der o.g. Höchstspannungsfreileitungsanlage umgesetzt wird, hinweisen:**	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		TransnetBW und Amprion planen gemeinsam die 380-kV-Netzverstärkung Urberach-Weinheim-Karlsruhe. Das Projekt ist im Bundesbedarfsplan als Vorhaben 19 hinterlegt und wurde erstmalig gesetzlich 2013 beschlossen. Es handelt sich um eine Netzverstärkung von 220 kV auf 380 kV, um das Übertragungsnetz im Raum Frankfurt bis Karlsruhe leistungsfähiger zu machen und künftige Überlastungen der bestehenden Leitungen zu vermeiden. Die Gesamtleitung ist in zwei Abschnitte – Nord und Süd – unterteilt. Für den südlichen, ca. 80 km langen Abschnitt Weinheim-Karlsruhe ist TransnetBW verantwortlich. Vorhaben 19 Nord befindet sich im Bau. Der südliche Abschnitt wurde für die Planfeststellung nochmals in drei Genehmigungsabschnitte unterteilt: Abschnitt Süd-1 von Philippsburg bis Karlsruhe-Daxlanden, Abschnitt Süd-2 von Rheinau bis Philippsburg und Abschnitt Süd-3 von Weinheim über Mannheim bis Rheinau. Für den Abschnitt Süd- 1 wurden die Planfeststellungsunterlagen nach § 21 NABEG Ende Juni 2024 bei der Bundesnetzagentur eingereicht. Die Vollständigkeit der Unterlagen wurde Ende Juli 2024 durch die Bundesnetzagentur bestätigt. Im Zuge der Offenlage haben Träger öffentlicher Belange seit Mitte August 2024 die Möglichkeit, im Rahmen des Anhörungsverfahrens nach § 22 NABEG, ihre Stellungnahmen und Einwendungen zum Vorhaben einzureichen.	
4	**Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21 Raumordnung, Baurecht, Denkmalschutz** **E-Mail vom 10.03.2026**	Belange Raumordnung nicht betroffen. Anregungen oder Hinweise werden nicht vorgetragen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
5	**Ordnungsamt Ketsch** **E-Mail vom 20.03.2026**	Keine Bedenken	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
6	**Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim** **Schreiben vom 24.03.2026**	Keine Anregungen zum LAP	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
7	**Deutsche Telekom Technik GmbH** **E-Mail vom 25.03.2026**	Gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplans haben wir keine Einwände. Wir möchten jedoch auf folgendes hinweisen: Mit der Fortschreibung werden keine konkreten baulichen Maßnahmen benannt. Wir möchten Sie daher bitten, uns bei anstehenden Maßnahmen, z. B. Bau von Lärmschutzwänden oder Straßenbaumaßnahmen, weiter zu beteiligen. Erst mit einer konkreten Planung können wir zu gegebenenfalls betroffenen Telekommunikationsanlagen der Telekom und deren Sicherung detailliert Stellung nehmen.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
8	**Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN GmbH)** **Abteilung Planung und Angebot** **E-Mail vom 25.03.2026**	Die VRN GmbH und der Rhein-Neckar-Kreis begrüßen grundsätzlich jene Maßnahmen, die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. Wir sehen jedoch die geplante Maßnahme als kritisch an, da nach unserer Auffassung dieses Ziel nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden sollte. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ketsch untersucht eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf einem Teil der aktuell bestehenden Tempo 50 Bereiche im Gemeindegebiet. Dies betrifft die K 4250 im Bereich der Schwetzinger Straße. Als Konsequenz der Einführung von Tempo 30 sind Fahrzeitverlängerungen auf der langlaufenden Linie 717 zu erwarten. Neben passiven Schallschutzmaßnahmen an den zu schützenden baulichen Anlagen sollten mit Fokus von Lärmaktionsplänen ebenso begleitende Konzepte einen wichtigen Bestandteil bilden. Diese begleitenden Konzepte gehen über die Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten hinaus. Diese Konzepte haben das Ziel der Reduzierung des Individualverkehrs, welches vor allem durch eine nachhaltige und konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel einhergeht. Diese ganzheitliche Betrachtung sowie die Betonung der Wichtigkeit des Bausteins des öffentlichen Verkehrs im Rahmen des Klimaschutzes sowie auch des Lärmschutzes mithilfe einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit begrüßt der VRN. Der	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In den Maßnahmenbereichen 1 & 2 liegen gesundheitsgefährdende Immissionen des Gesamtverkehrs vor, die eine kurzfristig umsetzbare Maßnahme wie z.B. eine Geschwindigkeitsbegrenzung erfordern. Zusätzlich wurde in Erwägung gezogen, Lärmminderung durch den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags und die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern durch den Straßenbaulastträger zu erzielen. Da der Rhein-Neckar-Kreis der empfohlenen Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung, wie von Bund und Land vollzogen, nicht gefolgt ist, besteht keine Aussicht auf eine Umsetzung dieser Maßnahmen und als einzig verblieben Möglichkeit besteht die Herabsenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Umstieg vom Individualverkehr – vom eigenen Kraftfahrzeug – auf den Umweltverbund sollte dabei jedoch nicht durch gemeindetragende Maßnahmen erschwert werden. Als zentrale Maßnahme bei der Fortschreibung eines Lärmaktionsplans zählt hierbei oft die geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme der Einführung eines Tempolimits innerhalb der Gemeinde von Tempo 50 auf Tempo 30. Die Wirkung sowie die vor allem im Vergleich zu passiven Maßnahmen mögliche schnelle Einführung soll dabei keineswegs kritisiert werden. Es betrifft vielmehr die oftmals nicht ganzheitliche Betrachtung eines wichtigen Verkehrsträgers, welcher genauso von der einschränkenden Wirkung des Tempolimits betroffen ist wie der motorisierte Individualverkehr, der Busverkehr. Isoliert auf Gemeindeebene betrachtet ist eine Einführung eines Tempolimits von 50 auf 30 für den Busverkehr als unkritisch zu betrachten, jedoch verkehren insbesondere im ländlich geprägten Raum des Verbundgebietes Buslinien über mehrere Gemeindegrenzen hinweg. Die einzelnen geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen mehrerer Kommunen kumulieren sich dabei bis zu einem gewissen Punkt, ab dem der aktuelle Fahrplan einer Linie nicht mehr fahrbar ist. Ursache hierfür ist die zur Verfügung stehende Fahrzeit, welche durch Anschlussverbindungen an den Schienenverkehr sowie andere Buslinien limitiert ist. Unabhängig von möglichen Anschlussbrüchen kann eine Fahrzeitverlängerung bedeuten, dass das Fahrzeug nicht mehr rechtzeitig am Endpunkt der Linie sein kann, weshalb für die Einhaltung des bestehenden Fahrplanes ein weiteres Fahrzeug sowie Fahrpersonal benötigt wird, was wiederum höhere Kosten, welche im fünfstelligen Bereich liegen können und von den Kommunen getragen werden, verursacht. Gewisse Pufferzeiten werden bei der Fahrplanerstellung berücksichtigt und bewusst eingeplant, der Zweck dieser ist jedoch die Berücksichtigung von erhöhtem Verkehrsaufkommen sowie das Warten auf etwaige verspätete Anschlüsse; nicht die Einführung von diversen Tempolimits entlang der Fahrstrecke. Wir bitten daher grundsätzlich um Prüfung alternativer Lärmminderungsmaßnahmen, die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternativen zu geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen auf den Linienwegen zu verzichten, da diese Maßnahmen sich äußerst	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirken.	
9	**Gemeinde Oftersheim** **E-Mail vom 29.03.2026**	Der Gemeinderat hat sich in der Sitzung am 24.03.2026 mit den Unterlagen befasst. Die Gemeinde Oftersheim ist von den Planungen/ Ausführungen nicht betroffen und verzichtet daher auf eine Stellungnahme.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
10	**Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis -Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz-** **E-Mail vom 31.03.2026**	Berührt nicht die Zuständigkeiten, daher keine Stellungnahme erforderlich.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
11	**Die Autobahn GmbH des Bundes** **Schreiben vom 08.04.2026**	**I. Vorbemerkungen** Grundsätzlich besteht ein gesetzlicher Anspruch auf Lärmschutz ausschließlich im Rahmen der Lärmvorsorge. An bestehenden Bundesautobahnen kann die Autobahn GmbH des Bundes dar- über hinaus Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung vorsehen. Hierbei handelt es sich um freiwillige Leistungen. Ein gesetzlicher Anspruch besteht nicht. Um eine Lärmsanierung bzw. um eine Maßnahme der Lärmaktionsplanung umsetzen zu können, müssen neben einer Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung weitere Voraussetzungen erfüllt sein. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ (VLärmSchR 97) definiert. So werden bei der Beurteilung der Lärmminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des BundesImmissionsschutzgesetzes (01.04.1974) errichtet wurden oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegen, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Seit diesem Datum existiert die Lärmvorsorge, sodass bei neuen Strecken oder bei wesentlichen Änderungen an der Autobahn die strengen Vorgaben der Lärmvorsorge berücksichtigt wurden. Neuere Gebäude oder neuere	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die BAB 6 fällt durch ihre Klassifikation und Verkehrsbelastung unter die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie zu betrachtenden Straßenabschnitte in ihrem Verlauf über das Gemeindegebiet Ketsch. Der Kooperationserlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 8.2.2023 führt aus; „Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen. […] Lärmaktionspläne sind daher grundsätzlich für alle von der Umgebungslärmkartierung erfassten Gebiete aufzustellen, unabhängig davon, ob Lärmprobleme vorhanden sind oder auf dem kartierten Gemeindegebiet Lärmbetroffene ermittelt wurden.“ (S. 7) Zur Bindungswirkung wird weiterhin ausgeführt: „Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Bebauungspläne an bestehenden Strecken ohne wesentliche Änderung wurden unter der Kenntnis der vorhandenen Autobahn gebaut bzw. ausgewiesen. Hier liegt die Verantwortlichkeit für einen angemessenen Lärmschutz beim Bauherrn bzw. der für den Bebauungsplan zuständigen Kommune. **Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen** Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessen einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärmminderungsmaßnahme muss nicht umgesetzt werden (vgl. VGH Mannheim, Urteil vom 17.07.2018 – 10 S 2449/17). Maßgeblich sind immer die jeweiligen fachgesetzlichen Regelungen, an die auch die Autobahn GmbH als Maßnahmenträger gebunden ist. **Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung** Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 gilt nur für Straßen in der Baulast des Landes, also für Landes- und Kreisstraßen. Für Bundesautobahnen in Bundesverwaltung ist der Bund zuständig. Lärmschutzmaßnahmen an diesen Straßen richten sich nach den bundesweit gültigen Vorschriften, insbesondere dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), der 16. Bundes-Immissionsschutzverordnung in Belangen der Lärmvorsorge sowie der Verkehrslärmschutzrichtlinie (VLärmSchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß LärmschutzRichtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch an Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung. **II. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen**	Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Die Bindungswirkung erstreckt sich auf Maßnahmen für Lärmquellen, die nach § 47c BImSchG, bei Ballungsräumen auch nach § 4 Abs. 1 der 34. BImSchV zu kartieren sind.“ (S. 16) Die in der Stellungnahme getroffene Aussage, dass sich der Kooperationserlass nur auf Landes- und Kreisstraßen in Baden-Württemberg bezieht, kann höchsten durch die Tatsache belegt werden, dass es sich um einen Erlass eines Landesverkehrsministeriums und nicht um einen Erlass des Bundesverkehrsministeriums handelt. Im Kooperationserlass selbst wird keine Aussage über die Bindungswirkung in Abhängigkeit der Straßenklassifikation getroffen. Bezüglich der durch den Kooperationserlass 2023 eingeführten Anwendung der RLS-19 und Wegfall der RLS-90, auch für verkehrsrechtliche Anordnungen führt dieser aus: „Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV.“ (S. 22) Im Rahmen der Abwägung sind die juristischen Auslegungen nicht eindeutig durch die Verwaltung zu klären. Bezüglich verkehrsrechtlicher Anordnungen auf der BAB 6 wird daher empfohlen, nach der bundesweiten Einführung der RLS-19 auch für verkehrsrechtliche Anordnungen, erneut mit der Autobahn GmbH in Kontakt zu treten. Bezüglich der Lärmsanierungsmaßnahmen wird die Stellungnahme zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Unter den vorgeschlagenen Maßnahmen unter Kapitel 5.5 (Seite 17) wird sowohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den Gesamtverkehr auf 100 km/h nachts, als auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung ausschließlich für den Schwerverkehr auf 60 km/h im Nachtzeitraum in einem Teilabschnitt der A 6 zur Prüfung angeregt. Bezüglich der zur prüfenden Geschwindigkeitsreduzierungen auf der A 6 können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: **1. Ausgangslage** Nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO dürfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn aufgrund besonderer Umstände eine konkrete Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Daraus ergibt sich mithin Folgendes: Werden die Werte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tage und 49 dB(A) in der Nacht nicht überschritten, ist davon auszugehen, dass kein Anspruch gegen- über der Straßenverkehrsbehörde auf ein Einschreiten gegeben ist. Bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und die Behörde hat unter Gebrauch ihres Ermessens über Beschränkungen des fließenden Verkehrs zu entscheiden bzw. ist bei einem entsprechenden Antrag zu einer Ermessensentscheidung verpflichtet. Werden die Werte nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV mit 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht in einem Wohngebiet überschritten, wird sich ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung gegebenenfalls auf null reduzieren. **2. Keine automatische Pflicht zum Einschreiten** Selbst bei Überschreitung dieser Grenzwerte besteht jedoch keine automatische Pflicht zur Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen. Vielmehr ist stets eine Einzelfallprüfung erforderlich, bei der insbesondere der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten ist (vgl. Lärmschutz-Richtlinien-StV, Nr. 1.3 und 2.1). Hierbei sind auch die Innenraumpegel lärmbetroffener Gebäude gemäß DIN 4109 (tags ≤ 35 dB(A), nachts ≤ 25 dB(A)) zu berücksichtigen.	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		3. Verhältnismäßigkeit Eine straßenverkehrsrechtliche Maßnahme (z. B. Tempolimit) ist im straßenverkehrsrechtlichen Kontext (§ 45 Abs. 9 StVO) nur dann zulässig, wenn sie die folgenden Voraussetzungen (kumulativ) erfüllt: **a) Eignung** Die Maßnahme muss nachweislich eine relevante schalltechnische Wirkung haben. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2 soll vor diesem Hintergrund der Beurteilungspegel durch die straßenverkehrsrechtliche Maßnahme unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden. Die lärmmindernde Wirkung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen – insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen – hängt maßgeblich von der Verkehrsstruktur und dem Fahrzeugmix ab. Auf Autobahnen kann eine relevante Pegelminderung von mindestens 3 dB(A), wie sie gemäß den Lärmschutz-Richtlinien-StV für die Eignung einer Maßnahme gefordert wird, nur unter bestimmten Voraussetzungen erreicht werden. So kann im Regelfall eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 100 km/h nur bei gleichzeitig niedrigem Lkw-Anteil zu einer spürbaren Lärmminderung führen. Liegt der Anteil des Schwerverkehrs jedoch höher, entfaltet die Maßnahme erst bei einer weitergehenden Reduzierung für Pkw auf etwa 80 km/h eine relevante schalltechnische Wirkung. In solchen Fällen kann eine Pegelminderung von rund 2,1 dB(A) erzielt werden, was – nach den Vorgaben der RLS-90 – durch Aufrundung als Mindestwert gilt. Eine weitergehende Lärmminderung wäre nur durch eine zusätzliche Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Lkw möglich. Da für den Schwerverkehr bereits flächendeckend ein Tempolimit von 80 km/h gilt, wäre insbesondere eine solche Maßnahme rechtlich und verkehrsorganisatorisch nur schwer umsetzbar und mit erheblichen Eingriffen in die Leichtigkeit des Verkehrs verbunden. **b) Erfordernis**	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Eine Maßnahme ist erforderlich, wenn kein milderes, gleich wirksames Mittel zur Verfügung steht, um die Lärmbelastung zu reduzieren. Das heißt, es darf keine andere Maßnahme geben, die den gleichen Schutzeffekt (hier: Lärmreduktion um mindestens 3 dB(A)) erzielt, aber weniger in Rechte Dritter eingreift oder weniger Aufwand verursacht. Die Maßnahme muss das mildeste Mittel sein, das den angestrebten Zweck – hier: spürbare Lärmminderung – effektiv erreicht. Ein milderes Mittel wäre eine Maßnahme, die weniger in Grundrechte oder Interessen Dritter eingreift, z. B. in die Leichtigkeit des Verkehrs, die Mobilität, oder die wirtschaftliche Nutzung von Verkehrswegen. Im Regelfall sind mildere und geeignetere Mittel möglich, z.B. - Einbau lärmmindernder Fahrbahnbeläge - Lärmschutzwände oder -wälle - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen (z. B. Schallschutzfenster) **c) Angemessenheit** Eine Maßnahme ist angemessen, wenn der mit ihr verfolgte Zweck – insbesondere die Reduktion der Lärmbelastung zum Schutz der Gesundheit und Lebensqualität der Anwohner – in einem vernünftigen Verhältnis zu den damit verbundenen Kosten, Eingriffen und Nebenwirkungen steht. Der Nutzen bemisst sich im Wesentlichen nach der Anzahl und Schutzbedürftigkeit der Lärmbetroffenen, etwa in Wohngebieten mit hoher Bevölkerungsdichte, sensiblen Einrichtungen (Kindergärten, Pflegeheime) oder besonders vulnerablen Gruppen. Dem gegenüber sind die Belastungen und Folgewirkungen der Maßnahme zu berücksichtigen, insbesondere: - Verkehrsorganisatorische Auswirkungen, z. B. Rückstau, Umwege, Kapazitätsverluste - Einschränkungen der Mobilität, etwa durch verlängerte Fahrzeiten oder verminderte Erreichbarkeit - Wirtschaftliche Folgen, z. B. für Logistikunternehmen, Berufspendler oder den regionalen Wirtschaftsverkehr	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		- Nebenwirkungen, wie die Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen oder in angrenzende Wohngebiete mit möglicherweise höherer Belastung - Beeinträchtigung übergeordneter Verkehrsziele, insbesondere der Leistungsfähigkeit des Fernstraßennetzes und der Sicherstellung eines flüssigen Verkehrsablaufs Die Angemessenheit setzt eine Gesamtbetrachtung voraus, bei der Nutzen und Belastung nicht isoliert, sondern im Rahmen einer verhältnismäßigen Abwägung gegenübergestellt werden. Je höher die Lärmbelastung und je größer die Schutzbedürftigkeit der Betroffenen, desto eher kann auch ein spürbarer Eingriff in die Verkehrsstruktur als angemessen gelten. **4. Fazit** Einen absoluten Anspruch auf Lärmschutz gibt es nicht. Vielmehr ist eine Abwägung zwischen dem Schutzinteresse des Einzelnen und den Interessen der Allgemeinheit (z. B. Verkehrsfluss, Mobilität, Wirtschaftlichkeit) vorzunehmen. Das bedeutet, dass selbst bei objektiv gesundheitsgefährdendem Lärm (z. B. über 70 dB(A) nachts) geprüft werden muss, ob eine Maßnahme wie ein Tempolimit oder Fahrverbot geeignet, erforderlich und angemessen ist. Wenn lediglich wenige Gebäude betroffen sind, ist in der Regel davon auszugehen, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nicht verhältnismäßig sind, insbesondere wenn es sich um eine Autobahn handelt, die eine zentrale Funktion im überregionalen Verkehrsnetz erfüllt. Unabhängig davon ist eine Prüfung des Einzelfalls stets erforderlich. **5. Lärmaktionspläne** Der Lärmaktionsplan ist ein planerisches Instrument. Er kann Lärmschutzmaß- nahmen fachlich vorbereiten, jedoch nicht rechtlich durchsetzen. Werden darin verkehrsbeschränkende Maßnahmen – wie etwa eine Geschwindigkeitsbegrenzung – festgelegt, überlagert dies den fachlichen Ermessensspielraum der für die Umsetzung zuständigen Straßenverkehrsbehörde vollständig. Die Behörde ist jedoch nur dann an die Festlegung gebunden, wenn die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungsvoraussetzungen (§ 45 Abs. 9 StVO) vorliegen und die Maßnahme unter Berücksichtigung der Belange der betroffenen Verkehrsteilnehmer verhältnismäßig ist	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		(siehe Punkt 3). Diese Belange sind bereits bei der Planaufstellung in das fachrechtliche Ermessen einzustellen. Die planende Kommune muss dabei die Rechte Dritter berücksichtigen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz wahren; die umsetzende Fachbehörde hat dies zu kontrollieren. Zudem stehen die im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen stets unter dem Vorbehalt der fachlichen Umsetzbarkeit. Eine unverhältnismäßige Lärmminderungsmaßnahme muss daher nicht umgesetzt werden. **6. Abwägungsergebnis zur verkehrsbeschränkenden Maßnahme auf der A 6 im Bereich Ketsch** Nach Auswertung der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmausbreitungsberechnungen der Gemeinde Ketsch, welche sowohl nach der Berechnungsmethodik RLS-19 als auch für ausgewählte Immissionsorte nach RLS-90 erstellt wurden, kann festgehalten werden, dass gemäß Anhang 9.2.2, 9.2.3 und 9.2.4 an keinen Gebäuden im Einflussbereich der A 6 die Richtwerte nach Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien-StV überschritten werden. Im Rahmen des Lärmaktionsplans wurden hierbei korrekterweise ausschließlich die von der A 6 ausgehenden Emissionen nach der maßgeblichen RLS-90 betrachtet. Die schalltechnische Wirksamkeit der angestrebten Geschwindigkeitsreduzierung wird für die verschiedenen Varianten für ausgewählte Immissionsorte beziffert. Nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV Nr. 2.3 ist dies erforderlich, um verkehrsrechtliche Maßnahmen anordnen zu können: „Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist die Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden“. Eine Pegelminderung um 3 dB(A) wird gemäß der im Lärmaktionsplan durchgeführten Teilberechnungen lediglich an zwei berechneten Gebäuden bei der Variantenberechnung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für Schwerverkehr erreicht. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung in dieser Größenordnung würde die Autobahn jedoch in ihrer zentralen Funktion als schnelle und leistungsfähige Fernverbindung deutlich eingeschränkt. Eine solche Maßnahme ist dauerhaft nicht mit dem Grundgedanken des	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Autobahnnetzes vereinbar und kann zudem zu Ausweichverkehren und zusätzlichen Belastungen und Sicherheitsrisiken im nachgeordneten Netz führen. In Anbetracht der fehlenden flächendeckenden Überschreitung der Orientierungswerte gem. Nr. 2.1 der Lärmschutz-Richtlinien StV in Abwägung mit der überregionalen Verkehrsbedeutung der A 6 und dem verhältnismäßig geringen Lärmminderungspotential einer Geschwindigkeitsbegrenzung gegenüber der bisher gültigen Richtgeschwindigkeit, kann die Maßnahme aus Lärmschutzgründen daher nicht in Betracht gezogen werden. **III. Lärmsanierung** Unter den Maßnahmen auf Seite 17 und 18 wird die Prüfung von baulichen Maßnahmen sowie die Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen thematisiert. Bezüglich der genannten Maßnahmen können wir nach vertiefender Prüfung der Unterlagen Folgendes mitteilen: 1. An bestehenden Straßen besteht die Möglichkeit, Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der sogenannten Lärmsanierung umzusetzen. Im Unterschied zur Lärmvorsorge besteht bei der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf die Einhaltung bestimmter Immissionsrichtwerte oder die Umsetzung bestimmter Lärmminderungsmaßnahmen. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen. Voraussetzung ist dabei u.a. die Überschreitung von bestimmten Auslösewerten, die nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) zu berechnen sind. Für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime sowie in Wohngebieten betragen diese 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht. In Kern-, Dorf- und Mischgebieten liegen diese um jeweils 2 dB(A) höher. Falls die Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen grundsätzlich in Betracht kommt, können Betroffene einen Antrag auf Prüfung der Voraussetzungen und ggfs. auf eine entsprechende Förderung an die Autobahn GmbH des Bundes stellen. 2. Im Bereich der Gemeinde Ketsch werden auf Grundlage der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Berechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) die Auslösewerte	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 6 erreicht. 3. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Ketsch regt als Maßnahme die Prüfung von baulichen Maßnahmen an der A 6 an. Die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes befindet sich derzeit in der Aufstellung eines Lärmsanierungsprogramms, in dessen Rahmen die Lärmsituation entlang bestehender Streckenabschnitte systematisch bewertet wird. Im Zuge dieser Programmarbeit wird auch der betroffene Abschnitt der A 6 bei Ketsch betrachtet werden. Sofern der dieser eine entsprechend hohe Priorisierung erfährt, sind in einem weiteren Schritt detaillierte Lärmberechnungen durchzuführen und Varianten für mögliche bauliche Lärmschutzmaßnahmen zu entwickeln und deren Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Eine verbindliche Aussage über die Eignung oder Umsetzung aktiver Lärmschutzmaßnahmen kann zum jetzigen Zeitpunkt jedoch nicht getroffen werden. Eine zeitnahe Realisierung kann ebenfalls nicht in Aussicht gestellt werden, da Maßnahmen der Lärmsanierung in einem engen haushalterischen und kapazitativen Wettbewerb mit einer Vielzahl zwingend erforderlicher Erhaltungsmaßnahmen, insbesondere an Ingenieurbauwerken wie Brücken stehen. Diese Maßnahmen besitzen aufgrund ihrer sicherheitsrelevanten Bedeutung für die Netzverfügbarkeit regelmäßig Vorrang. Vor diesem Hintergrund kann die Niederlassung Südwest derzeit lediglich zusichern, dass der Abschnitt im Rahmen des laufenden Lärmsanierungsprogramms geprüft wird. Eine Entscheidung über Art, Umfang und zeitliche Priorisierung möglicher Maßnahmen bleibt den Ergebnissen dieser Prüfung sowie der übergeordneten Mittel- und Ressourcenplanung vorbehalten. 4. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft. Hierdurch ließe sich gegenüber dem vorhandenen Belag ggfs. eine Verbesserung der Lärmemission erreichen. Bei der Prüfung spielen neben der Lärmbelastung auch wirtschaftliche und straßenbautechnische Faktoren eine Rolle.	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		5. Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Bundesautobahnen stellt die Autobahn GmbH des Bundes Mittel für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden bereit. So können bei Vorliegen der entsprechenden Voraussetzungen bis zu 75 % der Aufwendungen für bauliche Verbesserungen des Schallschutzes an betroffenen Gebäuden und Räumen, z. B. Lärmschutzfenster, Schalldämmlüfter in Schlafräumen oder Schalldämmung von Rollladenkästen erstattet werden. 6. Maßgebend für die Gewährung der Zuschüsse ist unter anderem die Überschreitung der gesetzlich festgelegten Auslösewerte der Lärmsanierung am Tag und/oder in der Nacht durch die bestehende und autobahnbedingte Lärmbelastung. Eine weitere Voraussetzung ist, dass das entsprechende Gebäude vor dem 01.04.1974 errichtet wurde oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplans liegt, der vor diesem Zeitpunkt rechtskräftig wurde. Weitere Voraussetzungen sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes“ definiert. 7. Die Prüfung, ob und welche Schallschutzmaßnahmen bezuschusst werden können, erfolgt einzelfallbezogen im Rahmen einer individuellen Objektbeurteilung. Hierzu benötigt die Autobahn GmbH des Bundes einen Antrag der betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer. Sind die Auslösewerte überschritten, erfolgt eine Aufnahme der betroffenen Nutzungseinheiten nach den Vorgaben der 24. BImSchV. Hierbei wird überprüft, ob und welche passiven Maßnahmen erforderlich sind, um den angestrebten Innenraumpegel zu gewährleisten. **IV. Fazit** Uns ist bewusst, dass die Gemeinde Ketsch - wie zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg - aufgrund der Nähe zur A 6 von Lärm betroffen ist. Die Autobahn GmbH des Bundes ist daher sehr daran interessiert, innerhalb des geltenden rechtlichen Rahmens eine zweckmäßige und insbesondere die für die Lärmbetroffenen bestmögliche Lösung zu finden. Unter den aktuellen Rahmenbedingungen bestehen im konkreten Fall jedoch leider keine Möglichkeit für die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen. Punktuelle Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft, um eine potenzielle Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken. Die Prüfung aktiver, baulicher Lärmschutzmaßnahmen erfolgt langfristig im Rahmen der Lärmsanierungsplanung der Niederlassung Südwest.	
12	**Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4 Mobilität, Verkehr, Straße** **Schreiben vom 13.04.2026**	Im Bereich der Gemeinde Ketsch wäre die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts, sowie anders gearteten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und für bauliche Lärmschutzmaßnahmen an der Landesstraße L 599. Im aktuellen Entwurf zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ketsch sind keine Maßnahmen in der Zuständigkeit der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe enthalten. Seitens der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestehen daher keine Einwände gegen den Entwurf zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Ketsch. Anlage: Hinweise zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Lärmaktionsplänen	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
13	**Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Landwirtschaft und Naturschutz** **Schreiben vom 13.04.2026**	In Ihrem Entwurf vom 12.01.2026 werden verschiedene Lärmminderungsmaßnahmen erwähnt. Dazu gehören beispielsweise Carsharing, Förderung des ÖPNV, Qualität von Fußgängerwegen, Sanierung schadhafter Fahrbahnen, Geschwindigkeitsreduzierung, Verlagerung des LKW-Verkehrs, lärmarmer Fahrbahnbelag und Förderung von Schallschutzfenstern. Landwirtschaftliche Belange sind hier nicht betroffen. Möglicherweise können landwirtschaftliche Belange bei Lärmminderungsmaßnahmen wie beispielsweise dem Ausbau des Radwegeverkehrsnetzes oder dem Errichten von Schallschutzwänden oder —wällen betroffen sein.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Sollten konkrete bauliche Maßnahmen zur Umsetzung kommen und landwirtschaftliche Nutzflächen für die Installation oder den naturschutzrechtlichen Ausgleich dieser Maß- nahmen gebraucht werden, sind die zuständigen Landwirtschaftsbehörden erneut zu beteiligen. Zur aktuell vorliegenden Planung äußern wir zunächst keine Bedenken.	
14	**Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Straßenverkehrsamt** **Schreiben vom 13.04.2026**	Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz, d. h. dem BImSchG, oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärmminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Fachbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Diese Bindungswirkung tritt jedoch nur bei Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (Bundesfernstraßen, Landesstraßen und sonstige Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, unabhängig von ihrer Klassifizierung) ein. Straßen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maß- nahmen der zuständigen Fachbehörde (Straßenverkehrsbehörde). Sie kann sich aber die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde zu eigen machen. Wir können in Aussicht stellen, dass wir uns die Ermessensausübung der Gemeinde zu eigen machen, sofern die Abwägung alle maßgeblichen Kriterien gemäß Kooperationserlass-	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Zum Maßnahmenbereich 2: Der Kooperationserlass 2023 stellt fest, dass ab 55 dB(A) nachts eine Gesundheitsgefährdung vorliegt, während z.B. nach der WHO schon ab 50 dB(A) Gesundheitsgefährdung vorliegen kann. Insofern ist auch bei einer nur geringen Überschreitung von 55 dB(A) nicht davon auszugehen, dass auch eine entsprechend geringere Gesundheitsgefährdung besteht. Die Kartierung nach der RLS-19, die der Maßnahmenplanung zugrunde gelegt ist, sieht im Bereich von Kreisverkehren vor, dass für diese Zuschläge zu vergeben sind, gerade weil dort Beschleunigungsvorgänge häufiger auftreten. Es ist somit gerade aus diesem Grund lärmmindernd zu werten, wenn diese Beschleunigungsvorgänge durch eine durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in den ablaufenden Strecken reduziert werden.

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 berücksichtigt. Bei Bedarf bieten wir auch gerne unsere Unterstützung bei der Ausübung der Ermessensprüfung an. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht in die freie Disposition der Straßenverkehrsbehörden gestellt. Verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen können gemäß § 45. Abs. 1 Nr. 3 StVO angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigung mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung … erheblich übersteigt“. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen sollen eine Pegelminderung unter die Grenzwerte, mindestens jedoch 3 dB(A) bewirken, wobei Minderungen ab 2,1 dB(A) aufgerundet werden. Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h ist von einer solchen Pegelminderung auszugehen. Um verkehrsrechtliche Maßnahmen rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan aufnehmen zu können, ist es demnach erforderlich festzustellen, wie hoch die Lärmbelastung an den einzelnen Gebäuden ist und wie viele Bewohner davon betroffen sind. Die Berechnung der Lärmwerte muss	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		nach den RLS-19 erfolgen. Wird im Zuge der Lärmwertberechnung festgestellt, dass eine große Anzahl von Betroffenen Lärmwerten über 65/55 dB(A) ausgesetzt ist, hat die planaufstellende Behörde eine Ermessensabwägung zu den beabsichtigten verkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Lärmminderung durchzuführen. Dabei werden die positiven Effekte (in erster Linie die Lärmminderung) den möglichen negativen Effekten (z.B. Verkehrsverlagerung, Fahrzeitverlängerungen, Auswirkungen für den ÖPNV etc. –siehe Kooperationserlass vom 08.02.2023-) gegenübergestellt. Die einzelnen Streckenabschnitte beurteilen wir derzeit wie folgt: <u>1. Abschnitt Schwetzinger Straße (K4250)</u> Auf dem klassifizierten Streckenabschnitt der K 4250 (Schwetzinger Straße) zwischen der Einmündung in die Hockenheimer Straße und der Kreuzung Friedrich-EbertStraße / I. Rheinstraße liegen Lärmbelastungen von über 65 dB(A) tags sowie über 57 dB(A) nachts vor. Hiervon sind ca. 148 Bewohner tags und ca. 177 Bewohner nachts von erhöhten Lärmwerten betroffen. Aufgrund der erheblichen Betroffenenzahl sowie der Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte des Kooperationserlasses ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags rechtlich vertretbar. Die übrigen für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte, insbesondere die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf, den öffentlichen Personennahverkehr sowie mögliche Verkehrsverlagerungen, sind vom Einzelfall abhängig und von der planenden Gemeinde entsprechend zu berücksichtigen. Wird einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen, ist dies von uns nicht zu beanstanden. <u>2. Abschnitt Schwetzinger Straße (K4250)</u> Auf dem klassifizierten Streckenabschnitt der K4250 Schwetzinger Straße im vollständigen Verlauf zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen liegen im Nachtzeitraum Lärmbelastungen von über 55 dB(A) vor. Für den Tageszeitraum werden hingegen keine maßgeblichen Überschreitungen festgestellt. Ca. 157 Bewohner sind von erhöhten Lärmwerten nachts betroffen.	

lfd. Nr.	Behörde	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		Dabei ist innerhalb des Abschnitts zu differenzieren: Im mittleren Streckenabschnitt zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen werden die nächtlichen Auslösewerte lediglich geringfügig überschritten; die Überschreitungen liegen hier teilweise nur bei bis zu 0,2 dB(A) über dem maßgeblichen Schwellenwert von 55 dB(A). Demgegenüber liegen im unmittelbaren Bereich der beiden Kreisverkehrsplätze höhere nächtliche Lärmwerte zwischen 55,3 und 56,3 dB(A) vor. Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde bedarf dieser Bereich daher einer vertieften einzelfallbezogenen Abwägung. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass im Bereich der Kreisverkehrsplätze verkehrsbedingt regelmäßig Brems- und Beschleunigungsvorgänge stattfinden, sodass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten bereits unabhängig von einer straßenverkehrsrechtlichen Anordnung reduziert sein dürften und in dem dazwischenliegenden Streckenabschnitt die Auslösewerte nur sehr gering überschritten sind. Insbesondere sind dabei auch andere passive Maßnahmen zum Schallschutz, welche vorrangig umgesetzt werden sollten, miteinzubeziehen. Die übrigen für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte, insbesondere die Auswirkungen auf den öffentlichen Personennahverkehr sowie mögliche Verkehrsverlagerungen, sind vom Einzelfall abhängig und von der planenden Gemeinde entsprechend zu berücksichtigen. Wird einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen, ist dies von uns nicht zu beanstanden.	