

Anlage 2 Auswertung der Stellungnahmen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Abwägung der Stellungnahmen und Hinweise zum Entwurf des „Lärmaktionsplans für die Gemeinde Amt Wachsenburg – Fortschreibung 2023 / 2024 (Runde 4)“ im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Berichtsentwurf (Stand 24.01.2024).

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
1.	Straßenverkehrsbehörde / 31.01.2024	<p>Reduzierung der Regelgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Ichtershausen (Rudolf-Breitscheid-Straße / Erfurter Straße / L3004) von 50 auf 30 km/h</p> <p>[G]emäß § 45 Abs.1 Nr. 3 Straßenverkehrs-Ordnung können die Straßenverkehrsbehörden Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm erlassen. Dies erfolgt bei Straßen im Bestand nach den Bestimmungen der Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) sowie auf der Grundlage einer Lärmbeurteilung durch den Straßenbaulastträger.</p> <p>Wie im Jahr 2021 für die Ortsdurchfahrt Thörey (L1044) sowie Eischleben (L3004) wurden bereits 2015 Lärmbeurteilungen für die Ortsdurchfahrt Ichtershausen (L3004) vom zuständigen Straßenbaulastträger veranlasst.</p> <p>Bei der Prüfung der Berechnungsergebnisse war festzustellen, dass die errechneten dB-Werte die Grenzwerte für Kern-, Dorf- und Mischgebiete in Höhe von 72 dB(A) bei Tag und 62 dB(A) bei Nacht nicht überschritten wurden. Ein erforderliches Handeln der Straßenverkehrsbehörde war somit nicht gegeben. Die Messergebnisse sowie der damalige Schriftverkehr [sind] im Anhang beigefügt.</p>	<p>Auf die entsprechenden Rechtsgrundlagen für verkehrsrechtliche Maßnahmen wird im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits eingegangen.</p> <p>Die entsprechenden Berechnungen sind nunmehr ca. 9 Jahre alt. Zudem ist im Jahr 2019 eine Aktualisierung der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS) vorgenommen worden.</p> <p>Im deutschen Verkehrsrecht existieren keine Grenzwerte für die Bewertung der Lärmsituation. Bei den genannten Werten handelt es sich um die Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Im Rahmen einer Einzelfallabwägung unter Berücksichtigung der ortskonkreten Rahmenbedingungen ist auch bei geringen Lärmwerten generell die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung möglich bzw. abzuwägen.</p> <p>Eine Ablehnung mit Bezug auf einen nicht existieren-</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Wie bereits erwähnt sind die Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen wie Temporeduzierungen ausschließlich an die Lärmschutz-Richtlinien-StV mit den darin festgelegten Schwellenwerten gebunden (siehe auch Seite 42 Lärmaktionsplan).</p> <p>Grundsätzlich entfalten konkrete Maßnahmen in Lärmaktionsplänen keine Bindungswirkung für die Straßenverkehrsbehörden und schaffen keine Anordnungsvoraussetzungen von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen. Diese Bindungswirkung ist nur gegeben, wenn die einschlägigen Vorschriften des Fachrechts, hier des Straßenverkehrsrechts (Lärmschutz-Richtlinien-StV), die Durchführung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen rechtlich zulassen.</p> <p>Mit dem nicht Überschreiten der Grenzwerte ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde die Umsetzung (Reduzierung Regelgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h) nicht gegeben. Auch eine Analyse verkehrlicher Auswirkungen bei Reduzierung der Regelgeschwindigkeit auf 30 km/h wäre zu berücksichtigen.</p> <p>Des Weiteren sei erwähnt, dass Anordnungen von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen grundsätzlich der Zustimmung der höheren Verwaltungsbehörde (hier: Landesverwaltungsamt Weimar) bedürfen.</p> <p>Zur Anfrage der aktuell in stadtauswärtiger Richtung angeordneten Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ist im Anhang die verkehrsrechtliche Anordnung aus dem Jahr</p>	<p>den Grenzwert ist rechtsfehlerhaft.</p> <p>Auf die entsprechenden Rechtsgrundlagen für verkehrsrechtliche Maßnahmen wird im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits eingegangen.</p> <p>Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplanes beinhaltet lediglich die Beantragung einer entsprechenden Geschwindigkeitsbegrenzung durch das Amt Wachsenburg. Die abschließende verkehrsrechtliche Bewertung ist Aufgabe der zuständigen Verkehrsbehörde.</p> <p>Wie bereits erläutert, existiert kein Grenzwert.</p> <p>Die verkehrlichen Auswirkungen sind im Rahmen der verkehrsrechtlichen Einzelfallentscheidung zu prüfen. Aus verkehrsplanerischer Sicht ergeben sich abgesehen von etwas längeren Fahrzeiten jedoch keine signifikanten negativen Effekte.</p> <p>Die entsprechenden Anforderungen sind im Rahmen der verkehrsrechtlichen Einzelfallentscheidung zu berücksichtigen.</p> <p>In dem betreffenden Abschnitt befinden sich auf der Ostseite der Straße zwei Grundstückszufahrten, welche ohne gesonderten Linksabbiegestreifen angebunden sind. Dass diese nicht auf der in Fahrtrichtung</p>	<p>bereits berücksichtigt</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen weiterführender Untersuchungen zu berücksichtigen</p> <p>im Rahmen weiterführender Untersuchungen zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		2001 mit der damaligen Begründung beigefügt. <i>„bis zu den Ortstafeln sind keine Einfahrten bzw. Einmündungen sowie in beide Richtungen ein von der Fahrbahn getrennter Rad/Gehweg vorhanden“</i>	rechten Seite liegen, ist für die verkehrsrechtliche Bewertung der Rahmenbedingungen einer Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts nicht relevant. Hier geht es vielmehr um die Behinderungspotenziale, welche gerade in Fahrtrichtung Arnstadt durch die nicht vorhandenen gesonderten Aufstellflächen entstehen.	
2.	Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr / 03.04.2024	<p>[D]ie dem TLBV mit Anschreiben vom 18.03.2024 übersandten Unterlagen zum überarbeiteten Lärmaktionsplan für die Gemeinde Amt Wachsenburg wurden aus netzplanerischer und straßenbaurechtlicher Sicht geprüft.</p> <p>Wir nehmen wie folgt Stellung: Die Straßenbauverwaltung des Freistaates Thüringen ist Baulastträger [der] Landesstraßen L 3004, L 1044 und L 1044N. Seitens der Straßenbauverwaltung gibt es keine Einwände gegen den überarbeiteten Lärmaktionsplan. Gestatten Sie uns trotzdem nachfolgende Hinweise und Anregungen:</p> <p>Ein Kreisverkehr, wie ihn die Maßnahme 1.6.4 vorsieht, ist als lärm mindernde Maßnahme ungeeignet. Durch den anfahren und abbremsenden Verkehr an den Knotenpunkten kommt es sogar im Umkreis zu einer Lärmpegelerhebung (Seite 22 im Lärmaktionsplan selbst erläutert). Wie auf Seite 47 beschrieben, kann es eine Reduzierung von Anfahrvorgängen in Schwachlastzeiten geben, Bremsvorgänge müssen aber auch dann beim Einfahren in den Kreisverkehr vorgenommen werden.</p>	<p>Statement</p> <p>Statement</p> <p>Auch an der bestehenden vorfahrtgeregelten Einmündung finden Abbrems- und Anfahrvorgänge (in einem beidseitig angebauten Bereich) statt.</p> <p>Ein tatsächliches Anhalten und Anfahren ist am Kreisverkehr vorrangig in den Hauptverkehrszeiten notwendig. In den Schwachlastzeiten reicht es hingegen zumeist aus die Geschwindigkeit zu reduzieren.</p> <p>Zudem ergeben sich durch den Kreisverkehr Vorteile hinsichtlich der Querbarkeit für den Fußverkehr (bei empfohlener Ausstattung mit FGÜ) sowie geschwindigkeitsdämpfende Effekte. Letztere sind aufgrund der Lage in geringer Entfernung zum Ortseingang besonders wichtig.</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Die für die Erstellung des Lärmaktionsplanes herangezogenen Verkehrszahlen sind nicht benannt - daher ist eine Bewertung der Richtigkeit der Angaben nicht möglich. Die aktuellen Verkehrszahlen von Bundes- und Landesstraßen in Thüringen (Straßenverkehrszählung 2021) können den Verkehrsmengenkarten des Freistaats Thüringen entnommen werden unter: https://bau-verkehr.thueringen.de/service/karten-und-statistiken/verkehrsmengenkanen</p> <p><u>Lärmsanierung</u> An der L 3004 OD Ichtershausen wurden an in den Jahren 1992-1995 sowie 2015 umfangreiche Lärmsanierungsmaßnahmen angeboten. Ebenfalls erfolgte dieses Angebot an der L 3004 OD Eischleben in den Jahren 1992-1995.</p> <p>Der Nachsatz unter dem 3. Anstrich, Punkt 2.3, Seite 31 im Lärmaktionsplan ist bzgl. der Lärmschutzfenster sachlich unkorrekt. Die genannten Lärmsanierungen des TLBV sind im Punkt 2.4 anzuführen.</p> <p>Nach Anfragen der Verkehrsbehörde des Ilm-Kreises wurden nachfolgende Informationen zur Verfügung gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2015 Zuarbeit an Verkehrsbehörde zwecks Lärmbeurteilung L 3004 OD Ichtershausen mit Grenzwerten nach STV • 2021 Zuarbeit an Verkehrsbehörde zwecks Lärmbeurteilung L 1044 OD Thörey mit Grenzwerten nach STV • 2021 Zuarbeit an Verkehrsbehörde zwecks Lärmbeurteilung L 3004 OD Eischleben mit Grenzwerten nach STV <p>2024 nochmalige Abfrage der Verkehrsbehörde zwecks</p>	<p>Die der Lärmkartierung zu Grunde liegenden Verkehrszahlen wurden auf Basis der angesprochenen Straßenverkehrszählung erarbeitet.</p> <p>Im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt innerhalb der Ortslagen in der Regel lediglich eine Förderung von Lärmschutzfenstern. Andere wichtige Aspekte (Einschränkungen der Aufenthaltsqualität im Außenbereich, Erschütterungen, Trennwirkungen, fehlende Radverkehrsanlagen und Querungseinrichtungen) werden dadurch nicht beeinflusst.</p> <p>Die Aussagen im Hinblick auf die Lärmsanierungsmaßnahmen werden aktualisiert.</p> <p>Hinweise</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		Lärmberechnung L 3004 OD Ichtershausen aus 2015		
3.	Die Autobahn GmbH des Bundes / 15.04.2024	<p>[M]it [der] E-Mail vom 18. März 2024 baten Sie uns als Träger öffentlicher Belange um eine Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes (2023/24, Runde 4) der Gemeinde Amt Wachsenburg.</p> <p>Zunächst möchten wir Sie darauf aufmerksam machen, dass Lärmaktionspläne keine eigenständige Rechtsgrundlage bilden, um eine dort verankerte Lärmschutzmaßnahme umzusetzen. Diese können nur realisiert werden, wenn sie nach dem jeweiligen Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) und der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) besteht ein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz für Betroffene von Straßenverkehrslärm nur beim Neubau oder der wesentlichen Änderung einer öffentlichen Straße. Lärmvorsorgeansprüche der benachbarten Ortslagen wurden demnach im Zuge der durchgeführten Planfeststellungsverfahren für den Neu- bzw. Ausbau der Bundesautobahnen (BAB) A71 und A4 untersucht.</p> <p>Die abschließende Regelung der Lärmschutzbelange sowie die Festsetzung der erforderlichen Schallschutzmaßnahmen der Bundesautobahnen im Bereich der Gemeinde Amt Wachsenburg erfolgte in dem Planfeststellungsbeschluss vom 15.07.1996 für den Neubau der BAB A71 und für den Ausbau der BAB A4 des damaligen Thüringer Ministeriums für Wirtschaft und Infrastruktur. Dieser Beschluss ist bestandskräftig und unanfechtbar.</p> <p>Im Nachfolgenden nimmt die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Ost, als Beliehene mit den Aufgaben der Straßenbaulast der Bundesautobahnen zu den von Ihnen genannten Maßnahmen wie folgt Stellung:</p>	<p>Statement</p> <p>Auf die entsprechenden Aspekte wird im Entwurf des Lärmaktionsplans bereits eingegangen.</p> <p>Hinweise</p> <p>Hinweise</p> <p>Statement</p>	<p>kein Änderungsbedarf</p> <p>bereits berücksichtigt</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

Nr.	Initialen / Datum	Anmerkung / Hinweise / Bedenken	Erläuterungen Gutachter / Verwaltung	Empfehlung
		<p>Maßnahmen 1.3.1. bis 1.3.3. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 130 bzw. 120 km/h</p> <p>Hinsichtlich des Schutzes der Wohnbevölkerung vor Lärm können die Straßenverkehrsbehörden auf Grundlage von §45 Absatz 1 Satz 2 Ziffer 3 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) den Verkehr beschränken, verbieten oder umleiten. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dienen im Sinne von §45 Absatz 9 Satz 3 StVO der Abwehr erheblich über das allgemeine Maß hinausgehende Gefahren für die Wohnbevölkerung durch Straßenverkehrslärm. Gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm an bestehenden Autobahnen in Betracht, wenn 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) bei Nacht für Wohngebiete; 72 dB(A) am Tage und 62 dB(A) bei Nacht für Mischgebiete; 75 dB(A) am Tage und 65 dB(A) bei Nacht für Gewerbegebiete [überschritten werden].</p> <p>Die vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr bekanntgegebenen Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV; Verkehrsblatt 2007, S. 767ff) konkretisieren auf Grundlage höchstrichterlicher Rechtsprechung die Voraussetzungen und Grundsätze dieser Maßnahmen.</p> <p>Entsprechend der oben benannten Planfeststellung wurden die Bundesautobahnen A71 und A4 unter Anwendung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) errichtet. Das bedeutet, dass die gebietspezifischen Grenzwerte der 16. BImSchV, für die im Rahmen der Planfeststellung prognostizierten Verkehrsbelastungen einzuhalten waren. Wo dies mit aktivem Schallschutz nicht möglich war, wurden für die betroffenen Gebäude passive Schall-</p>	<p>Gemäß der Verordnung über eine allgemeine Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen und ähnlichen Straßen (Autobahn-Richtgeschwindigkeits-V) wird den Fahrzeugführern empfohlen, auch bei günstigen Straßen-, Verkehrs-, Sicht- und Wetterverhältnissen nicht schneller als 130 km/h zu fahren.</p> <p>Dies ist im Rahmen der verkehrsrechtlichen Abwägung zu berücksichtigen. Insofern ist eine generelle Absenkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf das Niveau der Richtgeschwindigkeit mit anderen Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht gleichzusetzen.</p> <p>Aus Sicht des Amtes Wachsenburg wird angesichts der bestehenden Betroffenheiten und Belästigungen eine entsprechende Anpassung weiterhin als sinnvoll erachtet.</p> <p>Statement</p> <p>Statement</p>	<p>nicht zu berücksichtigen</p> <p>kein Änderungsbedarf</p> <p>kein Änderungsbedarf</p>

