

Eberbach, den 17.04.2018

MITTEILUNG

Von 320/60 an A

Stellungnahme der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde der vVG Eberbach-Schönbrunn unter Beteiligung des Straßenbaulastträgers (Stadtbauamt Eberbach) im Zuge der Gesamtabwägung zu Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstraße (Gemeindestraße) zur Vorlage an das Regierungspräsidium Karlsruhe – Höhere Straßenverkehrsbehörde

Zu dem beim Regierungspräsidium Karlsruhe – Höhere Straßenverkehrsbehörde - am 29.07.2016 gestellten Antrag auf Anordnung von Tempo 30 Streckenbegrenzung in der Friedrichsdorfer Landstraße (Gemeindestraße), unter Einbezug der Antwortschreiben des RP Karlsruhe vom 04.08.2016 (AZ.16-3850.3-52/394-15) und 27.10.2016 (AZ. 16b3-3850.3-52/475-14 bzw. 394-15), haben die Örtliche Straßenverkehrsbehörde der Stadt Eberbach und das Stadtbauamt die vom RP geforderte dezidierte Abwägung der Vor- und Nachteile (Gesamtabwägung) vorgenommen und sind zu dem folgenden Ergebnis gelangt.

I. Ergebnis

Die Einrichtung von Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstraße (Gemeindestraße) zwischen Einmündung L524 und Hohenstaufenstr. ist nach der aktuellen Rechtslage und dem momentanen Ausbauzustand nicht rechtskonform realisierbar und würde in der Gesamtabwägung für das übrige Straßennetz mehr verkehrliche Nachteile als Vorteile bringen.

II. Sachverhalt:

(incl. Beschreibung der Örtlichkeit und Funktion der Straße)

Es handelt sich bei der Friedrichsdorfer Landstraße ab der Einmündung L524 Neue Dielbacher Straße bis Einmündung Hohenstaufenstr. (Übergang in die Odenwaldstr.) auf einer Länge von ca. 600 m um eine Haupteinmündungs- und Vorfahrtsstraße mit einer durchschnittlichen Breite von ca. 7 m mit beidseits der Fahrbahn verlaufenden Gehwegen (Durchschnittsbreite 1,50 m). Teilweise ist aufgrund der großzügigen Gehwegbreite (teilweise 2 m), das Parken mit Markierung erlaubt.

Dieses ehemals als Landesstraße L2311 klassifizierte Teilstück der Friedrichsdorfer Landstraße wurde mit dem Bau der Umgehungsstraße (Wilhelm-Blos-Str.) im Jahr 1999 zum 31.01.2000 (Anzeige im Staatsanzeiger) vom Regierungspräsidium Karlsruhe zur Gemeindestraße herabgestuft (ebenso im weiteren Verlauf die Güterbahnhofstr.).

Wenngleich die Friedrichsdorfer Landstr. somit nicht mehr vornehmlich dem überörtlichen Verkehr dient, übernimmt sie dennoch weiterhin die Funktion einer wichtigen innerörtlichen Verkehrsverbindung und stellt mit der Odenwaldstr. in Achsenrichtung Süd-West/Nord-Ost die Anbindung der Innen- bzw. Kernstadt an die Wohngebiete Scheuerberg bis Steige/Eberbach-Nord dar. Sie dient damit in hohem Maße dem innerstädtischen Ziel- und Quellverkehr und ist die wichtigste und einzig adäquate Umleitungsstrecke im Hochwasserfall.

Außerdem handelt es sich beim dem Gebiet um die Friedrichsdorfer Landstraße um kein reines Wohngebiet, sondern ein Mischgebiet mit diversen Gewerbeeinheiten (Gärtnerei, Autohaus, Tankstelle und kleine Geschäften), sowie angrenzend der Eberbacher Hauptfriedhof.

Um der erfolgten Herabstufung der Friedrichsdorfer Landstraße und deren Verkehrsberuhigung bzw. im weiteren Verlauf auch der der Innenstadt gerecht zu werden, wurde die überörtliche Vorwegweisung nach Fertigstellung der neuen L2311 (Umgehungsstraße) entsprechend angepasst. Sämtlicher überörtlicher Verkehr aus Waldbrunn (L524) und Gaimühle-Friedrichsdorf (L2311) wird über die Umgehungsstraße geleitet. Die in der jüngsten Vergangenheit erfolgten Verkehrszählungen (zuletzt 2017) belegen, dass es in der Friedrichsdorfer Landstraße dadurch zu einer signifikanten Verkehrsabnahme gekommen ist.

III. Verfahrensgeschichte

Mit Schreiben des Bürgermeisters vom 29.07.2016 wurde beim Regierungspräsidiums Karlsruhe die Anordnung von Tempo 30 in dem unter I. benannten Streckenabschnitt der Friedrichsdorfer Landstr. beantragt. Der Antrag gibt dem politischen Willen von Bürgermeister und Gemeinderat Ausdruck. Der Gemeinderat hat sich im Sinne der Anwohnerinitiative Friedrichsdorfer Landstraße für eine Tempo 30-Regelung ausgesprochen.

Mit Schreiben des Regierungspräsidiums vom 04.08.2016 und 27.10.2016 wurde aufgrund der im Folgenden dargestellten Sach- und Rechtslage eine dezidierte Gesamtabwägung aller damit verbunden Vor- und Nachteile eingefordert. In diese sind danach u.a. einzubeziehen:

- Umleitung im Hochwasserfall,
- Verkehrsverlagerungen,
- Prognosen bei gleichzeitiger Anordnung von Tempo 30 in der Hirschhorner Landstr.

In der Folge hat die Verwaltung weitere Stellungnahmen von Polizei und Landratsamt (Straßenverkehrsamt), sowie ein Sachverständigengutachten durch das Ing.-Büro Köhler und Leutwein (Karlsruhe) eingeholt.

Der Gemeinderat wurde dabei stets auf dem Laufenden gehalten, zuletzt in der Gemeinderatssitzung vom 27.07.2017, in der das Ergebnis der Verkehrsuntersuchung (incl. Verkehrszählung) vorgestellt wurde.

Die Auswertungen liegen nunmehr vollständig vor. **Die Informationen zum anhängigen Verfahren im Detail (Gutachten v. Köhler / Leutwein, Unfallstatistiken etc.) werden dieser Mitteilung als Anlagen beigelegt (siehe Auflistung am Ende der Ausführungen); auf diese wird für die Einzelheiten verwiesen.**

IV. Begründung

Entsprechend dem vorstehend beschriebenen Auftrag des Gemeinderats werden in der Folge die unterschiedlichen Möglichkeiten der StVO für die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Friedrichsdorfer Landstr. dargestellt.

4.1 Rechtl. Voraussetzungen für eine Tempo 30 Streckenbegrenzung nach StVO

Nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO dürfen Verkehrszeichen / -einrichtungen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände (z.B. Unfallschwerpunkte, Gefahrenstellen etc.) zwingend erforderlich ist.

4.1.1 Besondere Gefahrenlage/Verkehrssicherheit:

Insbesondere dürfen nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter (z.B. Leben und Gesundheit) erheblich übersteigt.

Die zum 30.11.2016 in Kraft getretene Änderung der StVO in diesem speziellen Punkt erleichtert die Einrichtung von Tempo 30 als Streckenbegrenzung lediglich im unmittelbaren Bereich von an der Straße gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemein bildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegehäusern und Krankenhäusern. Es sind dort keine derartigen Einrichtungen vorhanden.

Laut Aussage des Polizeipräsidiums Mannheim – Sachbereich Verkehr - handelt es sich bei dem betreffenden Abschnitt der Friedrichsdorfer Landstr. um **keinen** Unfallschwerpunkt, wie der beigefügten Statistik (Anlage) zu entnehmen ist. In den vergangenen Jahren durchgeführte Geschwindigkeitsmessungen sind unauffällig, die Überschreitungen liegen zwischen 0,2% und 1,2 %. Damit besteht auch nach Ansicht der Polizei keine Möglichkeit, aus diesen Gründen eine Tempo 30 Streckenbegrenzung einzuführen.

4.1.2 Lärmschutz:

Die Straßenverkehrsbehörden können gem. § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 1b Nr. 5 StVO den Verkehr zum Schutze der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.

Hier wird auf die bereits vorliegenden Ausführungen der Lärmaktionsplanung durch das beauftragte Ingenieurbüro Köhler und Leutwein verwiesen. Wie zuletzt in der zugehörigen Beschlussvorlage des Gemeinderats 2017/129/1 ausführlich dargestellt, werden die Auslösewerte von 70 dB(A) tags und 60dB(A) nachts an Wohngebäuden in der Friedrichsdorfer Landstr. **nicht** überschritten. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf dieser Strecke bzw. diesem Abschnitt ist daher aus Lärmschutzgründen nach der StVO nicht möglich. Auf die weiteren Gutachten desselben Ingenieurbüros vom Mai 2017 und Februar 2018 wird verwiesen! Siehe Anlage.

4.1.3 Geordnete städtebauliche Entwicklung (§ 45 Abs. 1b Nr. 5 2.HS StVO):

Auf dieser Grundlage ist die streckenweise Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung möglich, um die städtebauliche Entwicklung zu unterstützen. Hierzu muss allerdings ein städtebauliches Konzept vorliegen. Hier wurde im Oktober 2012 ein Gutachten bzw. eine Machbarkeitsuntersuchung des Umbaus des Knotenpunkts L524/Friedrichsdorfer Landstr. beim Ing.-Büro Köhler und Leutwein in Auftrag gegeben. Ziel dieser Untersuchung war eine durch den Umbau des Knotenpunkts zur abknickenden Vorfahrt baulich unterstützte verkehrliche Unterordnung der Friedrichsdorfer Landstr., um ihr somit den Charakter einer Vorfahrtsstraße / Hauptverkehrsstraße zu nehmen. Zusammen mit anderen Maßnahmen (z.B. der Bau eines Kreisverkehrs an der L2311, Güterbahnhofstr. und der nach dem Umbau des Knotenpunkts L524 und des Rückbaus der Friedrichsdorfer Landstr. nunmehr möglichen Streckenbegrenzung auf Tempo 30 etc.) hätte dies eine deutliche Reduzierung des Durchgangsverkehrs zur Folge. Dieser Lösungsansatz wurde jedoch aufgrund der hohen Baukosten von ca. 540.000 Euro brutto nicht mehr verfolgt. Weitere Ausführungen zur städtebaulichen Entwicklung entnehmen Sie bitte den Gutachten von Köhler / Leutwein vom Mai 2017 und Februar 2018.

Auch kam hier hinzu, dass die Örtliche Verkehrsbehörde und die Polizei sich wegen der hohen Bedeutung der Straße als Umleitungsstrecke im Hochwasserfall, sowie als wichtiger Notfall- und Rettungsweg (Anfahrt zum Krankenhaus), gegen eine Verengung/Umbau der Fahrbahn ausgesprochen haben. Derartige bauliche Veränderungen würden aus polizeilicher Sicht zu negativen Auswirkungen hinsichtlich der Leistungsfähigkeit bzw. einer schnellen Notfallversorgung führen. Neben den erheblichen Kosten, aufgrund derer der Gemeinderat bislang ein derartiges Konzept (bzw. die zugehörigen Baumaßnahmen) abgelehnt hat, sprechen also auch Gründe der öffentlichen Sicherheit gegen diese Möglichkeit.

4.2 Tempo 30-Zonenregelung:

Nach § 45 Abs. 1c StVO ordnen Straßenverkehrsbehörden innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf Tempo 30 Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an.

Schon der Wortlaut des Gesetzes in § 45 Abs. 1 c, S. 2 StVO sagt jedoch eindeutig aus, dass sich die „Zonen-Anordnung weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs- noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306)“ erstrecken darf. Wie eingangs ausgeführt, handelt es sich bei der Friedrichsdorfer Landstraße um eine solche Vorfahrtsstraße. Wie vorstehend ausgeführt, ist dies im Hinblick auf ihre Verkehrsbedeutung und aufgrund der baulichen Situation auch erforderlich bzw. geboten. Zudem ist das Gebiet kein reines Wohngebiet. Ferner setzt die Anordnung von Tempo 30 auf dieser rechtlichen Grundlage voraus, dass die Maßnahme aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist (vgl. König, in Hentschel / König / Dauer, Straßenverkehrsrecht, Rz. 37 zu § 45 StVO). Aus den bereits zuvor ausgeführten Gründen ist dies hier jedoch nicht der Fall. Eine Zonenregelung auf dieser rechtlichen Grundlage kommt daher ebenso wenig in Betracht.

Fazit zu 4.1 und 4.2:

Die Anordnung von Tempo 30 scheidet aus rechtlichen Gründen aus, da die Tatbestandsvoraussetzungen der einschlägigen Ermächtigungsgrundlagen der StVO nicht erfüllt sind.

4.3 Weitere Abwägung:

Wie ausgeführt, überschreiten die Lärmwerte hier weder die Grenzwerte, die ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde durch eine Geschwindigkeitsregelung zwingend erforderlich machen, noch den sog. „Auslösewert“, der dies zumindest grundsätzlich möglich macht.

Aufgrund der Anwohnerbeschwerden soll dennoch eine umfassende Betrachtung der möglichen Folgen einer streckenmäßigen Anordnung von Tempo 30 in dem betreffenden Abschnitt der Friedrichsdorfer Landstr. unter Einbeziehung aller weiteren Kriterien erfolgen. Nach der Rechtsprechung hat die Straßenverkehrsbehörde dem besonderen Anliegen der Wohnruhe und dem hohen Rang der Gesundheit Rechnung zu tragen (vgl. König, in Hentschel / König / Dauer, Straßenverkehrsrecht, Rz. 29 zu § 45 StVO m.w.N.). Bei der Ausübung ihres pflichtgemäßen Ermessens hat sie daher eine Abwägung der beteiligten Interessen vorzunehmen. Dabei hat sie die Funktion der Straße im Rahmen der Freizügigkeit des Verkehrs einerseits und den Schutz der Wohnbevölkerung andererseits einzustellen (vgl. König a.a.O.). Dies entspricht auch den Vorgaben des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Von dort wurde hierfür eine dezidierte Abwägung aller Vor- und Nachteile bei der Einführung von Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstr. gefordert (vgl. Schreiben vom 04.08.2017, 27.10.2017).

Entsprechend diesen Vorgaben sind die nachfolgenden Belange in die Abwägung einzustellen:

4.3.1 Hochwasserfall:

Laut dem Polizeirevier Eberbach und dem Polizeipräsidium Mannheim wäre aus dortiger Sicht, durch eine 30 km/h Streckenbegrenzung – ohne bauliche Maßnahmen an der Straße - die grundsätzliche Leistungsfähigkeit im Hochwasserfall weiterhin gegeben.

Dagegen spricht jedoch aus polizeilicher Sicht der im Streckenverlauf sehr unterschiedliche Ausbauzustand (insbesondere Straßenbreite). Aus polizeilicher Sicht ist es daher fraglich, ob eine durchgehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h unter diesen Umständen von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert wird. Dieser Einschätzung schließt sich die Örtliche Straßenverkehrsbehörde an.

4.3.2 Verdrängungseffekt (Auswirkungen auf andere Straßen), sowie Verkehrszählung und Prognosen

Weitere wesentliche Entscheidungsgrundlage sind die aktuelle Verkehrssituation und die voraussichtlichen Auswirkungen von Tempo 30 in diesem Abschnitt der Friedrichsdorfer Landstr. auf das Straßennetz bzw. andere Straßen. Hierzu wurde ein Sachverständigengutachten (Ing.-Büro Köhler und Leutwein) eingeholt, dem die berechneten Verkehrsströme, Verdrängungen und Prognosen (Anlage) im Detail zu entnehmen sind.

Das Gutachten beruht auf einer Fortschreibung bekannter Untersuchungen auf der Grundlage einer erneuten Verkehrszählung.

Einleitend ist festzuhalten, dass sich gem. des neuen Gutachtens aus 2017 im Vergleich zur letzten Verkehrszählung im Jahr 2011, folgende Änderungen ergeben haben:

1. Zunahme des Verkehrs in der Wilhelm-Blos-Str. (L2311):
1.200 Kfz/24 h
2. Zunahme des Verkehrs in der Friedrichsdorfer Landstr. (L524) zwischen Neuer Dielbacher Str. (L524) und Wilhelm-Blos-Str. (L2311):
800 Kfz/24 h
3. **Abnahme des Verkehrs in der Friedrichsdorfer Landstr. (Gemeindestraße)** zw. Neue Dielbacher Str. (L524) und Hohenstaufenstr.:
500 Kfz/24 h
4. Konstant gebliebener Verkehr in der Hirschhorner Landstr. (L2311) UND Odenwaldstr. zw. Güterbahnhofstr. und Hohenstaufenstr.
5. Leichte Zunahme des Verkehrs in der Odenwaldstr. zwischen Neuer Markt und Güterbahnhofstr.:
500 Kfz/24 h

Von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Friedrichsdorfer Landstraße wären bei einer gleichzeitigen Tempo 30 Beschränkung in der Hirschhorner Landstraße, bei der die Auslösewerte Tags wie auch Nachts überschritten sind und deswegen vordringlicher Bedarf zur Temporeduzierung bestünde, vor allem die

- Wilhelm-Blos-Str. (Zunahme um 500 – 1.100 Kfz/24h),
- die Güterbahnhofstr. (Zunahme um 400 – 700 Kfz/24h)
- und die Friedrich-Ebert-Str. (Zunahme um insg. 1500 Kfz/24 h) betroffen.

Im Gegenzug würde sich das Verkehrsaufkommen in der

- Friedrichsdorfer Landstraße um 800 Kfz/24 h verringern
- Ebenso kann mit ca. 1000 Kfz/24 h weniger in der Hirschhorner Landstraße gerechnet werden.

Bei einer genaueren Betrachtung dieser Verkehrsverlagerungen auf ihre positiven oder negativen Auswirkungen auf die betroffenen Straßen ergibt sich das folgende Bild:

➤ **Wilhelm-Blos-Str. L2311:**

Eine weitere Zunahme des Verkehrs auf der Wilhelm-Blos-Str. sieht die Örtliche Straßenverkehrsbehörde kritisch. Wir verweisen hierzu auf die bereits bekannte Problematik der Überlastung des Knotenpunktes an der Einmündung der Güterbahnhofstraße (siehe Verkehrsuntersuchung „Güterbahnhofstr.“ vom selben Ing.-Büro Köhler / Leutwein aus dem Jahr 2011).

Ebenso problematisch ist die schlechte Querungsmöglichkeit für Fußgänger. Zwischen der LSA am Neuen Weg und der Höhe Shell-Tankstelle gibt es lediglich eine beidseitige Bordsteinabsenkung auf Höhe der Güterbahnhofstr., wo drei Fahrspuren überquert werden müssen. Die beiden LSA sind fußläufig auf der westlichen Fahrbahnseite nicht zu erreichen, da dort keine Gehwege vorhanden sind. Die Situation wurde bei mehreren Verkehrstagfahrten mit dem Straßenverkehrsamt Rhein-Neckar-Kreis bemängelt.

Laut dem Polizeipräsidium Mannheim handelt es sich im Bereich Wilhelm-Blos-Str. / Frd.-Ebert-Str. auch um einen Unfallschwerpunkt; siehe beigefügte Meldung vom 06.04.17!

In der Summe ist festzuhalten, dass es zum jetzigen Zeitpunkt aus Verkehrssicherheitsgründen unverantwortlich wäre, in Kenntnis der oben beschriebenen Situation, noch mehr Verkehr auf die Wilhelm-Blos-Str. zu verdrängen.

➤ **Güterbahnhofstraße:**

Die Güterbahnhofstr. ist hauptsächlich durch Gewerbeansiedlungen und Einzelhandel (u.a. ein großer Supermarkt) geprägt, jedoch u.a. auch ein wichtiger Schulweg. Ebenso erfolgt die Anbindung des Altenpflegeheims „Lebensrad“ und einer Kinderarztpraxis im Schafwiesenweg über diese Straße. Angrenzend liegt der Eberbacher Bahnhof, der von den in der Güterbahnhofstr. gelegenen Pendlerparkplätzen fußläufig über einen Steg erreicht werden kann. Dieser dient auch der Anbindung der Innenstadt für den Fuß- und Fahrradverkehr. Es ist daher ein sehr hohes Fußgängeraufkommen zu verzeichnen, sowie reger Parkverkehr durch die beiden beidseitigen Parkplätze Höhe der Stadtwerke Eberbach. Auch hier wäre durch eine Zunahme des Verkehrs durch die prognostizierte Verdrängung bei Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstraße mit negativen Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit zu rechnen. Es gibt nur zwei signalisierte Fußgängerampeln (Höhe Odenwaldstr. und REWE Markt).

➤ **Friedrich-Ebert-Straße:**

Am kritischsten sieht die Örtliche Straßenverkehrsbehörde die Zunahme des Verkehrs in der Friedrich-Ebert-Str. (Tempo 30 Zone). Schon allein durch die in Aussicht stehende Tempo 30 Regelung in der Hirschhorner Landstraße ist mit einem Zuwachs von 1.000 Kfz/24 h zu rechnen. Bei einer zusätzlichen Tempo 30 Beschränkung in der Friedrichsdorfer Landstraße kämen laut dem Ing. Büro Köhler / Leutwein nochmals 500 Kfz/24 h hinzu (insg. 1500 Kfz/24 h).

Es handelt sich bei der Friedrich-Ebert-Str. vornehmlich um ein Wohngebiet (mit einer Berufsschule, Arztpraxen und einem Altenwohnheim).

Außerdem verkehrt hier der ÖPNV mit mehreren Buslinien und Haltestellen darauf. Sie ist mit der Friedrichstraße (aus Rtg. B37) die einzige Zufahrt in die Eberbacher Innenstadt. Das Fußgängeraufkommen ist sehr hoch (u.a. Schulweg). Es findet durch

die beidseitige Beparkung reger Park-such-Verkehr statt, Ein- und Ausparkvorgänge sind naturgemäß häufig der Fall.

Stärker als noch in der Güterbahnhofstr. kann die Örtliche Straßenverkehrsbehörde eine Verkehrszunahme dort nicht befürworten. Diese Ansicht teilt i.Ü. auch das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde.

4.3.3 Tempo 30 Hirschhorner Landstraße

Besonderer Betrachtung in diesem ganzen Zusammenhang bedarf die Situation in der Hirschhorner Landstraße. Anders als in der Friedrichsdorfer Landstraße sind dort die gesetzlichen (Lärm-)Grenzwerte in Teilbereichen überschritten, so dass ein vordringlicher Bedarf für lärmindernde Maßnahmen besteht. Dies ist auch der Beschlussvorlage des Gemeinderats 2017/129/1 (Lärmaktionsplanung) zu entnehmen. Wie im Schreiben vom 12.11.2015 (AZ. 16b3-3850.3-52/394-15) seitens des RP Karlsruhe festgehalten, würde das RP daher dort einer streckenmäßigen Tempobegrenzung auf 30 Km/h zustimmen, falls der für diese Straße zuständige Rhein-Neckar-Kreis dies anordnet. Von Seiten des Landratsamtes wurde daher mit Schreiben vom 15.12.2016 auch konkret in Aussicht gestellt, diese Maßnahme durchzuführen. Voraussetzung sei es jedoch, dass in der Odenwaldstr. und der Friedrichsdorfer Landstr. keine weiteren Geschwindigkeitsbeschränkungen vorgenommen würden. Zugleich weist auch das Landratsamt auf die vorstehend aufgeführten negativen Folgen von Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstr. für das übrige Straßennetz und die weiteren Nachteile hin.

Ein weiterer Aspekt ist die Pflicht der Kommunen und auch der Straßenverkehrsbehörden, ein leistungsfähiges überörtliches Verkehrsnetz zu unterhalten und zu gewährleisten. Eberbach kommt hier die Funktion eines Verteilerknotens zu, der die Verkehre aus und in den Odenwald kanalisiert. Würde sowohl in der Friedrichsdorfer Landstraße als auch in der Hirschhorner Landstr. eine Streckenbegrenzung auf 30 Km/h erfolgen, wäre dies – neben den anderen beschriebenen Nachteilen – nicht mehr gewährleistet.

Im Ergebnis zeigt es sich, dass die Einführung von Tempo 30 in der Friedrichsdorfer Landstr. zu deutlich mehr Nachteilen führen würde, als die Einführung von Tempo 30 in der Hirschhorner Landstr. Eine gleichzeitige Einführung in beiden Straßenabschnitten scheidet aus diesem Grund deshalb aus. Berücksichtigt man den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, ist aufgrund der deutlich höheren Belastung der Anwohner der Hirschhorner Landstr. der Einführung von Tempo 30 dort Priorität einzuräumen.

4.3.4 Tempo 40 - Regelung

Auf die Ausführungen des Gutachtens des Ing. Büros Köhler/Leutwein vom Februar 2018 Seite 3 wird verwiesen!

Gesamtergebnis der Abwägung

Nach gründlicher und umfassender Betrachtung, Auswertung und Einschätzung der gesamten Sachlage, unterstützt durch Stellungnahmen weiterer Fachbehörden und mithilfe der Verkehrsgutachten von Köhler und Leutwein, liegen die Voraussetzungen einer Streckenbegrenzung auf 30 km/h in der Friedrichsdorfer Landstraße nicht vor, ebenso für die Einführung einer Tempo 30 Zone. Die Anlieger dort sind nicht in einem Ausmaß von Lärm und Abgasen betroffen, das die beschriebenen negativen Folgen überwiegt. Ihre Interessen müssen daher im Rahmen der Abwägung zurückstehen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den dringend gebotenen Schutz der Anwohner der Hirschhorner Landstr.

Gez.

Anlagen:

- Stellungnahme LRA 15.12.16
- Stellungnahme PP MA 28.11.16
- Unfallstatistiken Friedrichsdorfer Landstr. (15.01.14) und L2311 Wilhelm-Blos-Str. (06.04.17)
- Gutachten Köhler/Leutwein Mai 2017 und Feb. 2018

Rainer Menges
Leiter der Örtlichen Straßenverkehrsbehörde
der vVG Eberbach-Schönbrunn

Steffen Koch
Stadtbaumeister