

# ABWÄGUNGSTABELLE

zu den eingegangenen Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange im Rahmen der **Beteiligung vom 12.07.2025 bis einschließlich 24.08.2025** (§ 47 d Abs. 6 i.V.m § 47 Abs. 6 BImSchG)

Zum **Lärmaktionsplan der 4. Stufe**, Entwurf zur Offenlage vom 13.06.2025  
der Stadt Walldorf

**Stand: 16.12.2025**

**Anmerkung:** Seitens der Öffentlichkeit sind während der Zeit der Offenlage bzw. Veröffentlichung der Unterlagen keine Anregungen oder Stellungnahmen eingegangen.

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
1. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
2. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Nahverkehr und Wirtschaftsförderung + VRN GmbH	08.09.25	<p>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.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Walldorf untersucht eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf einem nicht unerheblichen Teil der aktuell bestehenden Tempo 50 Bereiche im Gemeindegebiet. Dies betrifft die K4256 im Bereich der Wieslocher Straße sowie der Nußlocher Straße als auch die B 291. Bei den beiden ersten genannten Bereichen sind eine Vielzahl von regionalen Buslinien betroffen. Als Konsequenz der Einführung von Tempo 30 sind Fahrzeitverlängerungen auf den Linien 706, 708, 718, 720, 721, 749 sowie 750 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</p>	<p>Für die B 291 werden im Lärmaktionsplan keine Geschwindigkeitsreduzierungen gefordert.</p> <p>Die Maßnahmenbereichen 1 &amp; 2 richten sich an eine Kreisstraße. Hier wurden neben der verkehrsrechtlichen Anordnung aufgrund der festgestellten Gesundheitsgefährdung im Nachtzeitraum, auch Lärmsanierungsmaßnahmen im Maßnahmenplan aufgeführt (lärmarme Fahrbahnbeläge und Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern). Bei Lärmsanierungsmaßnahmen handelt es sich aber um freiwillige Maßnahmen des Straßenbaulastträger, 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. Als einzige im Lärmaktionsplan verbleibende Maßnahme wird somit die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum aufrechterhalten.</p>	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>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 Umstieg vom Individualverkehr – vom eigenen Kraftfahrzeug – auf den Umweltverbund sollte dabei jedoch nicht durch gemeindetragende Maßnahmen erschwert werden. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplan der Stadt Walldorf ist dabei kein Einzelfall innerhalb des Verbundgebietes, zahlreiche Gemeinden verfolgen aktuell eine Neuplanung oder Fortschreibung eines Lärmaktionsplanes. Als zentrale Maßnahme 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.</p> <p>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</p>	<p>Bedenken von Seiten des Busbetreibers müssen gemäß dem Kooperationserlass 2023 qualifiziert und quantifiziert durch diesen belegt werden. Durch die Stadt Walldorf wurde hingegen auf Basis einer Auswertung der Soll-Fahrplandaten ermittelt, dass in beiden Bereichen im Nachtzeitraum in der Wieslocher Straße 2 und in der Nußlocher Straße 5 Busse verkehren. und diese zudem eine mittlere Geschwindigkeit von z.T. deutlich unter der heute geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit innehaben (13, bzw. 24 km/h).</p> <p>In den Bereichen 1 (Wieslocher Straße) und 2 (Nusslocher Straße) in denen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Zeitraum von 22 bis 6 Uhr vorgeschlagen wird, gilt derzeit keine „Rechts vor Links“- Regelung. Eine Änderung der Vorfahrtregelung ist im Zuge einer Maßnahmenumsetzung nicht geplant, da es sich um eine strecken- und zeitbezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h handelt und nicht um die Umwandlung in eine Tempo-30-Zone.</p>	

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>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.</p> <p>Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen, 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 negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirken.</p>		
3. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Straßenverkehrsbehörde	01.09.2025	vielen Dank für die Beteiligung im Verfahren. Als untere Straßenverkehrsbehörde sind wir für verkehrsrechtliche Belange auf dem klassifizierten Straßennetz der Gemarkung Walldorf sachlich und örtlich zuständig.	-  -	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktions-plänen nach § 47d Abs. 1 BIm-SchG 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 Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.</p> <p>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 BIm-SchG (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</p>	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>hierauf abzielenden Maßnahmen 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 berücksichtigt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund bitten wir unsere weiteren Ausführungen zu berücksichtigen und bieten auch gerne unsere Unterstützung bei der Ausübung der Ermessensprüfung an.</p> <p>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 Lärm-minderung 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.</p>	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>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).</p> <p>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 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 Lärminderung durchzuführen. Dabei werden die positiven Effekte (in erster Linie die Lärminderung) den möglichen negativen Effekten (ggf. Verkehrsverlagerung, Fahrzeitverlängerungen, Auswirkungen für den ÖPNV etc. –siehe Kooperationserlass vom 08.02.2023-) gegenübergestellt.</p>	-	Kenntnisnahme
		<p><b><u>K4256 Bahnhofstraße/ Wieslocher Straße</u></b> Im Lärmaktionsplanentwurf vom 13.06.2025 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf</p>	Die im Entwurf beschriebene Maßnahmen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im	Übernahme


Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>der K4256 (Bahnhofstraße und Wieslocher Straße) zwischen der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h ganztags (Bahnhofstraße 35) und dem Mühlwegkreisel vorgeschlagen. Zwischen der Bahnhofstraße 35 und dem NVZ-Kreisel liegt ein Gebäude mit einer Lärmbelastung von 55,1 dB(A) tags, wovon 4 Bewohner betroffen sind. Um einen häufigen Wechsel von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu vermeiden, ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags zwischen der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf Höhe der Bahnhofstraße 35 und dem NVZ-Kreisel begründbar. Gemäß Anlage 7.2.13 und 7.2.14 sind auf dem ca. 320 m langen Streckenabschnitt zwischen dem NVZ-Kreisel und dem Mühlwegkreisel 57 Bewohner von erhöhten Lärmwerten zwischen 55,1 und 58,1 dB(A) nachts betroffen. Unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Parameter gemäß Kooperationserlass ist hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts (22-6 h) denkbar. Wird einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Nachtzeitraum (22-06 Uhr) wird aufrechterhalten.</p>	
		<p><b><u>K4256 Nußlocher Straße</u></b>                      Im Lärmaktionsplanentwurf vom 13.06.2025 wurde eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der K4256 (Nußlocher Straße) zwischen der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h ganztags (Nußlocher Straße 36) und der Einmündung Neue Heimat vorgeschlagen. Auf dem ca. 350 m langen Streckenabschnitt zwischen der Nußlocher Straße 36 und der nordöstlichen Einmün-</p>	<p>Die im Entwurf beschriebene Maßnahmen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Nachtzeitraum (22-06 Uhr) wird aufrechterhalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>derung der Straße Neue Heimat sind 51 Bewohner von erhöhten Lärmwerten zwischen 55,1 und 55,9 dB(A) nachts betroffen. Unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten Parameter gemäß Kooperationserlass ist hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h nachts (22-6 h) denkbar. Wird einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>		
		<p>Im Übrigen bestehen keine Bedenken gegen den Lärmaktionsplanentwurf.</p> <p>Bei Fragen hinsichtlich der weiteren Prüfung und Abwägung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen können Sie sich gerne an uns wenden.</p>	-	Kenntnisnahme
4.Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis -Amt für Straßen- und Radwegebau-	21.07.2025	<p>Wir nehmen Bezug auf die Beteiligung des Amtes für Straßen- und Radwegebau des Landratsamts Rhein-Neckar-Kreis am Verfahren des Lärmaktionsplans der 4. Stufe Stadt Walldorf. 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.</p> <p>Im Rahmen einer anstehenden Deckensanierung der Kreisstraßen wird auch die Möglichkeit des Einbaus einer lärm mindernden Fahrbahnoberfläche geprüft. Erst zu diesem Zeitpunkt wird Art und Umfang für jeden Einzelfall festgelegt. Die Gemeinde kann auf eigene Kosten lärm mindernden Belag verbauen und Unterhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen. Hinsichtlich der Lärmsanierungsmaßnahmen werden zur Behebung von Verkehrslärmbeeinträchtigungen in den Ortsdurchfahr-</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Es wird festgestellt, dass der Rhein-Neckar-Kreis den seit 1990 erfolgten Absenkung der Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen nicht gefolgt ist und somit keine Überschreitung dieser in den betroffenen Maßnahmenbereichen 1 &amp; 2 vorliegt.</p> <p>Entsprechend wird im Entwurf des LAP die Maßnahmenvorschläge zu den Bereichen 1 und 2 umformuliert.</p>	Kenntnisnahme/ Übernahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		ten von Kreisstraßen Zuschüsse mit 75 % zur Durchführung von Schutzmaßnahmen an Gebäuden die vor dem 01.08.1990 errichtet wurden nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt (Richtlinie „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen in der Fassung vom 10.07.1990“). Es handelt sich um eine Fördermaßnahme 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 reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten oder 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.		
5. Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr	24.08.2025	Für Ihre E-Mail vom 11.07.2025 mit dem Hinweis auf die Verfügbarkeit des Entwurfs zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Stadt Walldorf auf Ihrer Internetpräsenz, sowie die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken. Im Bereich der Stadt Walldorf ist die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts und anders gearteten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, sowie die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 291, sowie den Landesstraßen L 598 und L 723. Wir möchten darauf hinweisen,	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag												
		<p>dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Zur geplanten Ausweitung der innerörtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen beachten Sie bitte die Hinweise zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung im Anhang.</p> <p>Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet. Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können wir als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen. Zu</p> <table border="1" data-bbox="551 1042 1232 1190"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3. in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wie folgt Stellung:</p>		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)		
	Tag	Nacht														
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)														
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)														
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p><u>Zum Aufbringen eines lärmarmen Fahrbahnbelags auf der B 291 zwischen Caspar-David-Friedrich-Straße 19 und Tannenweg 36B</u></p> <p>Das deutsche Lärmschutzrecht sieht derzeit keine Gesamtlärmbetrachtung vor. Die Auswirkungen der Straßen BAB 5 und B 291 müssen daher einzeln betrachtet werden und eine Lärmsanierungsmaßnahme kann aus haushaltsrechtlichen Maßnahmen nur dann in Aussicht gestellt werden, wenn durch die jeweilige Straße allein die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind. Im Rahmen der nächsten anstehenden Erhaltungsmaßnahme werden wir prüfen, ob die Auslösewerte der Lärmsanierung an der anliegenden Bebauung allein durch das Verkehrsgeräusch der B 291 überschritten werden und eine Lärmsanierungsmaßnahme an dieser Stelle in Frage kommt.</p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist der betreffende Abschnitt der B 291 jedoch momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Erhaltungsmaßnahme kann auch abschließend beurteilt werden, ob sich der Abschnitt bautechnisch für den Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags eignet. Inzwischen haben aber auch viele Standardbeläge stark lärmindernde Eigenschaften. Sollte der Einbau eines dezidiert lärmindernden Belags</p>	<p>Weitere Prüfungen, ob der Einbau eines lärmarm Fahrbahnbelags auf der B 291 möglich ist, wird vom Straßenbaulastträger vorgenommen. Dies wird jedoch erst erfolgen, sobald für den betreffenden Abschnitt der B 291 die nächsten Erhaltungsmaßnahmen anstehenden. Erhaltungsmaßnahmen an Bundesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt.</p> <p>Nach dem Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 10.11.2025 zur Entschärfung von Lärmschwerpunkten, befindet sich die B 291 m Bereich Walldorf nicht unter den 678 höchstbelasteten Schwerpunkten im Regierungsbezirk Karlsruhe. Es ist daher anzunehmen, dass die Priorität einer Lärmsanierung eher untergeordnet ist.</p>	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>also nicht möglich sein, kann auch ein neuwertiger Standardbelag das von der B 291 ausgehende Verkehrsgerausch bis zu einem gewissen Grad senken.</p> <p><u>Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden</u>                      Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen. Auch hier weisen wir jedoch darauf hin, dass die Überschreitung der Auslösewerte allein durch den jeweiligen Verkehrsweg erfolgen muss. Wird die Überschreitung erst durch die Addition mehrerer Verkehrswege erreicht, haben wir derzeit rechtlich keine Möglichkeit eine entsprechende Förderung auszusprechen.</p>	<p>Eigentümer von Gebäuden, bei denen entsprechend der Kartierung des Straßenverkehrslärms für den Lärmaktionsplan, Anhaltspunkte für eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte vorliegen, können weiterhin einen Antrag auf Förderung stellen. Die weitere fachliche Prüfung wird dann vom Straßenbaulastträger vorgenommen.</p> 	<p>Kenntnisnahme/ Übernahme</p>



Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>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 Lärminderungswirkung in der Regel nur Gebäude berücksichtigt, die vor Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (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 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.</p> <p>Rechtliche Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen</p> <p>Inwieweit Lärmaktionsplänen Bindungswirkung zukommt, ist umstritten. Dabei ist eine mögliche Bindungswirkung stets unter dem Vorbehalt der fachrechtlichen Umsetzbarkeit zu betrachten. Die planende Gemeinde</p>	<p>sprechend der Kartierung des Straßenverkehrslärms für den Lärmaktionsplan, Anhaltspunkte für eine Überschreitung der Lärmsanierungswerte vorliegen, können weiterhin einen Antrag auf Förderung stellen. Die weitere fachliche Prüfung wird dann vom Straßenbaulastträger vorgenommen.</p> <p>-</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>muss die Rechte Dritter in ihr Planungsermessens einstellen und den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachten, was von der umsetzenden Fachbehörde auch kontrolliert werden kann. Eine unverhältnismäßige Lärminderungsmaßnahme 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.</p> <p>Anwendbarkeit des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung</p> <p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Ministeriums für Verkehr Baden- Württemberg vom 08.02.2023 gilt grundsätzlich 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 (VLärm-SchR 97). Zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen) müssen die Lärmberechnungen hierbei an Bundesautobahnen abweichend vom Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV weiterhin nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 1990 (RLS-90) erfolgen. Für Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung finden auch</p>	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>an Bundesautobahnen die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Fassung 2019 (RLS-19) Anwendung.</p> <p>II. Lärmsanierung                      Unter den potenziellen Maßnahmen zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms werden der Einbau eines lärmarmen Fahrbahnbelags sowie die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern genannt. Bezüglich der beabsichtigten Maßnahmen können wir Folgendes mitteilen:</p> <p>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 Lärminderungsmaßnahmen. 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.</p>	<p>-</p> <p>-</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Kenntnisnahme</p>

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>2. Im Bereich der Stadt Walldorf werden auf Grundlage der Ergebnisse der im Rahmen der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmausbreitungsberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) die Auslösewerte der Lärmsanierung an den nächstgelegenen schützenswerten Gebäuden entlang der A 5 erreicht.</p>	-	Kenntnisnahme
		<p>3. 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.</p>	-	Kenntnisnahme
		<p>4. 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 Schalldämmung von Rolllädenkästen erstattet werden.</p>	-	Kenntnisnahme
		<p>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</p>	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>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 er Baulast des Bundes“ definiert. 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.</p> <p>III. Fazit                      Uns ist bewusst, dass die Stadt Walldorf - wie zahlreiche Kommunen in Baden-Württemberg - aufgrund der Nähe zur A 5 und 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. Punktuelle Überschreitungen an Einzelgebäuden können durch passive Schutzmaßnahmen ausgeglichen werden. Im Zuge zukünftiger Erhaltungsmaßnahmen wird standardmäßig der Einbau eines akustisch wirksameren Belages geprüft, um eine potenzielle Verbesserung der Lärmsituation zu erwirken.</p>	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
8. Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH Abteilung Planung und Infrastruktur	08.09.2025	Siehe 2. Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Nahverkehr und Wirtschaftsförderung + VRN GmbH	-	Kenntnisnahme
9. SWEG Verkehrsbetriebe Wiesloch	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
10. BRN – Busverkehr Rhein-Neckar GmbH	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
11. RNV GmbH	12.08.2025	Wir bedanken uns für die Übersendung der Unterlagen und die Möglichkeit im o. g. Verfahren eine Stellungnahme einreichen zu dürfen. Zu Ihrer Anfrage können wir folgende Hinweise geben. Die Maßnahme befindet sich im Bereich einer laut Nahverkehrsplan Heidelberg möglichen Verlängerung der Stadtbahnlinie von Walldorf, „Südschiene“. Für die grundsätzliche Möglichkeit einer Straßenbahn-Anbindung der Stadt Walldorf an das rnv-Bestandsnetz lässt die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Auftrag des Rhein-Neckar-Kreises und Mitwirkung der Stadt Walldorf eine Machbarkeitsstudie erstellen. Diesbezügliche Untersuchungen betreffen Abschnitte der Bahnhofstraße, der Nußlocher Straße und der Schwetzinger Straße. Die größeren Transportkapazitäten von Straßen- u. Stadtbahnen können zur Lärminderung und zur Reduzierung von Kfz- Verkehrsbelastungen einen Beitrag leisten. Nach Realisierung der Neubaustrecke ist es zu beachten, dass mit diversen Begleiterscheinungen des	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Ein Ausbau des Schienengebundenen ÖV kann in der Gesamtbetrachtung durch Verkehrsverlagerungen vom MIV zum schienengebundenen ÖV zur geringeren Emissionen des Straßenverkehrslärms führen. Beim Neubau von Schienenstrecken sind die Auslösewerte der Lärmvorsorge zu beachten, die niedriger sind als die Auslösewerte im Bestand für mögliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung. Eventuell entstehenden Überschreitungen ist mittels geeigneter Maßnahmen vom Vorhabensträger entgegenzuwirken. Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind Maßnahmen zur Lärminderung der derzeitigen Verkehrsimmissionen.	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
		<p>Bahnbetriebs und der Erhaltung der Bahnbetriebsanlage (Unterhaltung und Erneuerung) zu rechnen ist. Hierzu weisen wir insbesondere auf Schall, Erschütterung, Betriebsgeräusche (bspw. Außenlautsprecher, Läutewerke bzw. Pfeifen, Klimaanlage etc.), Weichen – insbesondere Herzstücküberfahrten – Kurvenquietschen sowie Abgase, Staub oder Partikel- und Funkenflug aus Bautätigkeiten hin. Auch elektromagnetische Felder aus unserer Infrastruktur können nicht ausgeschlossen werden. Daher ist durch geeignete Maßnahmen des Antragstellers für ausreichenden Eigenschutz zu sorgen. Entschädigungsansprüche oder Ansprüche auf Schutzmaßnahmen gegenüber der rnv können nicht geltend gemacht werden. Nachträgliche Einschränkungen für den Bahnbetrieb sind nicht hinnehmbar. Tendenziell ist in der Zukunft mit zunehmendem Bahnverkehr, zu jeder Tages- und Nachtzeit zu rechnen. Wir bitten um weitere Beteiligung und Informationen Betreff LAP Walldorf.</p>		
12. ADFC – Kreisverband Rhein-Neckar	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
13. VCD Regionalverband Rhein-Neckar e.V.	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
14. Stadt Wiesloch	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
15. Gemeinde St. Leon-Rot	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
16.Gemeinde Sandhausen	14.07.2025	Da die Belange der Gemeinde Sandhausen nicht betroffen sind, erheben wir keine Einwendungen	-	Kenntnisnahme
17.Gemeinde Nußloch	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
18.Gemeinde Reilingen	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
19.Stadt Hockenheim	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
20.Stadtverwaltung Leimen	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
21.Fachbereich 2 – Ordnung und Umwelt - im Hause -	09.12.2025	<p>Mit der Übernahme der Nußlocher Straße sind aktuell folgende Maßnahmen seitens der Straßenverkehrsbehörde geplant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einheitliche Höchstgeschwindigkeit von 30km/h (ganztägig).</li> <li>• Markierung von Parkflächen. Die bereits genutzten Parkmöglichkeiten sollen positiv markiert werden, evtl. Engstellen sollen hierbei beseitigt werden. Durch eine leicht veränderte Anordnung soll auch der Verkehr dahingehend beeinflusst werden, die dann vorgeschriebene Geschwindigkeit von 30km/h einzuhalten.</li> </ul>	<p>Eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ergibt eine rechnerische Lärminderung um ca. 3 dB(A). Unter dieser Voraussetzung ist davon auszugehen, dass an keinem Gebäude in der Nußlocher Straße mehr die Lärmsanierungswerte überschritten werden, wie sie für Bundes- und Landesstraßen gelten und deren Anwendung auch für kommunale Straßen empfohlen wird.</p> <p>Ergänzend werden durch den Lärmaktionsplan auch im Bereich der Wieslocher Straße (Maßnahmenbereich 1) eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h empfohlen und begründet.</p>	Kenntnisnahme

---

Behörde	Datum	Stellungnahme (im Wortlaut)	Abwägungsempfehlung zu den Stellungnahmen	Beschlussantrag
22.Tiefbau – FD 44 - im Hause -	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme
23.Baurechtsamt – FD 43 - im Hause -	-	Keine Rückmeldung	-	Kenntnisnahme