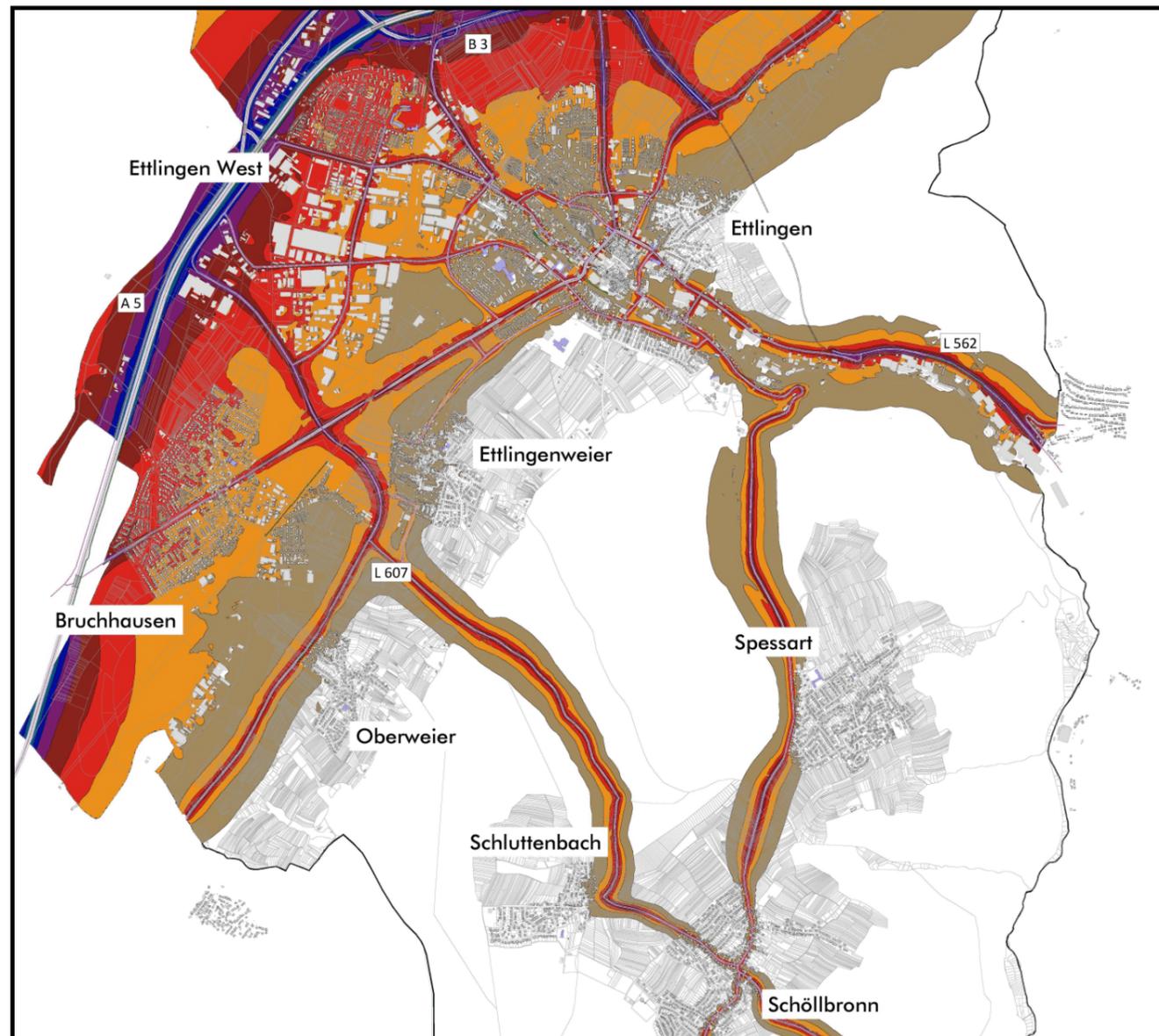


Stadt Ettlingen

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage

–Synopse



8. Juni 2021
Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	Regierungspräsidium Freiburg Abt. 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau; Ref. 9.1 Geowissenschaftliches Landesservicezentrum	3
2	Stadt Ettlingen Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft, Abt. Umwelt und Energie	3
3	Stadt Karlsruhe Zentraler Juristischer Dienst	3
4	Stadt Ettlingen Stadtbauamt	3
5	Polizeipräsidium Karlsruhe Führungs- und Einsatzstab, Stabsbereich Einsatz, Sachbereich Verkehr	4
6	Nachbarschaftsverband Karlsruhe Planungsstelle	4
7	Regionalverband Mittlerer Oberrhein	4
8	Landratsamt Karlsruhe Büro des Landrats	4
9	Industrie- und Handelskammer (IHK) Karlsruhe	8
10	Gemeinde Malsch Umweltamt	8
11	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e.V.	8
12	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Strassen	9
13	Gemeinde Karlsbad Bürgermeisteramt - Bauamt	13
14	Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest, Abteilung C2, Straßenverkehrsbehörde	13
15	AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Abt.: A2-PL1 - Infrastruktur, Planung, Grundsatzplanung	15

Öffentlichkeit:

Keine Stellungnahme der Öffentlichkeit eingegangen.

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 18.12.2020 - 29.01.2021 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 18.12.2020 - 29.01.2021 zum Lärmaktionsplan der Stadt Ettlingen

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Regierungspräsidium Freiburg Abt. 9 Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau; Ref. 9.1 Geowissenschaftliches Landesservicezentrum Schreiben vom 14.12.2020	Durch die vorgelegte Planung sind vom Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau im Rahmen der Anhörung als Träger öffentlicher Belange zu vertretende geowissenschaftliche Belange nicht betroffen.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
2	Stadt Ettlingen Amt für Hochbau und Gebäudewirtschaft, Abt. Umwelt und Energie Schreiben vom 14.01.2021	Vielen Dank für die Übersendung des Zwischenberichts zur Lärmaktionsplanung. Ich habe derzeit keine Anmerkungen hierzu.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
3	Stadt Karlsruhe Zentraler Juristischer Dienst Schreiben vom 14.01.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung am Verfahren und können Ihnen mitteilen, dass durch die Planung Belange der Stadt Karlsruhe nicht berührt werden.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
4	Stadt Ettlingen Stadtbauamt Schreiben vom 18.01.2021	Von Interesse wären lediglich konkret geplante Lärmschutzanlagen/-maßnahmen, wie z.B. Lärmschutzwände. Maßnahmen die die Stadt im Rahmen ihrer Erschließungslast für Neubaugebiete herstellen muss, müssen beitragsrechtlich erfasst werden.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Bezüglich des Lärmaktionsplans kann von Seiten der Forstabteilung nur die wichtige Bedeutung des Stadtwaldes als "Ruhiges Gebiet" hervorgehoben werden. Der Stadtwald spielt für den Lärmschutz als Schalldämpfer ebenso eine wichtige Rolle wie als geräuscharmes Erholungsgebiet für die städtische Bevölkerung. Auch kleinere Waldparzellen in unmittelbarer Nähe der Autobahn A5 bzw. der Eisenbahnlinien haben positive Wirkungen und sollten unbedingt erhalten werden. Der hohe Waldanteil auf Gemarkung Ettlingen erhöht nicht zuletzt auch deswegen die Wohnqualität in Ettlingen.	Die Stadt Ettlingen dankt für die Beteiligung am Verfahren und den Hinweis auf die wichtige Bedeutung des Stadtwalds sowie den hohen Waldanteil in Ettlingen nicht nur als Naherholungsgebiet für die Bürger*innen sondern auch als Garant für die hohe Wohnqualität. Gerade auch aus diesem Aspekt heraus werden diese Flächen als Ruhiges Gebiet im Lärmaktionsplan ausgewiesen.		
		Die Abteilung Eigenbetrieb Abwasserbeseitigung und Gewässerbau hat wenig Berührungspunkte mit dem Lärmaktionsplan.	Die Stadt dankt für den Hinweis, vor einer Sanierung in Bereich Rheinstraße dort den Zustand der Kanalisation zu prüfen und ggf. in einen Sanierungsplan aufzunehmen.		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Vor Realisierung der geplanten Maßnahmen Fahrbahnsanierung in der Rheinstraße (Abschnitt 1.7.2 im Lärmaktionsplan) sollte allerdings nochmals der Zustand der Kanalisation in diesen Abschnitten geprüft werden. Ggf. ist die Kanalisation vor den Deckensanierungsmaßnahmen zu sanieren/reparieren.			
5	Polizeipräsidium Karlsruhe Führungs- und Einsatzstab, Stabsbereich Einsatz, Sachbereich Verkehr Schreiben vom 25.01.2021	Die im o. a. Planaufstellungsverfahren angeführten möglichen Maßnahmen werden seitens des Polizeipräsidiums Karlsruhe zur Kenntnis genommen.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Die im Rahmen des Lärmaktionsplans durch das beauftragte Planungsbüros vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen, insbesondere die angeführten Beschränkungen der erlaubten Höchstgeschwindigkeiten, sind i. S. des § 39 StVO aus Verkehrssicherheitsgründen nicht erforderlich bzw. begründbar, da sich auf allen betroffenen Strecken keine Verkehrsunfälle ereigneten die auf die aktuell zulässigen Fahrgeschwindigkeiten zurückzuführen sind. Deshalb sollten sich die verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Beschränkung der Höchstgeschwindigkeiten jeweils allein auf die objektiv vorliegenden und überprüfbaren Lärmpegel beziehen.	Die Stadt dankt für die Beteiligung am Verfahren und die Schilderung des gesetzlichen Sachverhalts. Die im Lärmaktionsplan der Stadt Ettlingen vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen sind aus Lärmschutzgründen erforderlich.		
6	Nachbarschaftsverband Karlsruhe Planungsstelle Schreiben vom 25.01.2021	Der Nachbarschaftsverband Karlsruhe (NVK) bedankt sich für die Beteiligung am oben genannten Verfahren. Es werden keine Anregungen oder Einwände gegen die Planung vorgebracht.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
7	Regionalverband Mittlerer Oberrhein Schreiben vom 26.01.2021	Wir danken für Ihr Schreiben vom 07.12.2020 und die Gelegenheit, zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans eine Stellungnahme abzugeben. Der Regionalverband Mittlerer Oberrhein begrüßt, dass die Stadt Ettlingen die Bürger vor dem zunehmenden Lärm, der insbesondere auch vom zunehmenden Verkehrsaufkommen verursacht wird, durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans besser schützen möchte. Wir wünschen bei der Weiterentwicklung und anschließenden Umsetzung der Lärmaktionsplanung viel Erfolg.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
8	Landratsamt Karlsruhe Büro des Landrats Schreiben vom 28.01.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung des Landratsamtes Karlsruhe in diesem Verfahren. Die Beteiligungsunterlagen haben wir zur Prüfung an die Fachstellen unseres Hauses weitergeleitet. Auf Grundlage der uns vorliegenden Äußerungen geben wir zur Planung die folgende Stellungnahme ab:			
		Amt für Straßen Das Amt für Straßen hat hinsichtlich des Betriebs und der Unterhaltung eines "lärmoptimierten Asphalts" folgende Einschätzung:	Information.		
		Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (umgangssprachlich auch Flüsterasphalt genannt) wird kritisch bewertet. Neben den höheren Erstellungskosten entstehen auf Grund einer systembedingt kürze-	Die Stadt Ettlingen kann die Bedenken des Amtes für Straßen nachvollziehen. Die höheren Erstellungskosten und	Nicht folgen.	

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>ren Lebensdauer kürzere Instandhaltungsintervalle, was zusätzlich zu höheren Kosten, sowie häufige- ren Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer und ggf. vorhandener Anwohner durch Baumaßnahmenführt.</p> <p>Hauptursachen für "Lärm" sind in der Regel Unebenheiten im Bereich alter Aufgrabungen und Einbau- teilen.</p>	<p>die etwas kürzere Lebensdauer / Instandsetzungsintervalle sind der Stadt bekannt. In der Abwägung mit der besse- ren Lärmschutzwirkung wird deshalb aber den lärmoptimierten Asphalten dennoch der Vorzug gegeben.</p>		
		<p>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 geringfü- gig besser sein kann, als beim Einbau eines herkömmlichen Belages.</p>	<p>Diese Einschätzung wird aus schalltechnischen Sicht nicht geteilt. Zwar mag die Verbesserung zwischen einem lä- rmoptimierten und einem lärmindernden Asphalt gerade mal 1 dB(A) betragen, jedoch wird vom Anwohner die Kombination aus Geschwindigkeitsreduzierung und Fahr- bahnsanierung wahrgenommen, die dann in Summe bis zu 5,5 dB(A) beträgt und als Lärminderung deutlich wahr- nehmbar ist. Dem Thema Gesundheitsschutz der Bevölke- rung in Ettlingen wird hier aus Sicht der Stadt der Vorzug gegeben.</p>	Nicht folgen.	
		<p>Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel ist es unserer Ansicht nach sinnvoller (und nachhal- tiger), stark befahrene Streckenabschnitte im Rahmen eines vorausschauenden Erhaltungsmanage- ments regelmäßig mit einem konventionellen Belag zu versehen und auf eine fachgerechte Wiederher- stellung der Fahrbahn bei Aufgrabungen und die regelmäßige Unterhaltung von ggf. vorhandenen Ein- bauteilen zu achten.</p>	<p>Das Stadtbauamt hat bereits alle Straßenzustände er- mittelt und mit einer entsprechenden Priorisierung verse- hen. Insofern wird das angeregte Erhaltungsmanagement von der Stadt bereits umgesetzt.</p>	Nicht folgen.	
		<p><u>Büro des Landrats - Radverkehrsmanagement</u></p> <p>Die geplante Maßnahme "Tempo 30" führt, aufgrund der verbesserten Verkehrssicherheit, zu einer er- höhten Nutzung des Fahrrades und damit zu einem geringeren MIV-Anteil mit einem entsprechenden Rückgang an Lärm.</p>	<p>Information.</p>	Wird zur Kennt- nis genommen.	
		<p>Derzeit sind die Grenzwerte des Landes-BW (Tempo, DTV-Kfz und DTV-LKW). im Mischverkehr am Rad- verkehrsnetz in der Stadt Ettlingen nur auf der Landesstraße zwischen Spessart und Ettlingen über- schritten. Eine bauliche Lösung ist in Planung.</p>	<p>Information.</p>		
		<p>Bezüglich zu der aufgeführten Maßnahme "Fahrradschutzstreifen Schillerstraße" ist anzumerken, dass der in der Lärmplanung dargestellte Nutzen-Kosten-Faktor sich lediglich auf den Lärm bezieht. Unter der Beachtung weiterer Indikatoren wie Verkehrssicherheit, Gesundheit etc. liegt der Wert dann deut- lich über dem Faktor 1 und stellt somit eine lohnende Maßnahme dar. Damit macht es Sinn, multifunk- tionale Maßnahmen immer auch anders zu betrachten und in Planungen entsprechend darzustellen.</p>	<p>Die Stadt dankt für die positive Rückmeldung auf die im Lärmaktionsplan angedachte Maßnahme des Fahrrad- schutzstreifens in Bereich Schillerstraße, der bei der Re- duzierung des Straßenquerschnitts angelegt wird.</p>		
		<p>Insbesondere die Förderung in den Einsatzradien für die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß bis 0,5 km und Rad bis 10 km) sollte als Grundlage bei Planungen zur Förderung des Umweltverbundes berücksichtigt werden. Alleine 75% der Kfz-Fahrten bewegen sich im 10 km Aktionsradius des Fahrra- des/Pedelecs und könnten somit vermieden werden (50% im Radius von 5 km).</p>	<p>Information.</p>		
		<p><u>Gesundheitsamt</u></p> <p>Der Zwischenbericht der 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Ettlingen zeigt Lärmbelastungen durch Straßen als auch durch Schienenverkehr. Die geplanten Maßnahmen bezüglich des Straßenver- kehrslärms zeigen, dass vorhandene Betroffenheiten reduziert werden können. Betroffenheiten in Pe- gelbereichen > 75 dB (A) tags, bzw. > 70 dB (A) nachts zeigen sich in Bereichen des bundeseigenen Schie- nenverkehrs. Hier wird ein Lärmsanierungsprogramm des Bundes in Aussicht gestellt.</p>	<p>Die Stadt Ettlingen dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachten Maßnahmen im Lärmaktionsplan.</p>	Wird zur Kennt- nis genommen.	

8. Juni 2021

Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Da Belastungen durch Lärm zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, begrüßt das Gesundheitsamt jede rechtlich zulässige und sachlich geeignete Maßnahme zur weiteren Reduzierung der Lärmbelastung.			
		<u>Amt für Mobilität und Beteiligungen - Sachgebiet' ÖPNV</u> Laut dem vorgelegten Bericht sollen die Lärmwerte u.a. durch Temporeduzierungen verringert werden. Dies steht allerdings im Widerspruch zu den Zielen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), denn nur ein schneller und komfortabler Verkehr kann die Akzeptanz der Fahrgäste erlangen, rege genutzt werden und damit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs beitragen.	Wie im Kapitel 2.7.3 des Lärmaktionsplans dargelegt, beträgt die von den Buslinien 105 und 109 im Stadtgebiet zukünftig nur mehr mit 30 anstelle 50 km/h befahrbare Strecke auf der Rheinstraße zwischen den Knotenpunkten Bulacher und Bunsenstraße rund 335 m. Bei einer ermittelten Fahrzeitverlängerung je Fahrtrichtung von rund 10 sec. ist nicht davon auszugehen, dass die Attraktivität des ÖPNV in Ettlingen durch die Maßnahme nachhaltig beeinträchtigt wird.	Nicht folgen.	
		Durch Geschwindigkeitsreduzierungen kommt es zu längeren Umlaufzeiten der Busverkehre. Wenn der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann, muss entweder die Fahrzeuganzahl erhöht oder die Leistung reduziert werden. Mehr Fahrzeuge führen zu höheren Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie zu Kostenmehrungen. Angebotseinschränkungen (Streichung von Fahrten, Änderungen des Linienverlaufs oder der Bedienung von Haltestellen etc.) resultieren in sinkender Akzeptanz durch die Fahrgäste und schwächen den Nahverkehr. Dies kann dann wiederum zu mehr Individualverkehr führen. Daher sollten grundsätzlich keine Maßnahmen getroffen werden, die Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben und damit einhergehend die Attraktivität des ÖPNVs verringern.	Dies stellt eine grundsätzliche Darstellung ohne Nachweis der tatsächlichen Verlustzeiten dar. Wie oben beschrieben ist von Fahrzeitverlusten von rund 10 sec. je Fahrtrichtung auszugehen, die aus Sicht der Stadt nicht zu einer Verringerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen können.	Nicht folgen.	
		Zur Vermeidung solcher sich negativ auf den ÖPNV auswirkenden Maßnahmen haben wir für das Gebiet des Landkreises Karlsruhe im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbundes (KW) auf den Seiten 18 und 19 eine entsprechende Regelung eingefügt, auf die wir hiermit noch einmal verweisen möchten.	Information.		
		Gemeinsam mit dem KW wird im Einzelfall geprüft, inwieweit verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Nahverkehr verträglich sind. Im vorliegenden Fall sind die Buslinien 105, 109 und 115 von den geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Rheinstraße und der Busenbachstraße auf Tempo 30 betroffen.	Information.		
		Die Linie 115 besitzt hauptsächlich aufgrund von Halteverboten entlang des Linienwegs in Waldbronn, die zur Kompensation der dort eingeführten Geschwindigkeitsreduzierungen angeordnet wurden noch Kapazität in ihrem Fahrplan. Daher können Verlängerungen der Fahrzeiten ohne größere Folgen für andere Verkehre umgesetzt werden und die Linie kann bei der Betrachtung der möglichen Auswirkungen der Temporeduzierungen vernachlässigt werden.	Die Stadt Ettlingen begrüßt diese Einschätzung für die Buslinie 115. Die in Waldbronn getroffenen Maßnahmen zur Fahrzeitkompensation sollen auch für die weitere Linienführung in Ettlingen als Vorbild dienen.		
		Anders sieht es jedoch bei den Linien 105 und 109 aus, die von den Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Rheinstraße betroffen sind. Da es sich bei der Linie 105 um eine Ringlinie handelt, findet eine Verdoppelung der Verlustzeit statt, sodass der Fahrtzeitverlust, nach Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung, mindestens 20 Sekunden, statt den von Modus Consult berechneten 10 Sekunden (Seite 31), betragen wird. Die an den beiden Enden des Ringes abzunehmenden bzw. zu erreichenden Anschlüsse an den Schienenhaltepunkten Ettlingen Wasen und Ettlingen Erbprinz/Schloss sind damit gefährdet und passen insbesondere nicht mehr zu den Fahrplänen der S1/S11 nach der Tunnelinbetriebnahme in Karlsruhe.	Aus Seiten der Stadt ist nicht nachvollziehbar, wie eine Verzögerung von 10 sec. an jedem Ringende bereits zum Kollaps des Fahrplans führen kann. Die Auswirkungen auf den Fahrplan mit Tunnelinbetriebnahme lassen sich derzeit noch nicht konkret absehen. Wenn sich bereits jetzt absehen lässt, dass diese Fahrplan nicht mehr zum Busumlauf passt, kann die geplante T 30 Maßnahme bereits in den neuen Fahrplan aufgenommen werden.		
		Dies gilt auch für die Linie 109. Somit würde für Pendler, die im Stadtteil Ettlingen-West arbeiten, die wichtige Verbindungsfunktion der beiden Linien zwischen der S1/S11 und dem Industriegebiet verloren gehen, sodass sie vermutlich auf den motorisierten Verkehr umsteigen würden. Der Aussage von Modus Consult, die Veränderungen seien „nicht ausschlaggebend“ (Seite 31), können wir aufgrund der vor-	Der Stadt Ettlingen ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner in der Rheinstraße und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst.		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		angegangenen Ausführung nicht zustimmen. Die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Fahrdynamik wer- /den unsererseits als äußerst kri- tisch angesehen. Wir bitten, diese noch einmal zu überdenken.	Dem Thema Gesundheitsschutz der Bevölkerung in Ett- lingen wird hier aus Sicht der Stadt der Vorzug gegeben.		
		Eine Kompromissmöglichkeit wäre, die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Nachtzeit (22 - 6 Uhr) zu beschränken, da die Busse der Linien 105 und 109 in dieser Zeit nicht verkehren bzw. die Fahrzeit- verluste aufgrund des geringeren Fahrgastaufkommens in der Schwachlastzeit kompensiert werden könnten.	Eine Beschränkung auf eine nächtliche Geschwindigkeits beschränkung stellt in Anbetracht der Höhe der vorhande- nen Beurteilungspegel keine verhandelbare Alternative dar. Die Stadt hält an der ganztägigen Geschwindigkeits- reduzierung auf 30 km/h fest.	Nicht folgen.	
		Alternativ könnten von der Stadt Ettlingen - analog dem Vorbild der Gemeinde Waldbronn - verkehrsregelnde Maßnahmen ergriffen werden, um den Verkehrsfluss auf den Linienwegen an anderer Stelle zu beschleunigen, sodass die Fahrzeitverluste wieder kompensiert werden.	Die Stadt Ettlingen steht Gesprächen zur Optimierung des Verkehrsflusses als Kompensation von Fahrzeitverlusten offen gegenüber.		
		Sollten die Temporeduzierungen dennoch wie geplant umgesetzt werden, müsste nach Einschätzung des KVV bei den Linien 105 und 109 weitreichende Änderungen erfolgen, um attraktive Übergänge zwischen Bus und Schiene zu gewährleisten.	Durch die in Zukunft geplante Aufwertung des Bahnhofs Ettlingen-West als Mobilitätsknoten und der damit verbundenen Einrichtung von Bushaltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz bzw. im Bahnhofsbereich bedarf es ohnehin einer Abstimmung mit dem KVV über die dadurch entstehenden Veränderungen im Busverkehr (neue Konzessionsverteilung). In diesem Zuge muss die Linienführung sowie der Fahrplan der Linien 105 und 109 unter Berücksichtigung des geänderten Fahrplans der S1/S11 nach Tunnelinbetriebnahme in Karlsruhe genauer betrachtet werden. Eventuell sind die aktuellen Bushaltestellen in der Rheinstraße (auf Höhe Bunsenstraße) zukünftig nicht mehr notwendig und eine alternative Führung der Busse über die Dieselstraße und Zehntwiesenstraße zum Bahnhof Ettlingen West vorstellbar, sodass die Nutzung des Abschnitts in der Rheinstraße, welcher von der Geschwindigkeitsreduzierung betroffen ist, nicht mehr notwendig wäre. Die Stadt steht entsprechenden Gesprächen zur Anpassung offen gegenüber.	Die Verwaltung wird beauftragt, einen Kompro- miss der Linien- führung der Busse 105 und 109 unter Be- rücksichtigung des geänderten Fahrplans nach Tunnelinbetrieb- nahme mit dem KVV zu erarbei- ten.	
		Die genauen Anpassungen werden derzeit noch im Detail vom KVV geprüft. Dies würde jedoch eine Verschlechterung des bisherigen Verkehrsangebotes darstellen und ist daher für den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV keine Option. In diesem Fall besteht nur noch die Möglichkeit, zur Auf- rechterhaltung des bisherigen Fahrplanangebotes zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen. Für die entste- henden Mehrkosten müsste dann die Stadt Ettlingen als Verursacher aufkommen.	Die bisher genannten Alternative, zur Aufrechterhaltung des bisherigen Fahrplanangebotes zusätzliche Fahrzeuge einzusetzen und die dadurch entstehenden Mehrkosten der Stadt zu Lasten zu legen ist eine pauschale Aussage, die in ähnlicher Form auch in Nachbarkommunen im Landkreis im Rahmen deren Lärmaktionsplanungen be- nannt wurde.	Nicht folgen.	
		Darüber hinaus müsste das auf Wunsch und in Abstimmung mit der Stadt Ettlingen erstellte Konzept zur verbesserten Anbindung des Industriegebietes noch einmal vollständig überarbeitet werden, dabei sind Verschlechterungen gegenüber bereits kommunizierten möglichen Änderungen bzw. des Status Quos sehr wahrscheinlich.	Die Stadt Ettlingen steht Gesprächen zur Optimierung des Verkehrsflusses als Kompensation von Fahrzeitverlusten offen gegenüber.		
		Wir bitten daher darum, die Interessen der Bürger von Ettlingen bezüglich eines attraktiven und klima- freundlichen ÖPNV-Angebotes denen des Lärmschutzes mindestens gleichzustellen und die aufgeföh-ten Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.	Die Stadt Ettlingen steht für Gespräche zur weiteren Ab- stimmung mit dem LRA, bzw. dem KVV zur Verfügung.		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p><u>Amt für Umwelt und Arbeitsschutz - untere Immissionsschutzbehörde</u></p> <p>Die vorgelegte Lärmaktionsplanung umfasst ausschließlich Verkehrslärmproblematik durch Straßen. Maßnahmen, die in Gewerbelärm ihren Ursprung haben, sind nicht ersichtlich, sodass der Aufgabenbereich der Gewerbeaufsicht nicht berührt ist.</p>	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
9	Industrie- und Handelskammer (IHK) Karlsruhe Schreiben vom 28.01.2021	Nach Überprüfung der uns überlassenen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die Industrie- und Handelskammer Karlsruhe zu oben genannter Planung keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen hat.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
10	Gemeinde Malsch Umweltamt Schreiben vom 29.01.2021	<p>Die Gemeinde Malsch sieht sich durch den Zwischenbericht des Lärmaktionsplans der Stadt Ettlingen nicht unmittelbar betroffen.</p> <p>Bei künftigen Planungen, die mögliche konkrete Maßnahmen zum Schutz oder der Erweiterung des als „Ruhige Zone“ definierten Bereichs am Hurstsee enthalten, bitten wir um Information bzw. Beteiligung.</p> <p>Wir wünschen Ihnen viel Erfolg bei der Umsetzung Ihrer geplanten Maßnahmen.</p>	Die Stadt Ettlingen dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung und wird die Gemeinde Malsch bzgl. weiterer Planungen und konkreter Maßnahmen zum Schutz oder der Erweiterung des als „Ruhige Gebiets“ definierten Bereichs am Hurstsee zu gegebener Zeit informieren und bei Bedarf in die Planungen einbeziehen.	Wird zur Kenntnis genommen.	
11	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e.V. AK Karlsruhe Schreiben vom 29.01.2021	<p>Gemeinsame Stellungnahme der nach § 63 BNatSchG sowie § 3 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannten Verbände</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Baden-Württemberg e. V. • Landesnaturschutzverband Baden-Württemberg e. V. (LNV) • Naturschutzbund Deutschland (NABU) Landesverband Baden-Württemberg e. V. <p>erarbeitet durch den BUND Ettlingen.</p> <p>Im Rahmen Beteiligung der Öffentlichkeit nehmen wir wie folgt Stellung zur Fortschreibung der Lärm-minderungsplanung 3. Runde für die Stadt Ettlingen.</p>	Die Stadt Ettlingen dankt den Verbänden für die Stellungnahme und die Beteiligung am Verfahren.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Der Lärm von Straße und Schiene stellt eines der großen Umweltprobleme dar. Auf Grundlage der „Umgebungslärmrichtlinie“ der Europäischen Union wurde im Jahr 2014 für die Stadt Ettlingen ein erster Lärmaktionsplan erstellt, der nun fortgeschrieben wird.	Information.		
		Die Bestandsaufnahme der vorliegenden Lärmaktionsplanung 3. Runde (Zwischenbericht) legt dar, dass für das Stadtgebiet Ettlingen ein Bedarf für Maßnahmen zur Lärm-minderung vorhanden ist. Zahlreiche Einwohner sind Lärmbelastungen ausgesetzt, die im gesundheitskritischen Bereich bzw. im Bereich der Gesundheitsgefährdung liegen.	Information.		
		Der Vergleich der Lärm-Betroffenheiten aus dem Jahr 2012 (Grundlage für die erste Lärmaktionsplanung) mit dem Jahr 2017 (Grundlage für die aktuelle Lärmaktionsplanung) zeigt, dass die realisierten Lärmschutzmaßnahmen der ersten Lärmaktionsplanung nur in einem (sehr) geringen Umfang zu einer Verminderung der Betroffenheiten führten. Andererseits kamen zwischenzeitlich neue Betroffenheiten hinzu.	Information.		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Daher ist die Planung und Umsetzung von Maßnahmen erforderlich, die dem Namen „Lärmaktionsplanung“ gerecht wird. Wir unterstützen die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A5 auf 100 km/h in der Nacht sowie auf drei innerstädtischen Straßenabschnitten auf 30 km/h am Tag und in der Nacht ausdrücklich und fordern ihre zeitnahe Umsetzung. Neben einer maßgeblichen Lärmmin- derung wird hierdurch auch die Verkehrssicherheit erhöht und die Luftqualität verbessert.</p> <p>Nicht zuletzt aus diesen Aspekten, aber insbesondere zur Lärminderung bitten wir, eine entsprechen- de Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A5 auch für den Tagzeitraum zu prüfen. Hiervon würden zahlreiche vom BAB-Lärm (auch unterhalb der Schwellen von Gesundheitsgefährdung und dem gesund-</p>	<p>Die Stadt Ettlingen dankt für die positive Rückmeldung auf die im Lärmaktionsplan angedachten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB A 5 sowie auf innerstädtischen Straßenabschnitten.</p> <p>Der Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung sagt kon- kret aus, dass nur Maßnahmen angeordnet werden kön- nen, die nach Fachrecht zulässig sind. Im Einwirkungs-</p>	<p>Nicht folgen.</p>	
		<p>heitskritischen Bereich) betroffene Bewohner insbesondere in Ettlingen-West und Bruchhausen, aberauch in Oberweier, Ettlingenweier und der Kernstadt und somit ein großer Teil der Bevölkerung Ett- lingen profitieren.</p>	<p>bereich der BAB A5 finden sich am Tag keine Betroffenhei- ten oberhalb der gesundheitskritischen Schwellenwerte. Eine Ausdehnung des Tempo 100 auf den Tag wäre zwar auch aus Sicht der Stadt wünschenswert, jedoch fach- rechtlich unzulässig.</p>		
		<p>Auch den in der Planung enthaltenen weiteren „Umbau“ der Schillerstraße zwischen Rheinstraße und Albstraße unterstützen und fordern wir ausdrücklich.</p> <p>Die für Ettlingen erfreuliche Situation, nur in relativ geringem Maße von Durchgangsverkehr betroffen zu sein, bietet die Möglichkeit, durch ein attraktives Angebot an Fahrradwegen, Fahrradschutzstreifen und ausreichendem Raum für Fußgänger den motorisierten Ziel- und Quellverkehr maßgeblich zu redu- zieren und damit zur Verbesserung der Lärmsituation, der Luftqualität und der Verkehrssicherheit bei- zutragen.</p> <p>Weitergehende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und Verminderung von Straßenquer- schnitten sollten daher geprüft und umgesetzt werden. Dies auch vor dem Hintergrund, dass, wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, die Leistungsfähigkeit von Straßen bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 nicht vermindert wird, sich aber die Lärmsituation und die Luftqualität verbessern und die Unfallge- fährdung sinkt.</p>	<p>Die Stadt Ettlingen dankt für die positive Rückmeldung auf die im Lärmaktionsplan angedachte Maßnahme der Reduzierung des Straßenquerschnitts im Bereich Schiller- straße zwischen Rheinstraße und Albstraße (einschließlich Abmarkierung Fahrradschutzstreifen).</p> <p>Die Stadt dankt für den konstruktiven Vorschlag weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, wie den Einsatz von Querungshilfen, Fahrradwege oder Schutzstreifen im Stadtgebiet und seinen Stadtteilen anzudenken und auf Realisierbarkeit zu prüfen. Die Verwaltung wird die, da- raus erarbeiteten Vorschläge zu gegebener Zeit mit Bitte um Prüfung an die zuständige Straßenbaubehörde weiter- leiten. Die Stadt ist ebenso der Meinung, dass zur Unter- stützung einer nachhaltigen, gesundheitsförderlichen und die Wohnqualität stärkenden Entwicklung auch in Ett- lingen eine Neuverteilung der Verkehrsanteile – möglichst mit verringertem Gesamtaufkommen – notwendig ist, indem der Radverkehrs-, Fußwege- und der ÖPNV-Anteil, der so genannte Umweltverbund, gestärkt und die Kfz- Wege entsprechend reduziert werden. Kurze Wege im Gemeindegebiet von weniger als 0,5 km Länge sollten ausschließlich zu Fuß, Wege von 0,5 - 10 km Länge mit dem Rad (insbesondere mit E-Bike) zurückgelegt werden. Ab 10 km im intermodalen Umweltverbund mit dem ÖPNV.</p>		
		<p>Die Lärmsituation an der bundeseigenen Bahnstrecke und damit insbesondere für Ettlingen-West und Bruchhausen wird sich durch das Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen ab Dezember 2020 (Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 20. Juli 2017) gegenüber den vorliegenden Lärmbe- rechnungen aus dem Jahr 2017 erfreulicher Weise verbessern.</p>	<p>Information.</p>		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Abschließend noch folgende redaktionelle Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • In Tabelle 2 und 5 sind in der linken Spalte Pegelbereiche (Lärmintervalle) anzugeben (z.B. 50-55 dB(A) anstatt > 50 dB(A), da die Angabe > 50 dB(A) ja auch alle höheren Pegelwerte beinhaltet). • Absatz unter Tabelle 2: hier ist 7007 statt 7002 anzugeben. • Plan 04 und 04a: Die dargestellte Kfz-Belastung in der Nacht in 8 h kann nicht stimmen, sie erscheint um ein Vielfaches zu hoch. Vermutlich ist der Legendeneintrag falsch. <p>Wir bitten, uns weiterhin im Verfahren zu beteiligen.</p>	<p>Die Stadt dankt für die redaktionellen Anmerkungen.</p> <p>Sie wurden für den Endbericht geprüft und darin berücksichtigt</p>		
12	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Strassen	<p>Wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Ettlingen beteiligt wird. Zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans vom August 2020 nehmen wir wie folgt Stellung.</p>	<p>Die Stadt dankt für die Stellungnahme und die Beteiligung am Verfahren.</p>		
	Schreiben vom 12.02.2021				
		<p>Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist die Stadt Ettlingen, Straßenverkehrsbehörde, zuständig.</p> <p>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 und Verkehrsverboten 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>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<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 Verkehrs-lärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). 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 gesundheitskritischen 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 straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p>	<p>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</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 grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) - 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) - in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) 	<p>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	
		<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 Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.</p>			

8. Juni 2021

Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen 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 Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen. 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>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</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 straßenbauliche 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 Ortsdurchfahrten 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>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagenen Maßnahmen des T 30 innerorts und der Fahrbahnsanierungen dahingehend abgewogen worden.</p> <p>Die auf der Rheinstraße verkehrenden Buslinien 105 und 109 übernehmen die Verbindungsfunktion zwischen dem Stadtbahnhof Ettlingen und dem Stadtteil Ettlingen-West. Die Buslinie verkehrt in Ettlingen auch auf der Rheinstraße, die ebenfalls als Hauptlärmquelle im Verkehrslärm identifiziert ist und dort eine starke Betroffenheit durch Verkehrslärm hervorruft. Die Fahrzeiterhöhung auf dem Streckenabschnitt der Rheinstraße zwischen der Bunsenstraße und der Bulacher Straße liegt für die beiden Buslinien je bei ca. 10 sec und können gemäß Kooperationserlass als nicht ausschlaggebend eingestuft werden. Hier überwiegt das Interesse der Lärminderung.</p> <p>Den Geschwindigkeitsreduzierungen stehen somit aus Sicht der Stadt Ettlingen keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die innerstädtischen Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglichkeiten bestehen und für die verbleibenden überregionalen Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.</p>		
		<p>In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbaulasträgers 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>Sowohl das Landratsamt, als auch das Polizeipräsidium sind im Zuge der Offenlage angehört worden und haben Stellungnahmen abgegeben.</p>		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Die Lärmaktionsplanung der Stadt Ettlingen sieht folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärminderung vor:</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rheinstraße zwischen Bunsenstraße und Kreisverkehrsplatz Dieselstraße - Luisenstraße zwischen Schöllbronner Straße und Pforzheimer Straße - Busenbacher Straße zwischen Bahnhofstraße und Busenbacher Straße 16 	<p>Information.</p>		
		<p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist grundsätzlich bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen.</p> <p>Nach den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen sind in den genannten Streckenabschnitten Lärmschwerpunkte vorhanden, die Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können. Da die Darstellung in VBUS-Werten erfolgte, war zunächst nur eine überschlägige Beurteilung möglich. Welche Maßnahmen letztlich zustimmungsfähig sind und von der Straßenverkehrsbehörde getroffen werden können, kann erst nach Vorlage und Prüfung einer gebäudescharfen Darstellung der Beurteilungspegel (RLS-90) und der Zahl der Lärmbetroffenen endgültig beurteilt werden.</p>	<p>Die Stadt Ettlingen dankt für die positive Einschätzung und Rückmeldung auf die im Lärmaktionsplan angedachten Maßnahmen.</p> <p>Die nach den genannten Vorgaben zusätzlich zu erstellen den Unterlagen zur fachgerechten Abwägung werden in Ergänzung zum Endbericht des Lärmaktionsplans mit Antragsstellung zu einem späteren Zeitpunkt zur Verfügung gestellt.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die für die verkehrsbehördlichen Anordnungen erforderlichen Unterlagen zu erstellen und nach Beschluss des LAP an die höhere Verkehrsbehörde zu übermitteln.</p>	
		<p>Die in die Lärmaktionsplanung der Stadt Ettlingen aufgenommenen Streckenabschnitte fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG und sind insoweit nicht in der Lärmkartierung 2017 der LUBW beinhaltet. Für nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte, die auf freiwilliger Basis in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden, gilt, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde 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>Information.</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 Fach-recht 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 be-rücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zuläs-sig sind.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Ver-kehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorge-schlagenen Maßnahmen des T 30 innerorts und der Fahr-bahnsanierungen dahingehend abgewogen worden. Aus Sicht der Stadt Ettlingen sind die Maßnahmen fachgerecht abgewogen worden.</p>		
		<p>Hinweis: Die in Planfall 2/3 enthaltene Maßnahme:</p>	<p>Die Stadt Ettlingen dankt für den Hinweis auf die neuen Zuständigkeiten bei den Autobahnen.</p>		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>- Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 100 nachts</p> <p>BAB A5 zwischen Überführung über die Rheintalbahn / Gemarkungsgrenze Karlsruhe-Rüppur und südlich der Überführung über die Landstraße (Bruchhausen) in Höhe der Gemarkungsgrenze Malsch fällt nicht in den Zuständigkeitsbereich der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe. Zuständig ist hier Die Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest, Augsburg Str. 748, 70329 Stuttgart (suedwest@autobahn.de). Als direkte Ansprechpartnerin kann genannt werden Frau Natascha Gensmantel (Natascha.Gensmantel@bw.autobahn.de, Tel.: 0711/34250-447).</p>			
13	<p>Gemeinde Karlsbad Bürgermeisteramt - Bauamt Schreiben vom 16.02.2021</p>	<p>Vielen Dank für die Beteiligung am o.g. Verfahren.</p> <p>Die Belange der Gemeinde Karlsbad werden durch die Planung nicht berührt. Wir haben keine Anregungen vorzutragen und wünschen weiterhin gutes Gelingen.</p>	<p>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	
14	<p>Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Südwest, Abteilung C2, Straßenverkehrsbehörde Schreiben vom 05.03.2021</p>	<p>Hiermit nehmen wir als Autobahn GmbH des Bundes zum Lärmaktionsplan Ettlingen Stellung.</p> <p>An den Verhältnissen, die Grundlagen für die damalige Ablehnung des RP Karlsruhe waren, hat sich nichts grundlegendes verändert.</p> <p>Anlage Schreiben vom 03.09.2015; Betreff Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Geschäftsführung Stephan Krenz (Vorsitzender) · Gunther Adler · Anne Rethmann Aufsichtsratsvorsitz Dr. Michael Güntner Sitz Berlin · AG Charlottenburg · HRB 200131 B</p> <p>--- Nachricht von "Schwander, Wolfgang (RPK)" <Wolfgang.Schwander@rpk.bwl.de> auf Thu, 3 Sep 2015 05:39:39 +0000 --- An: "stadtbauamt@ettlingen.de" <stadtbauamt@ettlingen.de> Kopie: Gaßner, Alfons (RPK) <Alfons.Gassner@rpk.bwl.de>, "Sihler, Ingeborg (RPK)" <Ingeborg.Sihler@rpk.bwl.de> Betreff: Geschwindigkeitsbeschränkung auf der A 5</p> <p>Sehr geehrter Herr Metzen,</p> <p>in Ihrem Schreiben vom 23.07.2015 an die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe (Az.: 651.110-Me) hatten Sie angeregt, zum Schutz vor Verkehrslärm für die Bürger in Bruchhausen und Ettlingen-West weiterhin und nochmalig die Möglichkeiten von Geschwindigkeitsreduzierungen in diesem Abschnitt zu prüfen und umzusetzen. Ich darf Ihnen auf diesem Wege eine Rückmeldung auf diese Anregung geben:</p> <p>Als für die Autobahn zuständige Straßenverkehrsbehörde haben wir uns bereits wiederholt mit der Frage einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der A 5 im fraglichen Bereich befasst. Auch eine neuerliche Prüfung führte zu einem negativen Ergebnis. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen kommen insbesondere in Betracht, wenn die Lärmbeeinträchtigung jenseits dessen liegt, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Anhaltspunkte dafür, wann dies der Fall ist, geben die einschlägigen Richtlinien und der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg. Demnach sind Beschränkungen vor allem dann möglich, wenn die Beurteilungspegel am Tage 70 dB(A) und in der Nacht 60 dB(A) überschreiten. In Gewerbegebieten liegen die Beurteilungspegel um jeweils 5 dB(A) höher.</p> <p>Nach den vorliegenden Unterlagen sind diese Richtwerte an keinem Gebäude in Ettlingen-West oder Bruchhausen überschritten. Daher ist eine weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkung als die derzeit im Bereich von Ettlingen-West aus Verkehrssicherheitsgründen geltenden 120 km/h nicht möglich. Im Autobahnabschnitt bei Bruchhausen gilt bekanntlich die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h.</p> <p>Mit freundlichem Gruß Wolfgang Schwander</p> <p>Regierungspräsidium Karlsruhe Leiter Referat 16 - Polizeirecht, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Rettungsdienst Jahnstraße 3 76133 Karlsruhe Tel.: 0721 / 926-3292</p> </div>	<p>Die Stadt Ettlingen bedauert die pauschale ablehnende Haltung der Autobahn GmbH mit Verweis auf das Schreiben des RP Karlsruhe, Referat 16 vom 03.09.2015.</p> <p>Gerade durch die Einführung des geänderten Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 in Baden-Württemberg hat sich hinsichtlich der Bewertung der Belastungen und dem Blick auf die gesundheitskritischen Pegel eine grundlegende Änderung in der Einschätzung ergeben, die seitens der Autobahn GmbH offensichtlich negiert wird.</p>	<p>Nicht folgen.</p>	

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Für eine ermessensfehlerfreie Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Bundesautobahnen ist folgendes zu berücksichtigen:			
		<ul style="list-style-type: none"> Die Beurteilungspegel müssen deutlich über den Werten 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht liegen. 	Die Stadt Ettlingen zeigt sich irritiert über die hier genannten Kriterien von 70 / 60 dB(A) tags / nachts. Der aktuell gültige Kooperationserlass vom 29.10.2018 sieht die Auslösewerte von 65 / 55 dB(A) tags / nachts als maßgebend an.	Nicht folgen.	
		<ul style="list-style-type: none"> Bei der Berechnung müssen die passiven Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt sein. 	Der Stadt Ettlingen liegen keine Kenntnisse darüber vor, dass seitens des RP Karlsruhe bereits Fördermittel für passiven Schallschutz im Bereich Bruchhausen oder Ettlingen West zur Verfügung gestellt worden sind.		
		<ul style="list-style-type: none"> Es muss eine detaillierte Berechnung erfolgen, welche Lärmbelastung an den Gebäuden direkt dem Autobahnverkehr konkret und unmittelbar zuzurechnen ist. 	<p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans visualisiert in den Plänen 9 und 9a für den Beurteilungszeitraum L_{DEN} sowie in den Plänen 10 und 10a für den Zeitraum L_{Night} detailliert die Betroffenheiten in den Pegelklassen zwischen 65/55 und 67/57 dB(A) tags / nachts (grüne Einfärbung der Gebäude), zwischen 67/57 und 70/60 dB(A) tags / nachts (gelbe Einfärbung), zwischen 70/60 und 72/62 dB(A) tags / nachts (rote Einfärbung) sowie größer 72/62 dB(A) tags / nachts (magenta Einfärbung).</p> <p>Während am Tag nur an wenigen Gebäuden in Ettlingen West Überschreitungen des gesundheitskritischen Pegels von 65 dB(A) auftreten, finden sich in der Nacht sowohl am westlichen Ortsrand von Bruchhausen sowie in weiten Bereichen von Ettlingen West vielfache Überschreitungen des gesundheitskritischen Pegels von 55 dB(A) nachts.</p> <p>Zusätzliche Unterlagen mit Einzelpunktberechnungen werden auf Anfrage Seitens der Stadt Ettlingen zur Verfügung gestellt.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, angeforderten Unterlagen zusammenzustellen und der Autobahn GmbH im Rahmen der Antragsstellung der Geschwindigkeitsreduzierung der BAB A5 zur Verfügung zustellen.	
		<ul style="list-style-type: none"> Es ist eine Wirkungsberechnung zu erstellen, welche einerseits die Lärminderung ausweist, die mit der reduzierten Geschwindigkeit zu erwarten ist. Diese muss mehr als 3 dB(A) betragen. Andererseits sind die damit verbundenen Beeinträchtigungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs zu bewerten. 	<p>In den Planfällen 2 und 3 des Zwischenberichtes hat die Stadt Ettlingen die Wirkung der Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn einschließlich einer Nutzen-Kosten-Berechnung detailliert nachvollzogen.</p> <p>So lässt sich mit der nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 100 km/h auf der BAB A5 die Zahl der Betroffenen > 55 dB(A) in der Nacht in Bruchhausen von 126 auf 58, d.h. um 54%, in Ettlingen West von 437 auf 324, d.h. um 26% verringern.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Bundesregierung zum 01.08.2020 die Auslösewerte der Lärmsanierung um 3 dB(A) auf nun 54 dB(A) in der Nacht abgesenkt hat. Die Zahl derjenigen Gebäude, die demnach förderfähig im Sinne der Lärmsanierung wären, läge sogar noch deutlich über der ermittelten Betroffenheit im Zuge des Lärmaktionsplans.</p>	Nicht folgen, Unterlagen bereits vorhanden.	

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<ul style="list-style-type: none"> Es ist eine Gesamtgüterabwägung vorzunehmen, zur Verkehrsbedeutung der Straße und bezüglich der erreichbaren Lärminderung aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung. 	<p>Aus Sicht der Stadt Ettlingen lässt sich also mit einer "einfachen" verkehrsrechtlichen Maßnahme, dem nächtlichen Tempo 100 auf der BAB A5, auch ohne eine verordnungsgeberische Pegelminderung von 3 dB(A) eine hohe Schutzwirkung bei den betroffenen Anwohner erzielen.</p> <p>Die nächtliche Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 100 km/h auf einer Länge von rund 5 km wirkt sich mitca. 40 sec. Fahrzeitverlust ausschließlich auf den Pkw-Verkehr aus. Der nachts dominierende Güterverkehr wird durch diese Maßnahmen nicht beeinflusst.</p> <p>Aus Sicht der Stadt Ettlingen sprechen keine Argumente für eine weitere Ablehnung der nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung.</p>	Nicht folgen, Unterlagen bereits vorhanden.	
15	AVG Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH Abt.: A2-PL1 - Infrastruktur, Planung, Grundsatzplanung Schreiben vom 16.03.2021	<p>Anbei erhalten Sie unsere gültige Stellungnahme zum o.g. Lärmaktionsplan in digitaler Form. In Abstimmung mit dem KVV nehmen wir Stellung wie folgt:</p> <p><u>Schieneverkehr (AVG):</u></p> <p>Wir nehmen zur Kenntnis, dass in der 3. Runde des Lärmaktionsplanes keine weiteren Maßnahmen für die von der AVG betriebenen nichtbundeseigenen Eisenbahnstrecken vorgesehen sind.</p>	Die Stadt dankt für die Stellungnahme und die Beteiligung am Verfahren.		
		Die auf Seite 48f dargestellten allgemeinen Maßnahmen im Schienenverkehr sind nicht korrekt. Richtigerweise wird auf die Zuständigkeit der Gemeinde bei Nichtbundeseigenen Eisenbahnen eingegangen. Der nachfolgende Absatz zu Rasengleis ist fachlich nicht korrekt dargestellt - der Hinweis auf die Anwendbarkeit im Betrieb einer Straßenbahn nach BOStrab, nicht jedoch bei einer Eisenbahn fehlt. Dass die Schiene in Humus eingepackt wird ist ebenso wenig richtig wie die Aussage, dass dadurch die Schiene keinerlei Luftschallabstrahlung mehr abgibt.	Die Stadt Ettlingen dankt für die Hinweise und wird diese im Endbericht fachlich korrekt einarbeiten.		
		Wie bereits in unserer Stellungnahme zur Aufstellung des Lärmaktionsplans vom 27.08.2013 dargelegt, ist die Anwendung eines Rasengleises im Eisenbahnbereich nicht zulässig. Der Absatz suggeriert die Einsetzbarkeit eines begrünten Bahnkörpers im Eisenbahnbereich und wird Begehrlichkeiten wecken, die fachrechtlich nicht erfüllt werden können. Der im Zwischenbericht angesprochene Rasengleisbereich ist nicht mehr zulassungsfähig und wird dementsprechend bei Erneuerungsmaßnahmen zurückgebaut werden müssen.	<p>Der Stadt Ettlingen ist dieser Sachverhalt noch nicht in dieser Deutlichkeit bekannt gemacht worden. Derzeitig findet sich ein Abschnitt mit Rasengleis ausschließlich noch im Bereich des Bahnhof Ettlingen Stadt, westlich des Bahnübergangs 'Obere Zwingergrasse / Drachenregenweg'.</p> <p>Die Stadt weist jedoch vorbeugend darauf hin, dass im Fall des Rückbaus des Rasengleisbereichs keine Erneuerungen durchgeführt werden dürfen, die zu einer höheren Schallabstrahlung des Schienenwegs führen. Es darf im Gleisbereich nur eine Erneuerung durchgeführt werden, die schalltechnisch zum Rasengleis als gleichwertig anzusehen ist.</p>		
		<u>Insofern bitten wir um fachlich richtige Darstellung der Oberbauart Rasengleis im Text sowie um eindeutigen Hinweis darauf, dass es sich hierbei um eine Oberbauart handelt, die für den Eisenbahnbereich nicht zulässig ist.</u>	Die Stadt Ettlingen dankt für die Hinweise und wird diese im Endbericht fachlich korrekt einarbeiten.		
		Den Absatz zur Geschwindigkeitsreduzierung und den dargelegten Zielkonflikt nehmen wir zur Kenntnis. Wir stimmen der Darlegung, dass im Stadtbahnbetrieb keine weitere Geschwindigkeitsreduzierung oder	Der Stadt Ettlingen ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner und den durch Geschwin-		

8. Juni 2021
 Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>die Ausdehnung von geschwindigkeitsbeschränkenden Abschnitten möglich ist, zu. Die Erhöhung der Fahrzeiten steht im Widerspruch zu einem schnellen und sicheren Stadtbahnbetrieb und hat direkt Auswirkungen auf den erforderlichen Fahrzeugeinsatz (Vergrößerung Fuhrpark erforderlich) und das abgestimmte Fahrplanangebot mit einer Vielzahl von Anschlüssen.</p>	<p>digkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst. Die Stadt Ettlingen steht im Bedarfsfall immer für Abstimmungen mit AVG zur Verfügung.</p>		
		<p>Grundsätzlich ist die AVG bemüht, Lärmbelastungen durch Schienenverkehr möglichst gering zu halten um auch in diesem Aspekt die Attraktivität und Akzeptanz des SPNV hoch zu halten. Hierzu gehören die regelmäßige Instandhaltung der Schieneninfrastruktur, die kontinuierliche Weiterentwicklung von lärmreduzierenden Maßnahmen im Bereich der vorhandenen Schienenfahrzeuge und die Beschaffung neuer, lärmarmen Fahrzeuge. Die Ausschreibung für das neue Plattformfahrzeug VDV Tram-Train berücksichtigt den lärmarmen Einsatz einzelner Bauteile. Darüber hinaus ist es nicht vorgesehen, den Fuhrpark um weitere Fahrzeugtypen zu erweitern.</p>	<p>Information.</p>		
		<p><u>Busverkehr (KVV):</u> Auf Seite 57 wird ausgeführt, dass die Geschwindigkeitsreduktion auf der Rheinstraße die Buslinien 105 und 109 „nur“ 10 sec kosten und daher vernachlässigbar sei. Selbst wenn man außer Acht ließe, dass dies nur für die Linie 109 gilt (die 105 ist eine Ringlinie, somit ist die Verlustzeit zwischen zwei Anschlüssen 20 sec), so ist mittlerweile wohlbekannt, dass dies ja nicht die erste (und einzige) Geschwindigkeitsreduktion ist bzw. bleiben wird. Irgendwann werden sich diese „nur“ 10 sec. dann soweit summieren, dass entweder ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden muss oder der Fahrplan ausgedünnt werden muss.</p>	<p>Aus Seiten der Stadt ist nicht nachvollziehbar, wie eine Verzögerung von 10 sec. an jedem Ringende bereits zum Kollaps des Fahrplans führen kann. Die Stadt würde es begrüßen, wenn aus Sicht des KVV geeigneter Kompromiss gefunden werden könnte, die Buslinien 105 und 109 weiter attraktiv zu betreiben und gleichzeitig dem vorrangigen Schutzziel in der Lärmaktionsplanung der Stadt Ettlingen nachzukommen, die Gesundheit der lärm betroffenen Anwohner zu schützen. Die Stadt Ettlingen steht für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit AVG zur Verfügung.</p>		
		<p>Nach jetziger Einschätzung ist der Fahrplan der 115 weiterhin belastbar - dies auch Dank der Gemeinde Waldbronn, die die Geschwindigkeitsreduzierung auf ihrem Gebiet durch ein konsequentes Halteverbot auf 90% der Bustrassen kompensiert hat</p>	<p>Die Stadt Ettlingen begrüßt diese Einschätzung für die Buslinie 115. Die in Waldbronn getroffenen Maßnahmen zur Fahrzeitkompensation sollen auch für die weitere Linienführung in Ettlingen als Vorbild dienen.</p>		
		<p>Am kritischsten ist der Fahrplan der 105, da hier an beiden Enden des Ringes Anschlüsse (nehmend und dann gebend) einzuhalten sind. Der KVV wird daher, um auch nach der Tunnelöffnung die Anschlüsse für Ettlingen West sicher halten zu können, die Linien 105 und 109 geeignet anpassen und hierbei auch das Konzept zur verbesserten Anbindung des Industriegebietes nochmals überarbeiten. Einzelne Verschlechterungen gegenüber bereits kommunizierten möglichen Änderungen bzw. des Status Quo sind sehr wahrscheinlich.</p>	<p>Die Auswirkungen auf den Fahrplan mit Tunnelinbetriebnahme lassen sich derzeit noch nicht konkret absehen. Wenn sich bereits jetzt absehen lässt, dass dieser Fahrplan nicht mehr zum Busumlauf passt, kann die geplante T 30 Maßnahme seitens des KVV bereits in den neuen Fahrplan aufgenommen werden. Durch die in Zukunft geplante Aufwertung des Bahnhofs Ettlingen-West als Mobilitätsknoten und der damit verbundenen Einrichtung von Bushaltestellen auf dem Bahnhofsvorplatz bzw. im Bahnhofsbereich bedarf es ohnehin einer Abstimmung mit dem KVV über die dadurch entstehenden Veränderungen im Busverkehr (neue Konzessionsverteilung). In diesem Zuge muss die Linienführung sowie der Fahrplan der Linien 105 und 109 unter Berücksichtigung des geänderten Fahrplans der S1/S11 nach Tunnelinbetriebnahme in Karlsruhe genauer betrachtet werden. Eventuell sind die aktuellen</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, einen Kompromiss der Linienführung der Buslinien 105 und 109 unter Berücksichtigung des geänderten Fahrplans der S-Bahn nach Tunnelinbetriebnahme mit dem KVV zu erarbeiten.</p>	

8. Juni 2021
Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			<p>Bushaltestellen in der Rheinstraße (auf Höhe Bunsenstraße) zukünftig nicht mehr notwendig und eine alternative Führung der Busse über die Dieselstraße und Zehntwiesenstraße zum Bahnhof Ettlingen West vorstellbar, sodass die Nutzung des Abschnitts in der Rheinstraße, welcher von der Geschwindigkeitsreduzierung betroffen ist, nicht mehr notwendig wäre. Die Stadt steht entsprechenden Gesprächen zur Anpassung offen gegenüber.</p>		

8. Juni 2021
Ettlingen_LAP3_Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahmen	Es gingen während der Offenlage vom 18.12.2020 - 29.01.2021 keine privaten Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit ein.	Wird zur Kenntnis genommen.		