



1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

Zusammenfassung und Kommentierung

der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 47 d Bundesimmissionsschutzgesetz eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
A – Anhörung der Träger öffentlicher Belange	
Ordnungsziffer 1: Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart, Schreiben vom 07.10.2019, eingegangen am 10.10.2019	
Der Lärmaktionsplan fällt nicht in die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes und es ist auch kein Träger öffentlicher Belange. Ansprechpartner im Bereich Eisenbahn ist die DB Netz AG.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ordnungsziffer 2 Rhein-Neckar-Kreis, Gesundheitsamt, Schreiben vom 08.10.2019, eingegangen am 11.10.2019	
Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes bestehen seitens des Gesundheitsamtes keine Bedenken. Es wird davon ausgegangen, dass die geltend gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ordnungsziffer 3: Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz, Untere Naturschutzbehörde E-Mail vom 18.10.2019, eingegangen am 18.10.2019	
Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes bestehen seitens der Unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ordnungsziffer 4: Deutsche Bahn AG, Schreiben vom 21.10.2019, eingegangen am 23.10.2019	
Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes bestehen seitens der Deutschen Bahn AG keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
Ordnungsziffer 5: Regierungspräsidium Tübingen, Landesstelle für Straßentechnik, Schreiben vom 21.10.2019, eingegangen am 23.10.2019	
Die Landesstelle für Straßentechnik ist fachlich nicht betroffen. Belange des Straßenwesens wer-	Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

2

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
den in diesem Fall von der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe vertreten.	
Ordnungsziffer 6: Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 5 - Umwelt, Schreiben vom 22.10.2019, eingegangen am 28.10.2019	
<p>Der Entwurf zur 1. Änderung des Lärmaktionsplanes beinhaltet keinen Industrie- und Gewerbelärm. Sollten Lärmprobleme auftreten, sind die zuständigen Überwachungsbehörden als Träger öffentlicher Belange bei der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Bei plan- und beschreibungsmäßiger Ausführung des Vorhabens bestehen seitens der Abteilung 5 des Regierungspräsidiums Karlsruhe keine Bedenken.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Ordnungsziffer 7: Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr, Schreiben vom 23.10.2019, eingegangen am 28.10.2019	
<p>Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes bestehen seitens der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe keine Einwände. Vorherige Aussagen bezüglich der Lärmaktionsplanung haben weiterhin Bestand.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Ordnungsziffer 8: Polizeipräsidium Mannheim, Stabsbereich Einsatz, Sachbereich Verkehr, E-Mail vom 31.10.2019, eingegangen am 31.10.2019	
<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Stadt Eberbach sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Grundsätzlich ist zwischen der Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheitsgründen und derjenigen aus Lärmschutzgründen zu unterscheiden.</p> <p>Beschränkungen des fließenden Verkehrs können unter anderem aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Konkrete Gefahrenlagen könnten sein, z. B. ein starkes Gefälle oder Anstieg, Kurvenlagen oder sonstige verkehrstechnische Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen. Voraussetzung sind gravierende Sicherheitsdefizite, die im Einzelfall zu prüfen sind. Eine Verkehrszeichenanordnung darf jedenfalls nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Verkehrssicherheit vor Ort zwingend indiziert sein.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

3

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung sind die Richtlinien zu beachten. Danach kommen Maßnahmen in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr 65 dB(A) und in der übrigen (Nacht) Zeit 55 dB(A) überschreiten.</p> <p>Sämtliche damit verbundene straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen.</p>	
<p>Ordnungsziffer 9: Verband Region Rhein-Neckar, Mobilität und Verkehr, E-Mail vom 05.11.2019, eingegangen am 05.11.2019</p>	
<p>Seitens des Verbandes Region Rhein-Neckar bestehen keine weiteren Anregungen zur Untersuchung der 1. Änderung des Lärmaktionsplanes.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ordnungsziffer 10: Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Nahverkehr, E-Mail vom 06.11.2019, eingegangen am 06.11.2019</p>	
<p>Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes bestehen seitens des Amtes für Nahverkehr keine Bedenken.</p> <p>Es erfolgt ein Hinweis, dass verkehrsberuhigende Maßnahmen, z.B. die Einführung von Tempo-30-Zonen, Auswirkungen auf den ÖPNV haben. Diese können u.a. die Notwendigkeit von Fahrplananpassung hervorrufen und gegebenenfalls Mehrkosten verursachen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ordnungsziffer 11: Stadtverwaltung Eberbach, Tiefbauabteilung, Schreiben vom 06.11.2019, eingegangen am 06.11.2019</p>	
<p>Gegen eine Änderung des Lärmaktionsplanes zum jetzigen Stand bestehen seitens der Tiefbauabteilung keine Bedenken oder Anregungen. Um eine</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

4

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
weitere Beteiligung im Verfahren wird gebeten.	
Ordnungsziffer 12: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Schreiben vom 05.11.2019, eingegangen am 07.11.2019	
<p>Durch die 1. Änderung des Lärmaktionsplanes sind die vom Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes vertretenen öffentlichen Belange nicht betroffen. Die Stellungnahme vom 01.06.2015 bleibt daher verbindlich.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und berücksichtigt.</p>
Ordnungsziffer 13: Stadtverwaltung Eberbach, Amt für öffentliche Sicherheit und Ordnung, Örtliche Straßenverkehrsbehörde, eingegangen am 06.11.2019	
<p>Es erfolgt ein Hinweis, dass in den Bereichen</p> <p>08 Friedrich-Ebert-Straße</p> <p>09 Für den Bereich Odenwaldstraße</p> <p>10 Odenwaldstraße / Friedrichsdorfer Landstraße (Gemeindestraße, bis Einm. L524</p> <p>13 Hirschhorner Landstraße</p> <p>bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h umgesetzt wurden. Nachfolgende Hinweise gelten demnach für die restlichen nachfolgend genannten Bereiche:</p> <p>01 Uferstraße, B37 (ab B45 bis Höhe Böser Berg bzw. Uferstraße 2-6)</p> <p>02 Uferstraße, B37 (OD Eberbach Höhe Zwingerstraße / Neckarlauer)</p> <p>03 Uferstraße, B37 (vor Schleuse Rockenau)</p> <p>04 Uferstraße, B37 (OD Lindach, Lindenstr.)</p> <p>05 Beckstraße, L595 (komplett)</p> <p>06 Schwanheimer Straße, L590 (ab Einmündung Beckstraße bis Auweg)</p> <p>07 Pleutersbacher Straße, L595 (Höhe bzw. kurz nach Abfahrt Camping-platz)</p> <p>09 Neckarstraße, L595 (ab Einmündung B37 bis Kreisverkehr/Brückenkopf)</p> <p>11 Friedrichsdorfer Landstraße, L524 (kurz vor Einm. Heinrich-Weihrauch-Str.)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entsprechend sind die unter den Punkten 05, 06, 09 und 12 genannten Straßenabschnitte im Entwurf des LAP dargestellt.</p>

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

5

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>12 Güterbahnhofstraße (ab Nr. 5 bis Odenwaldstraße).</p> <p>Gemäß der aktualisierten Lärmkartierung weisen die Bereiche</p> <p>01 Lärmwerte von 65,3 bis 76,2 dB(A) tags und 56,0 bis 68,9 dB(A) nachts</p> <p>02 Lärmwerte von 65,0 bis 65,2 dB(A) tags und 55,2 bis 57,8 dB(A) nachts</p> <p>03 Lärmwerte von 65,0 bis 65,2 dB(A) tags und 56,7 bis 57,8 dB(A) nachts</p> <p>04 Lärmwerte von 55,3 bis 66,0 dB(A) tags und 55,8 bis 58,0 dB(A) nachts</p> <p>05 Lärmwerte von 65,8 bis 68,5 dB(A) tags und 56,3 bis 58,5 dB(A) nachts</p> <p>06 Lärmwerte von 65,4 bis 68,3 dB(A) tags und 55,5 bis 58,0 dB(A) nachts</p> <p>07 Lärmwerte von 55,2 dB(A) nachts an Pleutersbacher Str. Nr. 5 (tagsüber sind die Werte unterhalb der Auslösewerte bei max. 64,7 dB(A)).</p> <p>09 Lärmwerte von 66,4 bis 70,0 dB(A) tags und 55,2 bis 60,5 dB(A) nachts</p> <p>11 Lärmwerte von 65,0 bis 65,2 dB(A) tags und max. 55,1 dB(A) nachts</p> <p>12 Lärmwerte von 65,2 bis 67,0 dB(A) tags und 55,2 bis 56,2 dB(A) nachts</p> <p>auf.</p> <p>Somit sind hier neben der Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte nach der RLS-90 (70/60 dB(A)) auch die Auslösewerte in Wohngebieten von 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts und in Kern- / Mischgebiete 67 dB(A) / tags / 57 dB(A) nachts überschritten. Bei der o.g. Aufzählung wurden der Einfachheit und besseren Vergleichbarkeit halber erst die Dezibel-Werte berücksichtigt, die über den o.g. Auslösewerten liegen.</p> <p>Die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) sind bekannt, wonach bei der Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs eine besondere ortsübliche Gefahrenlage bestehen muss, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung nennt als Orientierung, ob an</p>	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Hauptverkehrsstraßen eine Gefahrenlage besteht, eben diese Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die dort in § 2 Abs. 1 genannten Immissionswerte von tags 67 dB(A) und nachts 57 dB(A).</p> <p>Der Erlass des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 29.10.2018 (sog. Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“, AZ. 4-8826.15/75) verweist als Orientierungshilfe ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen in Betracht kommen auf die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (sog. Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Das VGH-Urteil v. 17.07.2018 (Az. 10 S 2449/17) – und der darauf fußende o.g. Kooperationserlass –, stellen demnach deutlich klar, dass bei Vorliegen der o.g. Auslösewerte (65/55 dB(A)) geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen straßenverkehrsrechtlich nach Ermessensausübung im Einzelfall möglich sind. Es genügt, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags, und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (VGH B.W. Urteil vom 17.07.2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Dass durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (z.B. Tempo 30) der Lärmpegel zwischen 2 – 3 dB(A) reduziert werden kann, ist als geeignetes Mittel anzusehen und auch als solches zu bewerten.</p> <p>Vorbehaltlich der weiteren Stellungnahmen im Zuge der 1. Änderung des LAP u.a. des ÖPNV unterstützen wir als Örtl. Straßenverkehrsbehörde ausdrücklich die Reduzierung der Geschwindigkeiten, wo dies nach erfolgter Abwägung der Stadt Eberbach erforderlich und geboten erscheint. Wir schließen uns insbesondere dem Gutachten des Ing.-Büros Köhler und Leutwein in Bezug auf die Bereiche 05 (Beckstraße) und 06 (Schwanheimer Straße) – sowie auch auf den Teilbereich 09 (Neckarstraße) und 12 (Güterbahnhofstraße) an. Hier ist u.E. eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 Km/h aufgrund der erreichten Lärmwerte zum Schutz der betroffenen Anwohner dringend geboten.</p> <p>Der betroffene (Gesamt-)Streckenabschnitt 05, 06 und 09 weist insg. eine Länge von 1.050 m auf. Somit sind u.E. nach die Belange des fließenden Verkehrs nicht über Gebühr negativ betroffen. Das</p>	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Schutzbedürfnis von insg. 336 Anwohnern wiegt eindeutig schwerer, als die ggf. negativen Auswirkungen (Zeitverlust) des fließenden Verkehrs, inklusive des ÖPNV.</p> <p>Die Bereiche sind als eine zusammenhängende Verkehrsachse beginnend ab der Auffahrt B37 Rtg. Kreisverkehr am Brückenkopf über die Neckarbrücke und im weiteren Verlauf der Beckstraße in die Schwanheimer Straße bzw. Pleutersbacher Straße zu sehen. Deshalb wird angeregt, die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchgängig lückenlos anzuordnen. Der „Lückenschluss“ von weniger als 300 m Länge in denen keine Überschreitung von 65/55 dB(A) vorliegen wird im Kooperationserlass ausdrücklich positiv beschieden. Da die Neckarbrücke eine Länge von ca. 280 m aufweist, wäre dies hier ohne Probleme möglich.</p> <p>Entlang der Beckstraße wird beidseits geparkt, es kommt damit zu Ein- und Ausparkvorgängen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung wäre der Verkehrssicherheit sehr zuträglich. Außerdem handelt es sich um einen ausgewiesenen Schulweg. Gerade zum Schutze verkehrsschwacher Verkehrsteilnehmer ist eine Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h geboten. Negative Auswirkungen auf den Fußgänger- und Radverkehr sind u.E. nicht ersichtlich. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wäre der Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern eher dienlich.</p> <p>Es stellt sich unsererseits außerdem die Frage, ob die in Aussicht stehende Geschwindigkeitsreduzierung auf der L590 (Schwanheimer Straße) bis zum Ortsende ausgedehnt werden kann, bzw. sollte.</p> <p>Für die restlichen Bereiche 01-04, bzw. 11 wird unsererseits angemerkt, dass hier zwar die Anzahl betroffener Personen vergleichsweise gering erscheint, jedoch im Zuge der Gleichbehandlung deswegen eine Geschwindigkeitsreduzierung nicht von vorne herein ausgeschlossen werden sollte.</p>	
<p>Ordnungsziffer 14: IHK Rhein-Neckar, Verkehr und Infrastruktur, E-Mail vom 07.11.2019, eingegangen am 07.11.2019</p>	
<p>Aus Sicht der Wirtschaft sollte die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 km/h ausreichend abgewogen werden. Denn der Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung des Landes Baden-Württemberg vom 29.10.2018 sieht vor, dass das Einführen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen unter anderem gegen die Belange des fließenden Verkehrs, Fahrzeitverlängerungen, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie Verdrängungs-</p>	<p>In der Abwägung der lärm mindernden Maßnahmen in Form einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit steht der negativen Auswirkung auf den Straßenverkehr in Form von Fahrzeitverlängerungen, die durch die Kartierung des Verkehrslärms festgestellte Gesundheitsgefährdung gegenüber. Die lärm mindernde Wirkung einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nach der Fachliteratur und den Berechnungsvorschriften</p>

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

8

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>effekte abgewogen werden muss.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen können zu ungewünschten und kontraproduktiven Effekten führen, beispielsweise Stauungen oder auch Ausweichverkehr. Dies gilt zu berücksichtigen, da die Förderung eines flüssigen Verkehrsablaufs erheblich zur Lärmreduzierung beitragen kann. Es wird angeregt, den Verkehrsablauf dahingehend zu überprüfen und beispielsweise die Schaltung von Lichtanlagen zu optimieren.</p> <p>Ferner wird angemerkt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen nicht dazu führen sollen, dass Straßen, die als Zufahrt zur Stadtmitte oder für die überregionalen und regionalen Verkehrsbeziehungen bedeutend sind, in Ihrer Funktionalität eingeschränkt werden. Dies betreffe beispielsweise die L595 sowie auch die Odenwaldstraße und Friedrichsdorfer Landstraße, auf denen bereits abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierungen eingeführt wurden.</p> <p>Die Einführung von Tempo 30 km/h erscheint auf Basis der Begründung, ein Bereich schliesse an einen anderen Bereich an (wie z. B. Bereich 12 schliesse an den Bereich 10 und 11 an, die Bereiche 05 und 06 jeweils aneinander), fragwürdig.</p> <p>Sofern hier Bezug auf den Kooperationserlass genommen wird, Lückenschlüsse bis zu einer Länge von maximal 300 m einführen zu können, wird auf folgendes hingewiesen. Lückenschlüsse sollen dazu dienen, häufige Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zu vermeiden. Auf durchgehenden Straßen soll dadurch erhöhten Emissionen durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge entgegengewirkt und der Verkehr verflüssigt werden. Liegen zwischen den Bereichen allerdings Einmündungen oder Kreuzungen, wird dieser Effekt durch Abbrems- oder Abbiegevorgänge aufgehoben und die Begründung hält nicht mehr stand.</p> <p>Sollten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung ergriffen werden, wird grundsätzlich dafür plädiert, die Beschränkung auf Tempo 30 km/h nicht ganztägig, sondern nur nachts (22 bis 6 Uhr) einzuführen bzw. gegebenenfalls über eine Beschränkung auf Tempo 40 km/h nachzudenken. Hierbei sollte auch die Verhältnismäßigkeit der verkehrsbeschränkenden Maßnahme gegenüber der Höhe der Lärmwert-Überschreitungen sowie der Anzahl der betroffenen Anwohner geprüft werden. Ebenfalls wird angeregt, den Einbau von lärmoptimierendem Asphalt im Zuge von Sanierungsmaßnahmen anstelle von Verkehrsbeschränkungen in Betracht zu ziehen.</p>	<p>unbestritten.</p> <p>Wesentliche Kenngrößen des Verkehrsablaufs des Kfz-Verkehrs sind die Geschwindigkeiten, die Stetigkeit und Gleichmäßigkeit des Fahrverlaufs. Die Leistungsfähigkeit einer Straße wird dabei von den Knotenpunkten bestimmt. Eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h führt hierbei an innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen führt eher zu einer Verstetigung des Verkehrs. Insofern kann der Argumentation, dass die angestrebte Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h negative Einflüsse auf den Verkehrsablauf haben wird, nicht gefolgt werden.</p> <p>Da im Rahmen der lärmindernden Maßnahmen keine Änderung von bestehenden Vorfahrtsregelungen geplant ist, ist durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auch auf Streckenabschnitten, auf denen unterhalb von 300m Länge keine Überschreitungen der Auslösewerte vorliegen, tritt kein Anstieg der Immissionen durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge auf.</p> <p>Da die Überschreitungen der Auslösewerte sowohl im Tag- und Nachtzeitraum auftreten, sind verkehrsrechtliche Maßnahmen auf den Gesamttageszeitraum geboten. Die Höhe der Überschreitungen ist zudem so deutlich, dass eine mildere Maßnahme – z.B. in Form einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h – keine ausreichend hohe und damit wahrnehmbare Lärminderung ergibt.</p>

1. Änderung des Lärmaktionsplanes der Stadt Eberbach

9

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Anbei werden Handlungsempfehlungen zu umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen zur Information übersendet.</p>	
<p>Ordnungsziffer 15: Verkehrsverbund Rhein-Neckar-GmbH, Team Öffentlicher Personennahverkehr, E-Mail vom 08.11.2019, eingegangen am 08.11.2019</p>	
<p>Die VRN GmbH begrüßt grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. In der vorliegenden 1. Änderung des Lärmaktionsplans ist in Eberbach zur Lärmreduktion die Einführung weiterer Tempo 30-Zonen auf verschiedenen Abschnitten der Hirschhorner Straße, Odenwaldstraße, Beckstraße und Schwanheimer Straße vorgesehen. Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.</p> <p>Die in den geplanten Abschnitten durch Eberbach führenden Buslinien waren schon in der Vergangenheit von zahlreichen geschwindigkeitsreduzierenden Lärminderungsmaßnahmen im Linienverlauf betroffen. Besonders die ein- und ausbrechenden Linie aus dem Umland sind durch ihre Streckenführung (z.B. aus Richtung Buchen) sehr verspätungsanfällig und zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen verschärfen diese Problematik.</p> <p>Die zuständigen Verkehrsunternehmen haben die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im regulären Linienverkehr optimale Anschlüsse für die Fahrgäste auf andere Buslinien bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden.</p> <p>Ohne die Umläufe der betroffenen Buslinien genauer zu prüfen (Bitte hierzu Stellungnahme der SWE und BRN einholen/prüfen), geht die VRN GmbH davon aus, dass sich die Fahrzeiten durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen könnten. Im ungünstigsten Fall müsste für diese Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial und Personal zum Einsatz kommen, dass zu eine Kostensteigerung führen könnte.</p>	<p>Bei den angestrebten verkehrsrechtlichen Anordnungen handelt es sich um eine streckenbezogene Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (Zeichen 274) und nicht um eine Tempo-30-Zone (Zeichen 274.1). Somit ist keine Änderung bestehender Vorfahrtsregeln in der Maßnahme beinhaltet.</p> <p>Aufgrund der teilweise hohen Überschreitungen der Immissionswerte von 65 dB(A) tags, bzw. 55 dB(A) nachts ist eine kurzfristig umsetzbare und wirkende Maßnahme zur Lärminderung erforderlich. Lärm-sanierungsmaßnahmen, z.B. durch die Aufbringung eines lärmarmen Fahrbahnbelags sind nicht mit einem kurzfristigen Zeithorizont umsetzbar. Andere aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzwände), sind in den von Buslinien durchfahrenen Maßnahmenbereichen nicht möglich.</p>

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.</p> <p>Es wird um eine Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen, die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen, gebeten. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30-Zone geben, wird darum gebeten, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.</p>	
<p>Ordnungsziffer 16: Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, Schreiben vom 05.11.2019, eingegangen am 11.11.2019</p>	
<p>In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen hat sich aufgrund einer Rechtsprechung des VGH Baden- Württemberg und des daraufhin geänderten Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr eine neue Beurteilung ergeben. Den Gemeinden wurde ein größerer Entscheidungsspielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen in Lärmaktionsplänen eingeräumt. Im Ergebnis übt die planaufstellende Gemeinde die verkehrsrechtliche Ermessensentscheidung im Lärmaktionsplan aus. Bei der Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen 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 Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach</p>	<p>Auf Basis aktueller Verkehrszahlen (Erhebung 01/2020) wurde eine erneute Schallausbreitungsbeurteilung nach der RLS-90 erstellt und basierend auf den darin ermittelten Immissionswerten ein Maßnahmenplan entwickelt.</p> <p>Auf dieser Datengrundlage erfolgte im Jahr 2020 eine erneute Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 47 d des BImSchG.</p>

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt“. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16 BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, 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>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können demnach nur verbindlich in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden, wenn eine verkehrsrechtliche Ermessensabwägung stattgefunden hat. In dieser Abwägung ist die Entscheidung zu treffen, in welchen Bereichen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen nach Ansicht der planaufstellenden Behörde erforderlich sind. Die aktuell vorgelegte Planung gibt darüber keinen Aufschluss. Die Abwägung ist aus unserer Sicht als wesentlicher Bestandteil des Lärmaktionsplans in die Planung aufzunehmen und entsprechend auch im "Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Verfügung zu stellen. In Bezug auf eine Prüfung unsererseits, ob die Ermessensabwägung der planaufstellenden Behörde ermessensfehlerfrei ist, sind die Stellungnahmen der betroffenen Behörden wie z.B. Polizei und ÖPNV zu den abgewogenen Bereichen in denen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Sicht der planaufstellenden Behörde erforderlich sind, essentiell. Ohne die Ermessensabwägung und die entsprechenden Stellungnahmen der betroffenen Behörden kann keine abschließende Stellungnahme zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans abgegeben und auch keine Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Aussicht gestellt werden.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig und ergeben sich insbesondere aus dem Kooperationserlass. Relevante Gesichtspunkte sind unter anderem:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Anzahl der betroffenen Anwohner, ➤ Höhe der nach RLS-90 berechneten Lärmwerte, 	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bewertung von Verdrängungseffekten, ➤ Auswirkungen auf den ÖPNV, ➤ Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, ➤ anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, ➤ mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung oder straßenbauliche Maßnahmen, die Belange des fließenden Verkehrs, z.B.: die Verkehrsfunktion sowie die Leistungsfähigkeit der Straße <p>Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt, d.h. die Länge der beschränkten Strecke 600m nicht überschreitet.</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrssicherheit <p>Das Straßenverkehrsamt weist außerdem darauf hin, dass nur aktuelle Verkehrs- und Lärmdaten als Grundlage für eine umfängliche Prüfung dienen können. Dies auch vor dem Hintergrund, etwaige Zunahmen des Verkehrs feststellen und dadurch ggf. weitere Gebäude mit Lärmwertüberschreitungen identifizieren zu können. Die der Planung zu Grunde gelegten Verkehrsdaten müssten zumindest durch eine aktuelle Verkehrserhebung überprüft und bestätigt werden.</p>	
<p>Ordnungsziffer 17: Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Gewerbeaufsicht u. Umweltschutz, Scheiben vom 06.11.2019, eingegangen am 11.11.2019</p>	
<p>Aus Sicht des Amtes für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz bestehen keine Bedenken. Weitere Anregungen oder Hinweise sind von hier aus derzeit nicht erforderlich.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Ordnungsziffer 18: Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 1 -Steuerung, Verwaltung u. Bevölkerungsschutz- Scheiben vom 08.11.2019, eingegangen am 14.11.2019</p>	
<p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist für Gemeindestraßen die örtliche Straßenverkehrsbehörde (Verwaltungsgemeinschaft Eberbach- Schönbrunn), für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höhe-</p>	<p>Auf Basis aktueller Verkehrszahlen (Erhebung 01/2020) wurde eine erneute Schallausbreitungsbe-rechnung nach der RLS-90 erstellt und basierend auf den darin ermittelten Immissionswerten ein Maßnahmenplan entwickelt.</p> <p>Auf dieser Datengrundlage erfolgte im Jahr 2020 eine erneute Öffentlichkeits- und Behördenbetei-ligung gemäß § 47 d des BImSchG.</p>

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>ren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis e, V, Rn. 18, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 16.</p> <p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.</p> <p>Dies ist regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV). Die Berechnung des Lärmpegels erfolgt hierbei nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht nach der für die Lärmkartierung angewandten vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen (VBUS).</p> <p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, 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 uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Der Kooperationserlass besagt 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 unterblie-</p>	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>ben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten und Fahrzeitverlängerungen, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr.</p> <p>Hierzu erforderlich sind aktuelle Zahlen. Wie das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein unter dem Punkt Auswertung der Kartierung treffend ausführt, sind die als Grundlage der Kartierung herangezogenen Verkehrszahlen aus dem Analysefall 2012 nicht mehr aktuell. Es wäre daher möglich, dass Einschätzungen oder Mutmaßungen bezüglich der Entwicklung der Verkehrszahlen vor Gericht keinen Bestand haben, wenn es neuere Zahlen gibt.</p> <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden manchmal im Rahmen von Lärmaktionsplänen durch die Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.</p> <p>In der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes sind 13 Bereiche als geplante Maßnahmen zur Lärminderung in Form einer Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit genannt. Es besteht unter anderem dann ein Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung unter Abwägung aller Belange im Rahmen einer Gesamtbilanz, wenn die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenen reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus. Die weiteren Aus-</p>	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>führungen beziehen sich deshalb auf die Bereiche 5 und 6, in eingeschränktem Maße auch auf die Bereiche 9 und 12, die auch im Rahmen der Empfehlung für das weitere Vorgehen vom Ingenieurbüro Koehler & Leutwein präferiert wurden.</p> <p>In den Bereichen 5 und 6 sind gemäß den Ausführungen in der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts in der Beckstraße (L 595) für ca. 147 Bewohner und in der Schwanheimer Straße für ca. 69 betroffene Bewohner überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt werden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies nicht zu beanstanden.</p> <p>Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können. Bei angrenzenden Bereichen, wie in den Bereichen 9 und 12, die eine bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung ergänzen/verlängern, ist stets die dann entstehende Gesamtlänge der Maßnahme zu betrachten und es muss eine Abwägung dahingehend erfolgen, unter welchen Voraussetzungen eine Ergänzung/Verlängerung sinnvoll ist.</p> <p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies erforderlich ist. Dort, wo die rechtlichen Voraussetzungen nicht vorliegen, ist dies leider nicht möglich.</p>	

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
B – frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit	
Ordnungsziffer 1: Anwohner, Schwanheimer Straße, Schreiben vom 01.04.2019, eingegangen am 02.04.2019	
<p>Bei der vor ein paar Jahren schon einmal durchgeführten Verkehrsmessung in der Schwanheimer Straße, durch das Ingenieurbüro Koehler & Leutwein, wurden die Messungen bei uns vor dem Haus wohl durchgeführt, allerdings zu einem Zeitpunkt (9.15 Uhr), an der die Straße am wenigsten befahren wird. Die damaligen Messungen in der Beckstraße bzw. im unteren Bereich der Schwanheimer Straße wurden zu einem früheren Zeitpunkt durchgeführt, an der das Verkehrsaufkommen am höchsten war (Berufs- bzw. Schulverkehr um 6.30 Uhr bis 8.30 Uhr bzw. 16.00 Uhr bis 20.00 Uhr). Deswegen waren die Ergebnisse der Messungen im oberen Bereich der Schwanheimer Straße geringer.</p> <p>Das Problem mit dem Verkehrsaufkommen und Lärmbelastung betrifft uns auch an Wochenenden, an denen man sich im Freien erholen möchte. Überflutet werden wir an den Wochenenden von Motorrädern, die sich nicht an die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h halten. Dies geschieht oft mit offenem Auspuff und weit mehr als 80 Dezibel. Unter der Woche haben wir das Problem mit dem immer stärker werdenden LKW-Verkehr.</p> <p>Wir haben nicht nur das Problem mit dem Lärm, sondern haben auch Bedenken unsere Kinder alleine über die Straße laufen zu lassen, wenn sie auf dem Weg zur Schule sind. Wir denken wir sprechen im Namen mehrerer Familien, die in diesem Bereich wohnen.</p> <p>Das Problem mit den Motorrädern, die den meisten Lärm produzieren (Wochenende), wurde beim damaligen Lärmaktionsplan von dem Ingenieurbüro Koehler & Leutwein, sowie die Uhrzeiten der Messungen in keinsten Weise berücksichtigt.</p> <p>Die Einrichtung einer Tempo 30 Zone auch im oberen Bereich der Schwanheimer Straße würden wir sehr begrüßen.</p>	<p>Die Ermittlung der Verkehrszahlen erfolgte an Knotenpunkten von 6 bis 10 Uhr, sowie 15 bis 19 Uhr. Basierend auf den gezählten Verkehrsmengen wurde ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) ermittelt. Dieser diente zur Berechnung der Schallemissionen des Verkehrswegs nach der anzuwendenden Richtlinie RLS-90. Bei den nach der RLS-90 ermittelten Immissionswerten handelt es sich um einen gemittelten Pegel. Vorbeifahrtpegel einzelner Fahrzeuge können demnach den in den Anlagen zum Lärmaktionsplan dargestellten Immissionswert überschreiten. In der Verkehrszählung wurden auch Motorräder berücksichtigt und sind demnach in die Bewertung miteingeflossen.</p> <p>Aus der richtlinienkonformen Schallausbreitungsbeziehung geht hervor, dass nur in der unteren Schwanheimer Straße Immissionen von >65 dB(A) tag und/oder >55 dB(A) nachts anzutreffen sind. In der oberen Schwanheimer Straße sind aufgrund der deutlich geringeren Verkehrsbelastung diese Überschreitungen der Immissionswerte nicht mehr gegeben.</p>
Ordnungsziffer 2: Bürgerinitiative Beckstraße / untere Schwanheimer Straße E-Mail vom 08.11.2019, eingegangen am 08.11.2019	
<p>Unsere Bürgerinitiative Beckstraße / untere Schwanheimer Straße hat mit Freude zur Kenntnis genommen, dass wir nun auch mithilfe des Lärmak-</p>	<p>Nach der anzuwendenden Richtlinien RLS-90 sind Zuschläge für einen schlechten, zusätzlichen Lärm erzeugenden Fahrbahnbelag nicht zu vergeben. Die</p>

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
<p>tionsplans eine konkrete Aussicht auf Tempo 30 in der Beckstraße und der unteren Schwanheimer Straße haben.</p> <p>Nach intensiver Auseinandersetzung mit unserer Verkehrssituation sind wir der Meinung, dass mit der Einführung von Tempo 30 noch nicht alle Probleme gelöst sind, mit denen wir uns tagtäglich konfrontiert sehen. Daher möchten wir betonen, dass wir weitere Maßnahmen für unerlässlich halten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung des Fahrbahnbelags, der so marode ist, dass es durch vor allem durch die deutliche Zunahme des Lastwagenverkehrs stündlich mehrfach zu extrem belastenden Lärmspitzen und starken Erschütterungen der Häuser kommt. • Verengung der Beckstraße am unteren Ende durch Einrichten von Bushaldebuchten bzw. einer Verkehrsinsel als Querungshilfe für Fußgänger und Verringerung von Fahrgeschwindigkeit. • Querungshilfe für Fußgänger im unteren Bereich der Schwanheimer Straße und Stopp-Schild an der Einmündung in die Beckstraße (z.B. Zebrastreifen oder kleine Verkehrsinsel). • Besserer Schutz des Gehwegs an der Ecke Schwanheimer Str. / Beckstr., der von Autofahrern beim Rechtsabbiegen immer noch oft überfahren wird • Neueinzeichnung der Parklinien auf den Gehsteigen, die nur noch an wenigen Stellen zu erkennen sind, sowie deutliche Kennzeichnung, dass sie keine Radwege sind. • Kontrollen der Parksituation, da die Gehsteige nach wie vor sehr oft ordnungswidrig zugeparkt sind • Tempokontrollen am sehr frühen Morgen oder spät abends oder sonntags (Motorradrennstrecke bei schönem Wetter) • Sperrung der L590 zwischen Schwanheim und Eberbach für Durchgangsverkehr ab 3t Gewicht. 	<p>Schallausbreitungsberechnung stellt daher einen Immissionszustand dar, wie er sich bei einem nicht sanierungsbedürftigen Fahrbahnbelag ergibt. Hier sind unter dieser Voraussetzung schon Immissionen an Wohngebäuden zu verzeichnen, die die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen rechtfertigen. Eine Erneuerung des Fahrbahnbelags liegt bei dieser Landesstraße nicht in der Hoheit der Stadt Eberbach. Mittel bis langfristig kommt ggf. auch die Aufbringung eines lärmarmen Fahrbahnbelags zur Lärmminde- rung in Frage. Die Entscheidung hierzu liegt aber in der Hoheit des Landes.</p> <p>Die angeregten baulichen Veränderungen sind im Rahmen des Lärmaktionsplans mit Gründen des Lärmschutzes nicht zu begründen, können aber zur Akzeptanz der Maßnahme beitragen.</p> <p>Die Zuständigkeit für bauliche Veränderungen liegt beim Straßenbaustraßen in Abstimmung mit der Stadt Eberbach.</p>

Zusammenfassung und Kommentierung der im Zuge der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung eingegangenen Stellungnahmen

Einwände/Anregungen	Stellungnahme der Verwaltung
Ordnungsziffer 3: Anwohner, obere Schwanheimer Straße, Mail vom 14.11.2019, eingegangen am 14.11.2019	
<p>Bei der Einsichtnahme in die Planunterlagen haben wir festgestellt, dass für den oberen Bereich der Schwanheimer Str. (Einmündung Scheffelstr. / Klingenbergweg) keine Kennzeichnungen zu den Lärmbelastungen eingezeichnet bzw. ermittelt sind. Nach unserer Vermutung wurde darauf aufgrund der geringeren Verkehrsbelastung verzichtet. Aus unserer Sicht sollten diese Lärmbelastungen in der oberen Schwanheimer Str. dringend nachträglich eingearbeitet werden. Insbesondere weil, aufgrund des Gemeinderatsbeschlusses, die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf der Grundlage des Lärmaktionsplans für die gesamte Schwanheimer Str. beantragt wurde.</p> <p>Mit den jetzt vorliegenden Planunterlagen fehlt die Datengrundlage für die geforderte Geschwindigkeitsreduzierung.</p>	<p>Die Kartierung des Straßenverkehrslärms erfolgte für den gesamten Verlauf der Schwanheimer Straße. Da die Verkehrsbelastung im Verlauf von Beckstraße bis Ortsausgang stark abnimmt, sind im oberen Teil der Schwanheimer Straße auch keine Immissionen von über 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts zu verzeichnen. In den Detailkarten sind nur die Bereiche dargestellt, in denen diese Überschreitungen anzutreffen sind und somit die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen rechtfertigt.</p>

Eberbach, den 03.05.2021