

Bewertung der Umsetzungsmöglichkeit einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h in der Friedrichsdorfer Landstraße in Eberbach.

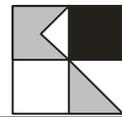
Die Friedrichsdorfer Landstraße eine ehemalige Landesstraße, die mit Errichtung der Wilhelm-Blos-Straße im Abschnitt zwischen der Odenwaldstraße/Einmündung Hohenstaufenstraße als Gemeindestraße herabgestuft wurde. Ab der Einmündung Neue Dielbacher Straße ist sie weiterhin als L 524 klassifiziert. Die Friedrichsdorfer Landstraße besitzt eine Verbindungsfunktion zwischen den nördlichen Wohngebieten von Eberbach, wie z.B. der Steige-Siedlung und der Burghalde mit der Innenstadt von Eberbach. Die Friedrichsdorfer Landstraße besitzt darüber hinaus noch eine Funktion als Umleitungsstrecke für den Fall, dass durch Hochwasser der Itter die Wilhelm-Blos-Straße überflutet wird.

Generell bestehen mehrere Möglichkeiten, von der innerörtlichen Regelgeschwindigkeit auf von 50 km/h auch auf Hauptverkehrsstraßen abzuweichen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit z.B. auf 30 km/h zu reduzieren. Gründe hierfür sind:

1. Lärmschutzgründe, wenn z.B. gesundheitsgefährdende Schallimmissionen durch Verkehrslärm festgestellt werden. (Grundlage hierfür sind die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23. November 2007. Das Regierungspräsidium, das als obere Verkehrsbehörde Geschwindigkeitsreduzierungen zustimmen muss, besteht dies bezüglich in der Regel auf Überschreitungen der Schwellenwerte von 70 / 60 dB(A).)
2. Verkehrssicherheitsgründe, wenn Unfallschwerpunkte festgestellt wurden oder besondere Gefahrensituationen aufgrund der baulichen Ausgestaltung festgestellt werden können.
3. Städtebauliche Gründe, um z.B. ein verträgliches Miteinander zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln herzustellen, z.B. bei starkem Querungsbedarf von Fußgängern oder einer starken Nutzung der Fahrbahn durch Radfahrer.

Lärmschutz- und Verkehrssicherheitsgründe

Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplans Eberbach wurde die gesamte Friedrichsdorfer Landstraße in die Untersuchung miteinbezogen und anhand einer Verkehrslärmkartierung ermittelt, ob hier an Gebäuden mit Wohnnutzung hohe Immissionen auftreten, die eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen gemäß der Lärmschutz-Richtlinie-StV 2007 erlauben. Im Ergebnis zeigte sich, dass im Abschnitt zwischen Hohenstaufenstraße und neuer Dielbacher Straße Lärmimmissionen von bis zu 68,4 dB(A) im Tagzeitraum zwischen 06 und 22 Uhr und bis



zu 59,5 dB(A) im Nachtzeitraum zwischen 22 und 06 Uhr auftreten¹. Somit werden die auslösenden Werte von 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB(A) nachts an keinem Gebäude erreicht und darüber hinaus an mehreren Gebäude, die der Friedrichsdorfer Landstraße zugewandt sind um mehr als 5 dB(A) unterschritten. Dies bedeutet zwar hohe, belastigende Immissionen, jedoch wird die Grenze der Gesundheitsgefährdung nicht überschritten. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange bei der Erstellung des Lärmaktionsplans, wurde dies von der oberen Straßenverkehrsbehörde (Regierungspräsidium Karlsruhe) bestätigt.

Der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg führt an, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen auch unterhalb von 70/60 dB(A) tags/nachts festgelegt werden können „wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss“²

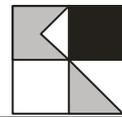
Quantitative oder genauere qualitative Kriterien, anhand derer differenziert werden kann, ob die Situation in der Friedrichsdorfer Landstraße bezogen auf die Stadt Eberbach nicht mehr als ortsüblich gelten kann, liefert der Kooperationserlass nicht.

Gemäß dem der Lärmkartierung zugrunde gelegten Analyse-Nullfall der Verkehrsbelastungen³, sind im betreffenden Abschnitt der Friedrichsdorfer Landstraße Verkehrsbelastungen von 7.200 bis 6.800 Kfz/24h anzutreffen. Verkehrsbelastungen sind in ähnlicher Höhe z.B. in der Güterbahnhofstraße zwischen Einmündung Neuer Weg und Odenwaldstraße oder im unteren Teil der Schwanheimer Straße. Gleichzeitig existieren mehrere Straßenabschnitte mit beidseitiger Wohnbebauung und höheren Verkehrsbelastungen, so z.B. der Beckstraße mit ca. 12.000 Kfz/24h, der Odenwaldstraße mit ca. 9.000 Kfz/24h und Hirschhorner Landstraße mit ca. 9.500 Kfz/24h. In letztgenannter Straße wurden im Zuge der Straßenverkehrslärmkartierung auch Immissionen von über 70 dB(A) tags, bzw. 60 dB(A) nachts festgestellt, die verkehrsrechtliche Anordnungen zur Lärminderung nach Fachrecht erlauben. Die im Zuge der Lärmkartierung festgestellten Immissionen in der Friedrichsdorfer Landstraße sind auch nicht höher, als sie auf Straßen mit vergleichbarer Verkehrsbelastung anzutreffen sind und zeigen durch besondere Situationen wie z.B. durch enge Bebauung

¹ Koehler & Leutwein GmbH & Co KG (2016): Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Eberbach, Januar 2016, Anlagen 8.1.7/8 bzw. 8.2.7/8

² Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2012): Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung – Kooperationserlass, Schreiben vom 23.03.2012 an die Kommunen des Landes-Baden Württemberg und die Regierungspräsidien, S. 7

³ Koehler & Leutwein GmbH & Co KG (2016): Entwurf zum Lärmaktionsplan der Stadt Eberbach, Januar 2016, Anlage 3.2



und damit verbundenen Reflektionen, kein ungünstigeres Bild der Lärmsituation als auf vergleichbaren Straßen in Eberbach.

Basierend auf Verkehrszählungen im März 2017 wurde das Verkehrsmodell aktualisiert. Hierbei zeigte sich, dass im Vergleich mit dem in der Lärmkartierung verwendeten Analyse-Nullfall 2014 ein leichter Rückgang in der täglichen Verkehrsmenge auf 6.200 bis 6.800 Kfz/24h in der Friedrichsdorfer Landstraße zu verzeichnen ist.⁴ Im Zuge dieser Untersuchung wurde auch der Frage nachgegangen, ob durch die Einrichtung einer Geschwindigkeitsbegrenzung in der Hirschhorner Landstraße auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen, in der Friedrichsdorfer Landstraße eine Verkehrszunahme zu erwarten ist. Im Ergebnis zeigte sich, dass eine solche Zunahme mit bis zu 100 Kfz/24h eintreffen kann, jedoch dieser Wert unterhalb der täglichen und/oder jahreszeitlichen Schwankungen des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens liegt.⁵

Gemäß dem Kooperationserlass kann eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h auch in Betracht gezogen werden. Diese richtet sich aber an Straßenabschnitte, an denen die auslösenden Werte von 70/60 dB(A) Tag/Nacht überschritten werden, deren Verkehrsbedeutung aber einen starken Eingriff durch die Einrichtung von 30km/h als zulässige Höchstgeschwindigkeit erfahren würde. Demnach wären auch bei niedrigerer Minderungen der Schallimmissionen eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h möglich. Die Eingangsvoraussetzung hierfür wird aber in der Friedrichsdorfer Landstraße aus den vorangegangenen Gründen nicht erreicht.

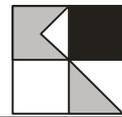
In Bezug auf Verkehrssicherheit, konnte für die Friedrichsdorfer Landstraße durch das zuständige Polizeipräsidium Mannheim keine besondere Gefahrenlage festgestellt werden, bzw. in Gefahrenprognosen ermittelt werden, die in der örtlichen Situation eine Anordnung von 30 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Verkehrssicherheitsgründen rechtfertigt. Dies wurde ebenfalls bei der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Lärmaktionsplan festgestellt.

Städtebauliche Gründe

Das Gebiet um die Friedrichsdorfer Landstraße zwischen der Einmündung Hohenstaufenstraße und ca. der Zufahrt zum Friedhof/Hausnummer 13 ist gemäß dem Flächennutzungsplan als Mischgebiet klassifiziert. Im weiteren Verlauf bis zur Einmündung neue Dielbacher Straße lautet die Klassifizierung im Flächennutzungsplan als Wohngebiet, mit Ausnahme des Grundstücks des Penny-Discounters, das wiederum als Mischgebiet klassifiziert ist. Direkt südlich und nördlich des untersuchten Abschnitts der Friedrichsdorfer Landstraße befinden sich zudem auch Flächen, die als Gewerbegebiet

⁴ Koehler & Leutwein GmbH & Co KG (2017): Fortschreibung der verkehrlichen Untersuchung Friedrichsdorfer Landstraße, Mai 2017, Anlage 5

⁵ Koehler & Leutwein GmbH & Co KG (2017): Fortschreibung der verkehrlichen Untersuchung Friedrichsdorfer Landstraße, Mai 2017, Anlage 7



gekennzeichnet sind (Autohaus Hohenstaufenstraße / Tankstelle nördlich Einmündung Neue Dielbacher Straße⁶).

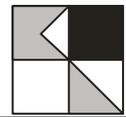
Der Straßenquerschnitt im untersuchten Abschnitt liegt weitestgehend bei 6,5 m Fahrbahnbreite. Die beidseitigen Fußwege sind z.T. nur 1 m breit. Diese sind damit unter der Mindestbreite von 2 m nach RASSt 06⁷. Im Bereich zwischen der Hohenstaufenstraße und der Zufahrt zum Friedhof befinden sich auf der Westseite und im Bereich nördlich der Zufahrt zum Friedhof auf der Ostseite Parkmarkierungen, die für die abgestellten Fahrzeuge eine Benutzung der rechten Räder auf den Fußwegen erlauben. Begegnungsvorgänge zwischen Schwerverkehrsfahrzeugen und PKW sind somit möglich. Die Sichtweiten sind durch den relativ geraden Straßenverlauf und die von den Grundstücksgrenzen abgerückte Bebauung relativ weit. Breite und Erscheinungsbild des Straßenraums entspricht der derzeit geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Anhand der Verkehrszählung im März 2017 wurde ungefähr auf Höhe des Hauses Nr. 34 über eine Woche ein Seitenradarmessgerät zur Ermittlung der Verkehrsstärke installiert. Die Auswertung der Ergebnisse zeigten an diesem Querschnitt eine Mittlere Geschwindigkeit von 49 km/h aller Fahrzeuge, wobei die Geschwindigkeit, die von 85% aller Fahrzeuge nicht überschritten wird (V85) mit 56 km/h über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit lag.

Eine Umgestaltung der Friedrichsdorfer Landstraße, mit z.B. Markierungen für den ruhenden Verkehr zur Gänze auf der Fahrbahn, ggf. abwechselnd auf der West- und Ostseite oder die Einrichtung von überfahrbaren Radschutzstreifen, kann die Verkehrssicherheit fördern und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zusätzlichen Schutz bzw. erhöhte Verkehrsqualität bieten. Es ist dabei auch davon auszugehen, dass sich der Wert der V85 an die tatsächliche zulässige Höchstgeschwindigkeit angleicht. Solche Maßnahmen würden aber im Umkehrschluss die Beibehaltung der derzeit geltenden Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h unterstützen und nicht zu einem Automatismus führen, der die Reduzierung auf 30 km/h verlangt.

Unter den gegebenen Voraussetzungen in der Funktion der Friedrichsdorfer Landstraße, sind die Kriterien, die eine Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung unterhalb der Regelgeschwindigkeit innerorts nach der StVO auch auf Hauptverkehrsstraßen erlauben, nicht gegeben. Gegebenenfalls könnte durch Markierungsmaßnahmen eine Verbesserung für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer hinsichtlich Verkehrssicherheit erzielt werden. Diese würden mit großer Wahrscheinlichkeit eine Annäherung auch der mittleren Geschwindigkeit bzw. der V85 an die tatsächlich zulässige Höchstgeschwindigkeit erbringen. Unter der Annahme, dass die Funktion der Friedrichsdorfer Landstraße auch

⁶ Geoportal Raumordnung Baden-Württemberg (2018), <https://www.geoportal-raumordnung-bw.de/>,
Abgerufen 08.02.2018

⁷ Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen



eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h oder die Umwidmung in eine Tempo-30-Zone im Sinne der StVO zulässt, sind umfangreichere Umbaumaßnahmen erforderlich, die dann Betrieb und Gestaltung des Straßenraumes in Einklang bringen. Im Umkehrschluss kann aber aus einer Umgestaltung des Straßenraums keine zwingende Begründung zur Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gezogen werden.



Bild 1: Friedrichsdorfer Landstraße, Fahrtrichtung Süden, ungefähr Höhe Hausnummer 6



Bild 2: Friedrichsdorfer Landstraße, Fahrtrichtung Norden, ungefähr Höhe Hausnummer 33