

Anlage 7.1 Anregungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und Stellungnahmen der Gemeindeverwaltung			
LfdNr.	Träger öffentlicher Belange	Fortschreibung des Lärmaktionsplan der Stadt Beilstein	Stellungnahme der Gemeindeverwaltung
1	Landratsamt Heilbronn, Straßen und Verkehr, Straßenverkehrsbehörde, 31.08.2020	<p><b>I. <u>Nahverkehr</u></b></p> <p>Durch die Maßnahmen betroffen sind folgende HNV-Linien:</p> <p>641 Beilstein-Auenstein-Ilfeld-Flein-Untergruppenbach-Heilbronn  642 Beilstein-Auenstein-Abstatt-Untergruppenbach-Heilbronn  644 Prevorst-Beilstein Teilorte-Beilstein-Auenstein-Abstatt-Untergruppenbach-Heilbronn  648 Schülerverkehr Untergruppenbach-Happenbach-Abstatt-Auenstein-Ilfeld-Beilstein</p> <p>Die Buslinien sind eingebunden in Abhängigkeiten zu Bus- und Zuganschlüssen und die jeweiligen Schulanfangs- und Schulendzeiten. Eine verlässliche und pünktliche Durchführung dieser Busfahrten sind hierfür notwendige Voraussetzungen – diese Fahrzeiten sind derzeit auf die bestehenden Geschwindigkeitsvorgaben abgestimmt.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen wirken sich natürlich immer auf die Fahrzeiten der jeweiligen Fahrten aus. Bei den angedachten Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h, dürfen sich Fahrzeitverlängerungen immer ergeben. Zumal dieser Lärmaktionsplan nicht nur für einen Linienbetreiber allein betrachtet werden darf. Durch die Aneinanderreihung von neu geplanten 30 km/h Begrenzungen in den Ortsdurchfahren von Abstatt und Untergruppenbach, auch hier werden Temporeduzierungen bzw. Ausweitungen bestehender Begrenzungen derzeit untersucht, trägt dies sicherlich nicht zu einer Attraktivitätssteigerung des Linienverkehrs bei.</p> <p>Die Analysedaten des Beilsteiner Lärmaktionsplans resultierten aus dem Zeitraum 2018/2019. Dass dies in „Coronazeiten“ das aktuelle Verkehrsaufkommen bzw. die jeweilige Lärmbelastung widerspiegelt, wird wohl nicht mehr zutreffen. Zumal man auch künftig durch die Ausweitung von Homeoffice und dem verstärkten Einsatz von Elektroautos von einer geringeren Lärmbelastung ausgehen kann.</p> <p>Maßnahmenkatalog Lärmaktionsplan Beilstein:</p> <p>1. 30 km/h L1100 bis Talstraße  Die Ausweitung betrifft nicht die Heilbronner Linien, hier ist die VVS-Buslinie X46 betroffen.</p>	<p>Einleitend ist anzumerken, dass ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr gerade auch im Hinblick auf die Zielsetzung der Verkehrsvermeidung eine sehr wichtige Aufgabe übernimmt und somit zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung beiträgt.</p> <p>Da sich Geschwindigkeitsreduzierungen grundsätzlich jedoch auch auf die Reisezeit der Buslinien im öffentlichen Nahverkehr auswirken, wurden für die einzelnen Buslinien die Reisezeitverluste abgeschätzt (Stellungnahme 09.02.2021; ergänzt 23.11.2021).</p> <p>Dabei wurde unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen davon ausgegangen, dass der durchschnittliche reale Zeitverlust im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz aufgrund der bereits bestehenden Einschränkungen des Verkehrsflusses während den Hauptverkehrszeiten in der Regel deutlich geringer ist, als der rein rechnerische Reisezeitverlust (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015).</p> <p>In der Stadt Beilstein sind sowohl die Buslinien 640, 641, 642, 644 und 648 des HNV als auch die VVS-Linien 460 / 460a und X46 von den Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen. Da neben der Stadt Beilstein auch die weiteren Kommunen im Bottwartal entsprechende Lärmaktionspläne erstellen, können die Auswirkungen jedoch nicht losgelöst allein nur für die Stadt Beilstein betrachtet werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Auswirkungen auf die Reisezeiten für den Bereich des Bottwartals zwischen der Stadt Beilstein und der Gemeinde Murr untersucht. Die Reisezeitverluste sind in der genannten Stellungnahme zusammenfassend dargestellt. Hierbei wurden für die Abwägung der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs auch alternative Tempo-40-Regelungen überprüft.</p> <p>Die Abschätzung der Reisezeitverluste zeigt, dass insbesondere die VVS-Linie 460 / 460a mit ca. 60 Sekunden die höchsten Reisezeitverluste aufweist. Darin</p>

		<p>2. 50 km/h L1100 Friedhof Eine Reduzierung auf 70 km/h wäre ausreichend, zumal keine Anwohner betroffen sein können, rechts befindet sich der Friedhof, links der Busbahnhof.</p> <p>3. K2091 Schmidhausener Str. neu 30 km/h Wir plädieren für eine Beibehaltung der bisherigen Regelung; die Lärminderung könnte über den Einbau von Flüsterasphalt hergestellt werden.</p> <p>4. K2091 Schmidhausener Str. bis L1116 neu 50 km/h Wir plädieren für eine Beibehaltung der bisherigen Regelung; die Lärminderung könnte über den Einbau von Flüsterasphalt hergestellt werden.</p> <p>5. L1100 Wohngebiet West II neu 50 km/h Wir plädieren für eine Beibehaltung der bisherigen Regelung; die Lärminderung könnte über den Einbau von Flüsterasphalt hergestellt werden.</p> <p>6. L1116 Ortsdurchfahrt Schmidhausen – Beibehaltung 50 km/h. Durch den Einbau von Flüsterasphalt ist keine Geschwindigkeitsreduzierung notwendig.</p> <p>7. L1116 Ortsdurchfahrt Etzleswenden neu 30 km/h Wir gehen davon aus, dass hier vor allem der Motorradlärm am Wochenende reduziert werden soll. Wieso diese Maßnahme auf alle Verkehrsteilnehmer ausgeweitet werden soll, ist für uns nicht nachvollziehbar. Wir plädieren die Beibehaltung der bisherigen Regelung; auch hier dürfte der Einbau von Flüsterasphalt in Sachen Lärmbelästigung Abhilfe schaffen.</p> <p>Im Sinne der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV plädieren wir eher für den Einbau von Flüsterasphalt anstatt der Geschwindigkeitsreduzierungen.</p>	<p>ist ein Anteil von ca. 21 Sekunden beinhaltet, der auf die Maßnahmen in der Schmidhausener Straße (M3 + M4) zurückgeführt werden kann.</p> <p>Wichtige Erkenntnisse über die realen Beförderungsgeschwindigkeiten des Busverkehrs im Bereich der Stadt Beilstein liefert auch die im Auftrag des Landratsamtes Ludwigsburg, Stabstelle Nahverkehr durchgeführte <i>"Verkehrsuntersuchung Busbeschleunigung Bottwartal"</i> (PB Consult GmbH, Nürnberg). Vor diesem Hintergrund müssen die abgeschätzten Reisezeitverluste im Untersuchungsbereich der Stadt Beilstein relativiert werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich aufgrund der angestrebten Geschwindigkeitsreduktionen kein Handlungsbedarf ergibt. Die generelle Zielsetzung zur Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die bereits bestehenden teilweise erheblichen Reisezeitverluste des Busverkehrs im Bottwartal zeigen den dringenden Handlungsbedarf auf, der jedoch nicht allein ursächlich auf die Maßnahmen der kommunalen Lärmaktionsplanungen zurückgeführt werden kann.</p> <p>Damit eine nachhaltige und spürbare Attraktivierung des Busverkehrs entsprechend der "ÖPNV-Strategie 2030 für mehr und besseren Nahverkehr" des Landes Baden-Württemberg umgesetzt werden kann, ist es zwingend erforderlich, dass der seit Jahren überlastete Verknüpfungsbereich der Landesstraßen L 1125 / L 1100 und der Streckenabschnitt zum Bahnhof nach Marbach entsprechend ausgebaut wird.</p> <p>Abschließend ist anzumerken, dass die Verkehrsbelastungen während der Corona-Pandemie als nicht repräsentativ eingestuft werden können. Die prognostischen Auswirkungen auf das Fahrtenaufkommen und die Verkehrsmittelwahl können noch nicht abgeschätzt werden.</p> <p>Kurzfristig ist kein Belagsaustausch entlang der genannten Strecken (mit Ausnahme der OD Schmidhausen) vorgesehen, weshalb kurzfristig eine Minderung des Verkehrslärms nur über eine Temporeduzierung erreicht werden kann.</p>
--	--	---	--

		<p><b>Maßnahme 2</b></p> <p>L1100 vom Friedhof, nördlich der Sankt Anna Kirche, Fahrspur in Richtung Norden; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h tags und nachts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Streckenabschnitt befindet sich außerhalb geschlossener Ortschaft.</li> <li>- In Richtung Norden ist die Geschwindigkeit ungefähr auf Höhe des Sportplatzes auf 70 km/h begrenzt. Der Streckenabschnitt, auf dem die Geschwindigkeit nicht begrenzt ist, ist ca. 230 m lang.</li> <li>- Vom Lärm der Auensteiner Str. sind keine Gebäude oberhalb der Auslösewerte betroffen, es gibt keine direkten Anwohner.</li> <li>- Es besteht daher keine besondere Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h rechtfertigt. Die Tatbestandsvoraussetzungen sind nicht erfüllt.</li> <li>- Zur Harmonisierung der Geschwindigkeit sollte unabhängig vom LAP geprüft werden, ob Tempo 70 nach der Ortstafel in nördlicher Richtung angeordnet werden kann.</li> </ul>	<p><b>Maßnahme 2</b></p> <p>Durch die Temporeduzierung auf 50 km/h in Richtung Ilsfeld sollen Beschleunigungsvorgänge an den im Bereich des Ortsschildes vorhandenen Wohngebäude der Ortslage Beilstein vermieden werden, die subjektiv als besonders störend empfunden werden. Zudem wirkt sich die Maßnahme positiv auf das Ruhebedürfnis für Besucher des Friedhofs aus. Daher soll an der Temporeduzierung auf 50 km/h als Übergang von Tempo 30 in der Ortslage Beilstein festgehalten werden.</p>
		<p><b>Maßnahme 3</b></p> <p>K2091 Schmidhausener Str. von der L1100 bis zur Feuerwehr; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es handelt sich um einen 550 m langen Streckenabschnitt der bis zum Gebäude Schmidhausener Str. 44 innerorts liegt (ca 380 m). Auf dem Streckenabschnitt vom Ortsende (Ortstafel) in Richtung L1116 ist die Geschwindigkeit auf einem 300 m langen Streckenabschnitt wegen der Zufahrt der Feuerwehr auf 50 km/h begrenzt.</li> <li>- Der Streckenabschnitt vom Kreisverkehr bis zur Einmündung Breslauer Str. beträgt ca. 300 m, von der Breslauer Str. bis zur Feuerwehr sind es ca. 250 m.</li> <li>- Die K2091 fällt nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstr. nach § 47 b BImSchG. Sie wurde freiwillig in den LAP miteinbezogen.</li> <li>- Die Auslösewerte von 65 dB (A) tagsüber werden unmittelbar nach dem Kreisverkehr sowie im Bereich der Schmidhausener Str. 26-34, also bis zur Einmündung Breslauer Str. erreicht bzw. überschritten.</li> <li>- im weiteren Verlauf wird der Auslösewert von 65 dB (A) tags nicht mehr überschritten. Lediglich im Gebäude Im Hart 8 wird der Auslösewert erreicht.</li> </ul>	<p><b>Maßnahme 3</b></p> <p>Die Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) in der Nacht sind im westlichen Teilbereich überschritten, d. h. gemäß dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums i. V. m. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) handelt es sich um einen gesundheitskritischen Bereich.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts werden durchgehend überschritten. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an diesen Werten. 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). Auch ist in den Blick zu nehmen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Wirkung zum 01.08.2020 die Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) in Wohngebieten und auf 66/56 dB(A) in Mischgebieten abgesenkt hat. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat diese</p>

		<ul style="list-style-type: none"><li>- Nachts wird der Auslösewert von 65 dB(A) auch hauptsächlich an den Gebäuden westlich der Breslauer Str. überschritten.</li><li>- Im weiteren Verlauf wird er lediglich an den Gebäuden Schmidhausener Str. 36-40 gerade erreicht. Diese Gebäude liegen noch innerorts.</li><li>- Nachts wird der Auslösewert von 55 dB(A) nur beim Gebäude Im Hart 8 (außerorts) geringfügig um 1 dB(A) überschritten.</li><li>- Ab der Einmündung Breslauer Str. bis zum Ortsende bei Gebäude 44 hat die Schmidhausener Str. eher Außerortscharakter, da die Erschließung der angrenzenden Gebäude nicht über die Schmidhausener Str. erfolgt.</li><li>- Die Handlungswerte nach den Lärmschutzrichtlinien von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber werden bei Weitem nicht erreicht.</li> <li>- Es ist die V 85 auf Höhe der Einmündung Breslauer Str. zu erheben und in die Abwägung miteinzubeziehen.</li><li>- Wie im LAP bereits dargestellt, ist zu untersuchen, inwieweit sich eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf den ÖPNV auswirkt. Dabei sind die Auswirkungen über das gesamte Liniennetz in den Bottwartal-Gemeinden zu betrachten.</li> <li>- Alternativ sollte daher geprüft werden, ob Tempo 30 nachts im innerörtlichen Bereich eine Verbesserung bringen würde, um den ÖPNV nicht so stark zu beeinträchtigen.</li></ul>	<p>Werte mit Schreiben vom 25.08.2020 für Landesstraße übernommen.</p> <p>Aufgrund der genannten Beurteilungspegel kann eine Temporeduzierung aus Lärmgründen gerechtfertigt werden.</p> <p>Konkrete Erkenntnisse zur V85 liegen nicht vor. Aufgrund der Streckencharakteristik muss jedoch davon ausgegangen werden, dass sich das Geschwindigkeitsniveau eher im oberen Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bewegt bzw. dieses eventuell von mehr als 15% der Fahrzeuge überschritten wird.</p> <p>Es wird daher angeregt, dauerhafte Geschwindigkeitsanzeigen im relevanten Streckenabschnitt anzubringen, um dadurch die Akzeptanz in Verbindung mit dem Hinweis "Lärmschutz" zu erhöhen. Wenn in diesem Abschnitt schon heute zu schnell gefahren wird, besteht ohnehin Handlungsbedarf.</p> <p>Die Ermittlung der realen Reisezeitverluste erfolgte zwischenzeitlich für die Linien der Verkehrsverbände VVS und HNV. Die Ergebnisse sind in einer ergänzenden Stellungnahme mit Stand 09.02.2021, ergänzt 23.11.2021, für die einzelnen Buslinien zusammenfassend dargestellt. Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziff. I - Nahverkehr.</p>
--	--	--	---

		<p><b>Maßnahme 4</b></p> <p>K2091 östlich Feuerwehr, Ortsausgang bis zur L1116; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h tags und nachts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Streckenabschnitt befindet sich außerhalb geschlossener Ortschaft.</li> <li>- Er beträgt von der Einmündung Im Hart bis zur Einmündung Hermann-Hesse Str. ca. 280 m, von dort bis zur Einmündung L1116 ca. 270 m.</li> <li>- Derzeit gilt auf einem ca. 130 m langen Abschnitt von der Einmündung im Hart bis zur Feldwegeinmündung östlich der Feuerwehr bereits Tempo 50.</li> <li>- Auf dem restlichen Streckenabschnitt (420 m) gilt derzeit Tempo 70.</li> <li>- Die K2091 fällt nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstr. nach § 47 b BImSchG. Sie wurde freiwillig in den LAP miteinbezogen.</li> <li>- Auf der Höhe der Einmündung Hermann-Hesse Str. ist die Anbindung des Neubaugebiets Hartacker durch den Kreisverkehr geplant. Der Bebauungsplan wurde bereits genehmigt.</li> <li>- Der Kreisverkehr wird das Geschwindigkeitsniveau ohne die Begrenzung deutlich reduzieren.</li> <li>- Die Auslösewerte werden tagsüber an keinem der angrenzenden Gebäude erreicht.</li> <li>- Die Tatbestandsvoraussetzungen nach § 45 Abs. 1 Nr. 9 StVO sind tagsüber nicht gegeben.</li> <li>- Nachts wird der Grenzwert nur an 4 Gebäuden erreicht bzw. geringfügig überschritten.</li> <li>- Die Handlungswerte nach den Lärmschutzrichtlinien von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber werden bei Weitem nicht erreicht.</li> <li>- Wie im LAP bereits dargestellt, ist zu untersuchen, inwieweit sich eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf den ÖPNV auswirkt. Dabei sind die Auswirkungen über das gesamte Liniennetz in den Bottwartal-Gemeinden zu betrachten.</li> <li>- Es ist unstrittig, dass der Lärm durch Motorräder subjektiv als sehr belastend empfunden wird, sich aber in der Lärmberechnung nicht in diesem Maße niederschlägt.</li> </ul> <p>Geschwindigkeitsbegrenzungen sind jedoch keine geeignete Maßnahme um Motorradlärm wirksam zu verringern.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dieses Ziel kann durch die Maßnahme 8 / Lärmdisplays wesentlich besser erreicht werden.</li> </ul>	<p><b>Maßnahme 4</b></p> <p>Die Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) in der Nacht sind in Teilbereichen überschritten, d. h. gemäß dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums i. V. m. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) handelt es sich teilweise um gesundheitskritische Bereiche.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts werden durchgehend überschritten. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an diesen Werten. 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). Auch ist in den Blick zu nehmen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Wirkung zum 01.08.2020 die Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) in Wohngebieten und auf 66/56 dB(A) in Mischgebieten abgesenkt hat. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat diese Werte mit Schreiben vom 25.08.2020 für Landesstraße übernommen. Aufgrund der genannten Beurteilungspegel kann eine Temporeduzierung gerechtfertigt werden.</p> <p>Zwar bringt die Realisierung des genannten Kreisverkehrs eine Temporeduzierung des Verkehrs mit sich, beim Verlassen des Kreisverkehrs führen die Beschleunigungsvorgänge jedoch gerade zu lästiger Geräuschentwicklung, insbesondere die Motorräder. Diese können durch die Anordnung von Tempo 50 auf der gesamten Strecke ab/bis Feuerwehr reduziert werden.</p> <p>Die Ermittlung der realen Reisezeitverluste erfolgte zwischenzeitlich für die Linien der Verkehrsverbände VVS und HNV. Die Ergebnisse sind in einer ergänzenden Stellungnahme mit Stand 09.02.2021, ergänzt 23.11.2021, für die einzelnen Buslinien zusammenfassend dargestellt. Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziff. I - Nahverkehr.</p>
--	--	--	---

#### Maßnahme 5

L1100 Ortsende Richtung Ilsfeld entlang Wohngebiet West II ab/bis Albert-Einstein-Str. (ca. 300m)

Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h tags und nachts.

- Der Streckebabschnitt befindet sich außerhalb geschlossener Ortschaft.
- Derzeit ist die Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 70 km/h begrenzt.
- Es sind 8 Gebäude tagsüber und nachts von Lärm oberhalb der Auslösewerte betroffen, wobei die höchste Belastung tagsüber bei 67 dB(A) liegt, nachts bei 57 dB(A).
- Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird sich hier sicher negativ auf den ÖPNV auswirken. Dabei sind die Auswirkungen über das gesamte Liniennetz in den Bottwartal-Gemeinden zu betrachten.
- Daher ist abzuwägen, Tempo 50 nachts eine Alternative wäre oder Tempo 50 nur für LKW eine Verbesserung bringt.
- Außerdem ist die V 85 zu erheben und in die Abwägung mit einzubeziehen.

#### Maßnahme 5

Die Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) in der Nacht sind überschritten, d. h. gemäß dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums i. V. m. VGH Baden Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) handelt es sich um einen gesundheitskritischen Bereich.

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts werden durchgehend überschritten. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an diesen Werten (Grenzwerte 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). Auch ist in den Blick zu nehmen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Wirkung zum 01.08.2020 die Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) in Wohngebieten und auf 66/56 dB(A) in Mischgebieten abgesenkt hat. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat diese Werte mit Schreiben vom 25.08.2020 für Landesstraße übernommen.

Aufgrund der genannten Beurteilungspegel kann eine Temporeduzierung aus Lärmgründen gerechtfertigt werden.

Die Ermittlung der realen Reisezeitverluste erfolgte zwischenzeitlich für die Linien der Verkehrsverbünde VVS und HNV. Die Ergebnisse sind in einer ergänzenden Stellungnahme mit Stand 09.02.2021, ergänzt 23.11.2021, für die einzelnen Buslinien zusammenfassend dargestellt. Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziff. I - Nahverkehr.

Konkrete Erkenntnisse zur V85 liegen nicht vor. Aufgrund der Streckencharakteristik muss jedoch davon

ausgegangen werden, dass sich das Geschwindigkeitsniveau eher im oberen Bereich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit bewegt bzw. dieses eventuell von mehr als 15% der Fahrzeuge überschritten wird.

Es wird daher angeregt, dauerhafte Geschwindigkeitsanzeigen im relevanten Streckenabschnitt anzubringen, um dadurch die Akzeptanz in Verbindung mit dem Hinweis "Lärmschutz" zu erhöhen. Wenn in diesem Abschnitt schon heute zu schnell gefahren wird, besteht ohnehin Handlungsbedarf.

		<p><b>Maßnahme 6</b></p> <p>L1116 Ortsdurchfahrt Schmidhausen; Ausbessern schadhafter Beläge</p> <p>Der Belagsaustausch in der OD wird voraussichtlich im Frühjahr 2021 erfolgen.</p> <p><b>Maßnahme 7</b></p> <p>L1116 Ortsdurchfahrt Etzleswenden Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Ortsdurchfahrt fällt nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsst. nach §47 b BImSchG. Sie wurde freiwillig in den LAP miteinbezogen.</li> <li>- Die Ortsdurchfahrt ist ca. 270 m lang.</li> <li>- Innerhalb dieser Strecke sind lediglich 2 Gebäude im Abstand von 100 Metern von Lärm oberhalb der Auslösewerte betroffen.</li> <li>- Die Handlungswerte nach den Lärmschutzrichtlinien von 60 dB(A) nachts und 70 dB(A) tagsüber werden bei Weitem nicht erreicht.</li> <li>- Da sich die Reduzierung der Geschwindigkeit vermutlich negativ auf den ÖPNV auswirkt, wäre die Anordnung von Tempo 30 wegen 5 betroffenen Personen auf einem 250 m langen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig, zumal die Auslösewerte nur knapp überschritten werden.</li> <li>- Durch passive Lärmschutzmaßnahmen könnten die betroffenen Gebäude sinnvoll geschützt werden.</li> </ul>	<p><b>Maßnahme 6</b></p> <p>Der Belagsaustausch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Die Pegelminderung des neuen Belags gegenüber dem früher eingebauten Belag beträgt 2 dB.</p> <p><b>Maßnahme 7</b></p> <p>Kurzfristig ist kein Belagsaustausch für die OD Etzleswenden vorgesehen, weshalb kurzfristig eine Minderung des Verkehrslärms nur über eine Temporeduzierung erreicht werden kann.</p> <p>Die Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) in der Nacht sind in Teilbereichen überschritten, d. h. gemäß dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung des Ministeriums i. V. m. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36) sind gesundheitskritische Bereiche vorhanden.</p> <p>Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für die in diesem Bereich als Dorfgebiet einzustufenden Nutzungen von 64 dB(A) tags bzw. 54 dB(A) nachts werden punktuell überschritten. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an diesen Werten (Grenzwerte 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). Auch ist in den Blick zu nehmen, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Wirkung zum 01.08.2020 die Auslösewerte für die Lärmsanierung auf 64/54 dB(A) in Wohngebieten und auf 66/56 dB(A) in Mischgebieten abgesenkt hat. Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat diese Werte mit Schreiben vom 25.08.2020 für Landesstraßen übernommen.</p>
--	--	--	---



			<p>Die Anordnung einer Temporeduzierung führt zu einer Minderung der Außenlärmpegel. Dies wäre bei passiven Schallschutzmaßnahmen, was die Behörde in diesem Fall vorschlägt, nicht der Fall, zudem kann der Landkreis solche Fördermittel ohnehin nicht zur Verfügung stellen.</p> <p>Aufgrund der genannten Beurteilungspegel kann eine Temporeduzierung aus Lärmgründen gerechtfertigt werden.</p> <p>Die Ermittlung der realen Reisezeitverluste erfolgte zwischenzeitlich für die Linien der Verkehrsverbünde VVS und HNV. Die Ergebnisse sind in einer ergänzenden Stellungnahme mit Stand 09.02.2021, ergänzt 23.11.2021, für die einzelnen Buslinien zusammenfassend dargestellt. Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziff. I - Nahverkehr.</p>
		<p><b>Maßnahme 8</b></p> <p>K2091 Kreuzungsbereich L1116 in Richtung Westen und L1116 Richtung Etzleswenden vor Abzweig Wochenendhausgebiet; Anbringen von Lärmdisplays für Motorräder</p> <p>Vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg wurde in den Jahren 2019 und 2020 ein Förderprogramm zur Anschaffung von sog. Lärm-Displays für Motorradfahrer angeboten. Diese wirken sich positiv auf das Fahrverhalten aus.</p> <p>Die Anbringung wird von Seiten der Verkehrsbehörde begrüßt und kann in Abstimmung mit der zuständigen Straßenmeisterei Abstatt angebracht werden.</p>	<p><b>Maßnahme 8</b></p> <p>Die Aussicht auf Unterstützung bei der Anschaffung von Lärmdisplays für Motorräder wird begrüßt.</p>

		<p>Maßnahme 9</p> <p>L1100 und K2091 passive Lärmschutzmaßnahmen</p> <p>Bislang gibt es Förderprogramme des Landes und des Bundes für passive Lärmschutzmaßnahmen. Für Kreisstraßen gibt es vom LK Heilbronn bisher kein entsprechendes Förderprogramm.</p> <p>Generell haben passive Lärmschutzmaßnahmen, (z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern) eine viel höhere Wirksamkeit als z.B. eine Geschwindigkeitsreduzierung. Besonders für einzelne betroffene Gebäude kann der Lärm zielgerichtet reduziert werden, wenn verkehrsrechtliche Maßnahmen unverhältnismäßig wären.</p>	<p><b>Maßnahme 9</b></p> <p>Zur Kenntnis.</p>
2	<p>Landratsamt Ludwigsburg Bauen und Immissionsschutz 17.09.2020</p>	<p><b>I. <u>Immissionsschutz</u></b></p> <p>In verschiedenen Bereichen der Ortsdurchfahrten sollen zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden. Relevante Auswirkungen dieser Maßnahmen auf das Kreisgebiet Ludwigsburg sind in Bezug auf das Thema Immissionsschutz nicht zu erwarten.</p> <p>Als langfristige Maßnahme für die L1100 wird eine großräumige Ortsumfahrung westlich Beilstein genannt. Der Lärmaktionsplan enthält keine genaueren Informationen in Bezug auf diese Planung. Eine Bewertung der Maßnahme und ihrer Auswirkungen ist deshalb nicht möglich. Es erscheint eher unwahrscheinlich, dass sich hierdurch signifikante Auswirkungen für das Gebiet des Landkreises Ludwigsburg ergeben.</p> <p>Vor diesem Hintergrund ist aus unserer Sicht die Abgabe einer inhaltlichen Stellungnahme gegenüber der Stadt Beilstein in Bezug auf das Thema Immissionsschutz nicht erforderlich.</p>	<p>Zur Kenntnis</p>
		<p><b>II. <u>Straßen</u></b></p> <p>Der Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Beilstein untersucht im Bereich des Straßenverkehrslärms nur Straßen außerhalb des Landkreises Ludwigsburg. Deshalb weisen wir lediglich auf die Möglichkeit hin, Lärmreduzierungen an innerörtlichen Straßen auch durch die Entfernung von Pflasterkandeln am Randstein, Pflasterungen an Bushaltestellen oder Pflasterstreifen an</p>	<p>Zur Kenntnis</p>

		<p>Fußgängerüberwegen zu erreichen. So sind Pflasterbeläge bis zu 6 dB(A) lauter als die am häufigsten verwendeten Asphaltbeläge. Darüber hinaus ergeben sich ohne Pflasterungen Vorteile auch für die Befahrbarkeit mit Kinderwagen oder Rollstühlen.</p>	
		<p><b>III. <u>Verkehr</u></b></p> <p>Die Stadt Beilstein hat die Fortschreibung ihres Lärmaktionsplans für das Stadtgebiet aufgestellt. Es werden insgesamt neun Maßnahmen vorgesehen. Neben baulichen Maßnahmen sollen insbesondere auch Geschwindigkeitsbeschränkungen in größerem Umfang umgesetzt werden.</p> <p>Die Ausdehnung der vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen führen für den ÖPNV im weiteren Linienverlauf innerhalb des Landkreises Ludwigsburg zu weiteren Reisezeitverlusten. Es muss daher eine Gesamtabwägung über den Linienverlauf der Buslinien unter Berücksichtigung der Fortschreibungen der weiteren Bottwartalkommunen (Oberstenfeld, Großbottwar, Steinheim und Murr) vorgenommen werden. Wir verweisen insbesondere auf die Stellungnahme der Stabstelle Nahverkehr.</p>	<p>Die Ermittlung der realen Reisezeitverluste erfolgte zwischenzeitlich für die Linien der Verkehrsverbünde VVS und HNV. Die Ergebnisse sind in einer ergänzenden Stellungnahme mit Stand 09.02.2021, ergänzt 23.11.2021, für die einzelnen Buslinien zusammenfassend dargestellt. Siehe hierzu auch die Stellungnahme zu Ziff. I - Nahverkehr.</p>
		<p><b>IV. <u>Stabstelle Nahverkehr</u></b></p> <p>Von den geplanten Maßnahmen sind im Verkehrsgebiet des VVS die Buslinien 460, X46 und N46 betroffen. Dabei haben vor allem die Maßnahmen entlang der Schmidhausener Straße (M3 und M4) erhebliche Auswirkungen auf die Linie 460.</p> <p>Die genannten Linien durchfahren im Bottwartal einen hochbelasteten Verkehrsraum. Aus diesem Grund sind diese bereits heute sehr störungs- und verspätungsanfällig. Die Buslinien stellen an beiden Linienenden zudem Anschlüsse zu weiterführenden Verkehrsmitteln her – in Marbach (N) zur S-Bahn in Richtung Stuttgart und in Beilstein zu den Buslinien des HNV in Richtung Heilbronn.</p> <p>Da sich mit der zunehmenden Verspätungsanfälligkeit auch die Gefahr von Anschlussverlusten erhöht, wurden bereits in den vergangenen Jahren Fahrplananpassungen vorgenommen. In deren Folge kam es einerseits zu längeren Reisezeiten für die Fahrgäste und andererseits zu einer Kostensteigerung durch den</p>	<p>Einleitend ist anzumerken, dass ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr gerade auch im Hinblick auf die Zielsetzung der Verkehrsvermeidung eine sehr wichtige Aufgabe übernimmt und somit zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung beiträgt.</p> <p>Da sich Geschwindigkeitsreduzierungen grundsätzlich jedoch auch auf die Reisezeit der Buslinien im öffentlichen Nahverkehr auswirken, wurden für die einzelnen Buslinien die Reisezeitverluste abgeschätzt (Stellungnahme 09.02.2021; ergänzt 23.11.2021).</p> <p>Dabei wurde unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen davon ausgegangen, dass der durchschnittliche reale Zeitverlust im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz aufgrund der bereits bestehenden Einschränkungen des Verkehrsflusses</p>

	<p>erforderlichen Einsatz zusätzlicher Fahrzeuge. Die in diesem Zusammenhang vorgesehenen Pufferzeiten und längeren Fahrzeiten, die zur Gewährleistung der Anschlusssicherheit beitragen sollen, werden vollständig aufgebraucht.</p> <p>Mit dem Ziel, die Zuverlässigkeit des Busverkehrs zu stabilisieren sowie weitere Fahrzeitverlängerungen zu vermeiden, haben die Städte und Gemeinden Marbach (Neckar), Murr, Steinheim (Murr), Großbottwar, Oberstenfeld und Beilstein gemeinsam mit dem Landkreis Ludwigsburg im Jahr 2018 ein Gutachten zu Busbeschleunigungsmaßnahmen im Bottwartal in Auftrag gegeben. Darin wurden kurzfristig umsetzbare nicht-bauliche Maßnahmen (z.B. Busbevorrechtigungen an LSA) und mit einer Bustrasse zwischen Murr und Marbach (N) eine mittelfristig umsetzbare bauliche Maßnahme vorgeschlagen. Die Umsetzung der nicht-baulichen Maßnahmenvorschläge soll in Abstimmung mit den Kommunen zeitnah erfolgen. Diese Bemühungen werden durch eine weitere Verlangsamung des Busverkehrs konterkariert.</p> <p>Der ÖPNV kann durch die Bündelung der Verkehrsbedürfnisse und der damit einhergehenden Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) zur Minderung der Lärm- und Schadstoffbelastung beitragen. Zur Sicherung und Steigerung des Fahrgastaufkommens ist es allerdings erforderlich, auch unter dem Teil der Bevölkerung Kunden zu halten und zu gewinnen, die über einen jederzeit nutzbaren PKW verfügen („wahlfreie Nutzer“). Dies kann nur mit einem attraktiven und mit dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV-Angebot gelingen. Die zunehmende Unzuverlässigkeit sowie die Verlängerung der Reisezeiten des Busverkehrs wirken dem entgegen und führen letztlich zu einer zunehmenden Abwanderung der Fahrgäste und steigender Nutzung des eigenen PKW.</p> <p>Daher ist – wie auch die Planungsgruppe Kölz feststellt – eine Betrachtung und Berücksichtigung des gesamten Verkehrskorridors im Bottwartal erforderlich. Schlussendlich ist es die Summe der Einzelmaßnahmen auf dem gesamten Linienweg, welche die Attraktivität des Verkehrsangebots bestimmen.</p> <p>Wir bitten darum, die genannten Aspekte bei einer Entscheidung zu berücksichtigen und die negativen Auswirkungen auf den ÖPNV möglichst gering zu halten. Insbesondere hinsichtlich der Maßnahmen M3 und M4 plädieren wir für eine Begrenzung der Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Nachtstunden, um die negativen Auswirkungen auf den Busverkehr zu reduzieren.</p>	<p>während den Hauptverkehrszeiten in der Regel deutlich geringer ist, als der rein rechnerische Reisezeitverlust (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015).</p> <p>In der Stadt Beilstein sind sowohl die Buslinien 640, 641, 642, 644 und 648 des HNV als auch die VVS-Linien 460 / 460a und X46 / N46 von den Geschwindigkeitsreduktionen betroffen. Da neben der Stadt Beilstein auch die weiteren Kommunen im Bottwartal entsprechende Lärmaktionspläne erstellen, können die Auswirkungen jedoch nicht losgelöst allein nur für die Stadt Beilstein betrachtet werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Auswirkungen auf die Reisezeiten für den Bereich des Bottwartals zwischen der Stadt Beilstein und der Gemeinde Murr untersucht. Die Reisezeitverluste sind in der genannten Stellungnahme zusammenfassend dargestellt. Hierbei wurden für die Abwägung der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs auch alternative Tempo-40-Regelungen überprüft.</p> <p>Die Abschätzung der Reisezeitverluste zeigt, dass insbesondere die VVS-Linie 460 / 460a mit ca. 60 Sekunden die höchsten Reisezeitverluste aufweist. Darin ist ein Anteil von ca. 21 Sekunden beinhaltet, der auf die Maßnahmen in der Schmidhausener Straße (M3 + M4) zurückgeführt werden kann.</p> <p>Wichtige Erkenntnisse über die realen Beförderungsgeschwindigkeiten des Busverkehrs im Bereich der Stadt Beilstein liefert auch die im Auftrag des Landratsamtes Ludwigsburg, Stabstelle Nahverkehr durchgeführte <i>"Verkehrsuntersuchung Busbeschleunigung Bottwartal"</i> (PB Consult GmbH, Nürnberg). Vor diesem Hintergrund müssen die abgeschätzten Reisezeitverluste im Untersuchungsbereich der Stadt Beilstein relativiert werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich aufgrund der angestrebten Geschwindigkeitsreduktionen kein Handlungsbedarf ergibt. Die generelle Zielsetzung zur Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die bereits bestehenden teilweise erheblichen Reisezeitverluste des Busverkehrs im Bottwartal zeigen den dringenden Handlungsbedarf auf, der jedoch nicht allein ursächlich auf die Maßnahmen der kommunalen Lärmaktionsplanungen zurückgeführt werden kann.</p>
--	--	---

			<p>Damit eine nachhaltige und spürbare Attraktivierung des Busverkehrs entsprechend der "ÖPNV-Strategie 2030 für mehr und besseren Nahverkehr" des Landes Baden-Württemberg umgesetzt werden kann, ist es zwingend erforderlich, dass der seit Jahren überlastete Verknüpfungsbereich der Landesstraßen L 1125 / L 1100 und der Streckenabschnitt zum Bahnhof nach Marbach entsprechend ausgebaut wird.</p>
3	<p>Landratsamt Ludwigsburg Gesundheitsschutz 22.09.2020</p>	<p>Das Gesundheitsamt hält grundsätzlich alle Maßnahmen für geeignet, die Hotspots der Verkehrslärmbelastung vermindern, um zumindest die Maßnahmenwerte (LDEN &gt; 70 dB(A)/ LN &gt; 60 dB(A)) zu unterschreiten. Aus umweltmedizinischer Sicht bzw. aus Gründen der gesundheitlichen Vorsorge sollte aber darüber hinaus zeitnah angestrebt werden, auch die Auslösewerte (LDEN &gt; 65 dB(A)/ LN &gt; 55 dB(A)) zu unterschreiten, wie es zum einen bereits 2014 die Lärmschutzbeauftragte der baden-württembergischen Landesregierung als Zielsetzung bekräftigte und zum anderen im Kooperationserlass des MVI formuliert ist.</p> <p>Zur Straßenverkehrslärmproblematik noch die nachfolgenden prinzipiellen Hinweise:</p> <p>1. Es sollten solche Lärminderungsmaßnahmen bevorzugt werden, die zusätzlich geeignet sind, Luftverschmutzungen durch Feinstaub und andere Schadstoffe wie z.B. Stickoxide zu verringern sowie die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Hierzu gehören neben der bereits geplanten Ausweisung und Durchsetzung von Tempo 30-Zonen die Verkehrsverstärkung sowie Fahrverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit bestimmten, höheremittierenden Motortechniken.</p> <p>2. Geschwindigkeitskontrollen/Überwachungsanlagen: Mobile, den Standort wechselnde Überwachungsanlagen sind aufgrund ihrer Unvorhersehbarkeit langfristig effektiver. Stationäre Überwachungsanlagen wirken aufgrund ihres maximal punktuellen Effektes und den vermutlich dadurch ausgelösten vermehrten Brems-/ Beschleunigungsvorgängen oftmals eher kontraproduktiv auf Lärm- und Schadstoffemissionen. Alternative: Geschwindigkeitsanzeigetafeln/Dialogdisplays zwecks Sensibilisierung des Autofahrers für vermehrte Verkehrssicherheit und Lärminderung.</p> <p>3. Grundsätzlich sind aktive gegenüber passiven Schallschutzmaßnahmen zu bevorzugen. Gerade in</p>	<p>Zur Kenntnis</p> <p>In der Regel führen Geschwindigkeitsreduzierungen zu einer Verstärkung des Verkehrs, was sich dann positiv auf die Luftreinhaltung auswirkt</p> <p>Zur Kenntnis</p> <p>Zur Kenntnis</p>

		<p>Bestandsbauten sind die besonders dicht schließenden Schallschutzfenster ohne zusätzliche Lüftungsanlagen von Nachteil und es resultieren häufig (weitere) Probleme mit der Innenraumluftqualität.</p> <p>4. Vor Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen mit pädagogischem Anspruch sollte ein Außenschallpegel von 50 dB(A) nicht überschritten werden.</p> <p>5. Um den unterschiedlichen Bedürfnissen einzelner Bevölkerungsgruppen, hier wiederum insbesondere von (Klein-)Kindern, Rechnung zu tragen, sollte der Zeitraum für den Nachtlärmindex LN auf 20:00 bis 7:00 Uhr ausgedehnt werden.</p> <p>6. Nach epidemiologischen Studien (UBA, WHO- Guidelines for Community Noise) kann es bereits bei Lärmwerten ab 50 dB(A) nachts und 60 dB(A) tagsüber zu einem signifikanten Anstieg negativer gesundheitlicher Auswirkungen und bei ca. 5% der Menschen zu hochgradigen Beeinträchtigungen des Nachtschlafes kommen. Ab diesen Werten steigt auch das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen (z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkt), Stoffwechselstörungen, Allergien und - insbesondere bei Kindern – für Asthma bzw. wiederholte Bronchitis-Erkrankungen. Demzufolge besteht im Sinne der gesundheitlichen Vorsorge mittlerweile wissenschaftlicher Konsens darüber, als Zielwerte im Außenbereich die Unterschreitung von tagsüber 60 dB(A) und nachts 50 dB(A) zu definieren. Darüber hinaus ist zum Schutz besonders empfindlicher Bevölkerungsgruppen mittelfristig der von der WHO vorgegebene LOAEL-Wert von 40 dB(A) nachts zur Vermeidung von Schlafstörungen (Night Noise Guideline) anzustreben.</p> <p>7. Bei den Lärmgrenz- bzw. - richtwerten bestehen keinerlei Sicherheitsabstände wie sonst bei der Festsetzung umweltmedizinisch relevanter Grenz-/Richtwerte üblich.</p> <p>8. Gemäß § 47d Abs.2 BImSchG ist der Bestandsschutz bzw. Erhalt ruhiger Gebiete eine wesentliche Aufgabe zur Vorsorge gegen Lärm; die Vermeidung von Verlagerungseffekten in Seiten- und Nebenstraßen sollte daher strategisches Ziel einer Lärmaktionsplanung sein.</p> <p>Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass die Fachstellungen der einzelnen Fachbereiche das Thema</p>	<p>Zur Kenntnis</p> <p>Die unterschiedlichen Beurteilungszeiträume sind in den entsprechenden Vorschriften vorgegeben. Daher ist keine Ausdehnung des Nachtzeitraums möglich.</p> <p>Zur Kenntnis</p> <p>Der Lärmaktionsplan enthält nahezu entlang aller kartierter Straßenabschnitte Maßnahmen zur Lärminderung.</p> <p>Zur Kenntnis</p> <p>Hinweise zu ruhigen Gebieten sind im Lärmaktionsplan enthalten. Mögliche Verdrängungseffekte im Falle von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wurden geprüft.</p> <p>Zur Kenntnis</p>
--	--	--	--

		<p>Lärmaktionsplanung aus ihrer jeweiligen Perspektiven beleuchten. Es liegt in der Natur der Sache, dass diese Sichtweisen nicht deckungsgleich sind und die vorgeschlagenen Maßnahmen daher auch jeweils unterschiedlich bewertet werden.</p>	
4	<p>Regierungs-präsidium Stuttgart, Straßenwesen und Verkehr vom 01.09.2020, Az.: 41- 3911.7/308</p>	<p><b><u>I. M 1: L 1100 - Temporeduzierung auf 30 km/h Ausweitung des Bereichs ab Einmündung Forstbergstraße nach Süden bis Talstraße</u></b></p> <p>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 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) erfolgen (vgl. Ziff. 2.2 Lärmschutz-Richtlinien-StV).</p> <p>Bei der Ermessensausübung 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, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen.</p> <p>Unabhängig vom Gebietstyp kommen verkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere aber ab den Werten 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A) - in Betracht. Bestehen deutliche Überschreitungen der vorgenannten Beurteilungspegel, reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit) als unverhältnismäßig erscheint.</p>	<p>Zur Kenntnis</p>

Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeeinträchtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.

Im Zuge des Ermessens sind folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:

Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85), Abwägung mit einer Tempo 40-Regelung.

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher nicht von einer Bindungswirkung erfasst.

Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren.

Zur Kenntnis

Die vom Regierungspräsidium behauptete Einschränkung, wonach die vom VGH BW festgestellte Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen nur für verpflichtend aufgestellte Lärmaktionspläne gelte, trifft nicht zu:

- Die nur eingeschränkte gesetzliche Pflicht zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen an Hauptverkehrswegen gemäß § 47d Abs. 1 BImSchG hat keine Relevanz für die Bindungswirkung. Die Aufstellungsfristen sollten nur sicherstellen, dass an den besonders kritischen Orten zeitnah Lärmaktionspläne aufgestellt werden. Auch außerhalb dieser Bereiche haben Gemeinden aber das Recht, Lärmaktionspläne aufzustellen: „*Hiervon unberührt ist die in der gemeindlichen Planungshoheit begründete planerische Gestaltungsfreiheit, weitere regelungsbedürftige Lärmbelastungssituationen im Gemeindegebiet in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubeziehen.*“ (Ministerium für Verkehr und Infrastruktur BW, Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, Stuttgart, 2011, S. 12.)
- Es gibt keinen Ansatzpunkt, diese „freiwilligen“ Lärmaktionspläne bei der Bindungswirkung anders zu behandeln als die „Pflicht“-Lärmaktionspläne. Auch der VGH BW hat an keiner Stelle unterschieden zwischen Hauptverkehrs- und sonstigen Straßen, obwohl die



seiner Entscheidung zugrundeliegenden Straßenabschnitte ebenfalls unkartierte Bereiche (also „freiwillige“ Strecken) enthielten.

- Das leuchtet auch ein, denn der kommunale Umsetzungsanspruch aus §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 Satz 1 BImSchG entstammt nicht dem einfachen Recht, sondern der kommunalen Planungshoheit: *„Denn es handelt sich bei der Bewältigung des Umgebungslärms ungeachtet der Zuständigkeitszuweisung in § 47e Abs. 1 BImSchG um eine Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft, die dem Gewährleistungsbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie zuzuordnen ist.“* VGH BW, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, juris Rn. 41.
- Die Kompetenz der Gemeinden, Lärmaktionspläne aufzustellen, hängt daher nicht an § 47d Abs. 1 BImSchG und dem dortigen Anknüpfungspunkt der Hauptverkehrsstraße. Die Kompetenz entstammt vielmehr der *„Allzuständigkeit der Gemeinden, die über das fundamentale und originäre Recht verfügen, sich ohne besonderen Kompetenztitel aller Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft anzunehmen, die nicht durch Gesetz bereits anderen Trägern der öffentlichen Verwaltung zugewiesen sind.“* VGH BW, 17.07.2018 – 10 S 2449/17 –, juris Rn. 42. Das gilt genauso bei nachgeordneten Straßen außerhalb der Lärmkartierung (insbesondere Gemeinde- und Kreisstraßen).

Auch wenn es daher bei der fachgesetzlichen Zuständigkeit für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen bleibt (§ 1 StVOZustG BW: untere Verwaltungsbehörden), obliegt die der Anordnung zugrundeliegende „Entscheidung“ über die Geschwindigkeitsbeschränkung daher der Gemeinde, die diese Entscheidung in ihrem formell und materiell rechtmäßig aufgestellten Lärmaktionsplan trifft.

Der landesinterne Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums (VwV-StVO Ziff. V. zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen i. V. m. Nr. 2.3 VwV IM-StVO zu § 45) vermag die kommunale Planungshoheit nicht einzuschränken. Im Gegenteil überlagert die Lärmaktionsplanung auch den Zustimmungsvorbehalt anderer staatlicher Stellen.

		<p><b>II. M 2: L 1100 - Temporeduzierung auf 50 km/h Bereich Friedhof, nördlich Sankt-Anna-Kirche, Fahrspur Richtung Norden</b></p> <p>Sie oben Ziffer I.I</p> <p><b>III. M 3: K 2091 - Temporeduzierung auf 30 km/h Schmidhausener Straße zw. L 1100 und Feuerwehr</b></p> <p>Sie oben Ziffer I.I</p> <p><b>IV. M 4: K 2091 - Temporeduzierung auf 50 km/h Schmidhausener Straße östlich Feuerwehr bis Kreuzung L 1116</b></p> <p>Sie oben Ziffer I.I</p> <p><b>V. M 5: K 2091 - Temporeduzierung auf 50 km/h Ortsende Richtung Ilsfeld, Bereich von ca. 300 m Länge entlang Wohngebiet „West II“ ab/bis Albert-Einstein-Straße</b></p> <p>Sie oben Ziffer I.I</p> <p><b>VI. M 6: L 1116 - Ausbessern schadhafter Beläge Ortsdurchfahrt Schmidhausen</b></p> <p>Für die OD Schmidhausen im Zuge der L 1116 ist für das laufende Jahr die Erneuerung des Fahrbahnbelags im Rahmen einer Gemeinschaftsmaßnahme mit der Stadt Beilstein vorgesehen. Auf Grund der geringen Verkehrsbelastung soll lediglich ein zweischichtiger Aufbau erfolgen, der keinen SMA LA / ACD LOA ermöglicht. Die Vorgehensweise ist bereits mit der Stadt Beilstein abgestimmt und eine entsprechende Vereinbarung zur Gemeinschaftsmaßnahme unterzeichnet.</p> <p><b>VII. M 7: L 1116 - Temporeduzierung auf 30 km/h Ortsdurchfahrt Etzlenswenden</b></p> <p>Sie oben Ziffer I.I</p> <p><b>VIII. M 9: L 1100, K 2091 - Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen</b></p>	<p>Der Belagsaustausch wurde zwischenzeitlich durchgeführt. Die Pegelminderung des neuen Belags gegenüber dem früher eingebauten Belag beträgt 2 dB.</p>

		<p><b>Bereich der Ortsdurchfahrten</b></p> <p>Einer Wiederholung des in 2011 durchgeführten passiven Lärmsanierungsprogramms für den in der Baulast des Landes liegenden Teil der Ortsdurchfahrt (L 1100) stehen keine grundsätzlichen Bedenken entgegen. Vorliegend bitten wir sich nach Verfahrensabschluss der beantragten Geschwindigkeitsbeschränkungen nochmals konkret mit dem Regierungspräsidium Stuttgart in Verbindung zu setzen.</p>	<p>Die Möglichkeit zur Wiederholung des Förderprogramms zur Lärmsanierung wird begrüßt.</p>
5	<p>Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS) 04.09.2020</p>	<p>Wir können die positiven Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h innerorts bzw. von 100/70km/h auf 50km/h, außerorts wie Lärmreduzierung und Erhöhung der Verkehrssicherheit, vor allem für Fußgänger und Radfahrer nachvollziehen.</p> <p>Die vom Gutachter im Kapitel 6 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung des Lärmpegels können wir teilweise mittragen. Wir sehen eine geringe Beeinträchtigung des Buslinienverkehrs durch die Maßnahmen M 1 und M 2.</p> <p>Maßnahme M 1: (Reduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf der L1100 Oberstenfelder Straße ab Einmündung Forstbergstraße nach Süden bis Talstraße auf einer Länge von ca. 100 m) Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 5 Sekunde pro Richtung und somit ca. 10 Sekunden pro Umlauf. Betroffen sind hier die Buslinien X46 und 460a.</p> <p>Maßnahme M 2: L1100 - Temporeduzierung auf 50 km/h Bereich Friedhof, nördlich Sankt-Anna-Kirche, Fahrspur Richtung Norden auf einer Länge von ca. 225m. Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 5 Sekunden. Betroffen sind hier die Buslinien X46, 460 und 460a.</p> <p>Maßnahme M 3: K 2091 - Temporeduzierung auf 30 km/h Schmidhausener Straße zw. L 1100 und Feuerwehr auf einer Länge von ca. 600m. Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 29 Sekunde pro Richtung und somit ca. 58 Sekunden pro Umlauf. Betroffen sind hier die Buslinien 460 und 460a.</p> <p>Maßnahme M 4: K 2091 - Temporeduzierung auf 50 km/h Schmidhausener Straße östlich Feuerwehr bis Kreuzung L 1116 auf einer Länge von ca. 520m. Die errechnete Verlustzeit beträgt</p>	<p>Einleitend ist anzumerken, dass ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr gerade auch im Hinblick auf die Zielsetzung der Verkehrsvermeidung eine sehr wichtige Aufgabe übernimmt und somit zur Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastung beiträgt.</p> <p>Da sich Geschwindigkeitsreduzierungen grundsätzlich jedoch auch auf die Reisezeit der Buslinien im öffentlichen Nahverkehr auswirken, wurden für die einzelnen Buslinien die Reisezeitverluste abgeschätzt (Stellungnahme 09.02.2021; ergänzt 23.11.2021).</p> <p>Dabei wurde unter Berücksichtigung von Forschungserkenntnissen zu Tempo 30 km/h an Hauptverkehrsstraßen davon ausgegangen, dass der durchschnittliche reale Zeitverlust im innerörtlichen Erschließungsstraßennetz aufgrund der bereits bestehenden Einschränkungen des Verkehrsflusses während den Hauptverkehrszeiten in der Regel deutlich geringer ist, als der rein rechnerische Reisezeitverlust (Fachbeitrag Straßenverkehrstechnik 2.2015).</p> <p>In der Stadt Beilstein sind sowohl die Buslinien 640, 641, 642, 644 und 648 des HNV als auch die VVS-Linien 460 / 460a und X46 von den Geschwindigkeitsreduktionen betroffen. Da neben der Stadt Beilstein auch die weiteren Kommunen im Bottwartal entsprechende Lärmaktionspläne erstellen, können die Auswirkungen jedoch nicht losgelöst allein nur für die Stadt Beilstein betrachtet werden. Vor diesem Hintergrund wurden die Auswirkungen auf die Reisezeiten für den Bereich des Bottwartals zwischen der Stadt Beilstein und der Gemeinde Murr untersucht. Die Reisezeitverluste sind in der genannten Stellungnahme zusammenfassend dargestellt. Hierbei wurden für die</p>

		<p>etwa 11 Sekunde pro Richtung und somit ca. 22 Sekunden pro Umlauf. Betroffen sind hier die Buslinien 460 und 460a.</p> <p>Nachrichtlich Maßnahme M 5: K 2091 - Temporeduzierung auf 50 km/h Ortsende Richtung Ilfeld, Bereich von ca. 300 m Länge entlang Wohngebiet „West II“ ab/bis Albert-Einstein-Straße. Die errechnete Verlustzeit beträgt etwa 8 Sekunden pro Richtung und somit ca. 16 Sekunden pro Umlauf. Betroffen sind hier die Buslinien aus dem Bereich Heilbronn.</p> <p>Die Aussage hinsichtlich der verkehrlichen Aussagen können bei den Maßnahmen M 3 und M 4 nicht teilen. Wir erachten die Verlustzeiten pro Umlauf von rund 80 Sekunden als erhebliche Auswirkung auf den Buslinienverkehr. Negative Auswirkungen wie verpasste Anschlüsse können für unsere Fahrgäste entstehen, da verspätete Zubringerlinien (S-Bahnen) nicht mehr so lange wie bisher abgewartet werden können. Die Bus-Anschlüsse in Richtung Ilfeld/Heilbronn sind heute schon mit 3 Minuten Übergang knapp bemessen. Die Maßnahmen M3 – M5 betreffen diese Anschlüsse. Die Anschluss-Sicherheit für Fahrgäste auf der Relation Marbach (N) – Ilfeld/Heilbronn würde sich deutlich verschlechtern. Wir empfehlen hier dringend ein Gespräch mit dem zuständigen Aufgabenträger sowie dem Betreiber der Buslinien. Wir vermissen Vorschläge, um den Buslinienverkehr weiterhin attraktiv zu gestalten. Aus unserer Sicht wären Fahrbahnrandhaltestellen und eine ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen geeignete Mittel, die Fahrzeitverluste durch die Maßnahmen M1 und M2 (Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h / 50 km/h) zu kompensieren.</p>	<p>Abwägung der Belange des Öffentlichen Personennahverkehrs auch alternative Tempo-40-Regelungen überprüft.</p> <p>Die Abschätzung der Reisezeitverluste zeigt, dass insbesondere die VVS-Linie 460 / 460a mit ca. 60 Sekunden die höchsten Reisezeitverluste aufweist. Darin ist ein Anteil von ca. 21 Sekunden beinhaltet, der auf die Maßnahmen in der Schmidhausener Straße (M3 + M4) zurückgeführt werden kann.</p> <p>Wichtige Erkenntnisse über die realen Beförderungsgeschwindigkeiten des Busverkehrs im Bereich der Stadt Beilstein liefert auch die im Auftrag des Landratsamtes Ludwigsburg, Stabstelle Nahverkehr durchgeführte <i>"Verkehrsuntersuchung Busbeschleunigung Bottwartal"</i> (PB Consult GmbH, Nürnberg). Vor diesem Hintergrund müssen die abgeschätzten Reisezeitverluste im Untersuchungsbereich der Stadt Beilstein relativiert werden. Dies bedeutet jedoch nicht, dass sich aufgrund der angestrebten Geschwindigkeitsreduktionen kein Handlungsbedarf ergibt. Die generelle Zielsetzung zur Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs und die bereits bestehenden teilweise erheblichen Reisezeitverluste des Busverkehrs im Bottwartal zeigen den dringenden Handlungsbedarf auf, der jedoch nicht allein ursächlich auf die Maßnahmen der kommunalen Lärmaktionsplanungen zurückgeführt werden kann.</p> <p>Damit eine nachhaltige und spürbare Attraktivierung des Busverkehrs entsprechend der "ÖPNV-Strategie 2030 für mehr und besseren Nahverkehr" des Landes Baden-Württemberg umgesetzt werden kann, ist es zwingend erforderlich, dass der seit Jahren überlastete Verknüpfungsbereich der Landesstraßen L 1125 / L 1100 und der Streckenabschnitt zum Bahnhof nach Marbach entsprechend ausgebaut wird.</p>
6	Polizeipräsidium Heilbronn 29.07.2020	<p>Sollten im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplanes verkehrsbeschränkende Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Straßenlärm in Betracht kommen, wird im weiteren Verfahren die zuständige Verkehrsbehörde (hier: LRA Heilbronn – Straßen und Verkehr) tätig. Im Rahmen der VwV zur StVO wird die Polizei durch die Verkehrsbehörde, im Vorfeld, dazu beteiligt.</p>	Zur Kenntnis

	Rückmeldungen der Einwohnerschaft		
7	Anwohnerin 1 07.09.2020	<p>Fordert eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h innerorts von Etzleswenden da die Straßen sehr schmal sind. Fußgänger sind teilweise gezwungen auf die Straße auszuweichen.</p> <p>Zusätzlich sollen bauliche Maßnahmen getroffen werden, sodass Verkehrsteilnehmer gezwungen sind abzubremsen.</p>	<p>Eine Temporeduzierung auf 30 km/h ist im Maßnahmenkatalog des LAP-Entwurfs enthalten. Die Anordnung der Maßnahme trifft jedoch die Verkehrsbehörde.</p> <p>Es wird angeregt, die Akzeptanz durch temporäre digitale Geschwindigkeitsanzeigen und den Hinweis "Lärmschutz" zu erhöhen. Aufwendige bauliche Maßnahmen sind kurzfristig nicht umsetzbar.</p>
8	Anwohner 2 05.08.2020	Fordert eine Stationäre Blitzanlage, da nur durch Kontrolle die Geschwindigkeit in der Schmidhausener Str. reduziert werden kann und somit auch der Lärmpegel.	Stationäre Geschwindigkeitsmessungen wurden bei der Straßenverkehrsbehörde bereits beantragt, jedoch mit dem Verweis auf regelmäßige Kontrollen abgelehnt. Die Anregung wird an die Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.
9	Anwohner 3 05.09.2020	Fordern einen stationären Blitzer in der Schmidhausener Straße, da sich laut Herrn Müllner vor allem nachts niemand an die Geschwindigkeitsbegrenzung hält.	Stationäre Geschwindigkeitsmessungen wurden bei der Straßenverkehrsbehörde bereits beantragt, jedoch mit dem Verweis auf regelmäßige Kontrollen abgelehnt. Die Anregung wird an die Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.
10	Anwohner 4 06.08.2020	Ist Einverstanden, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung inkraft tritt.	Zur Kenntnis
11	Vertretung Initiative Lärmschutz 03.09.2020	<p>Die Ergebnisse der gutachterlichen Untersuchung.- und Erhebung sprechen für sich. In nahezu allen untersuchten Gebieten/ Straßen der Stadt überschreiten die Lärmbelastungen sowohl tags als auch nachts die für den Gesundheitsschutz der Bürger maßgeblichen gesetzlichen Grenzwerte bzw. sind im oberen Mess-Segment angesiedelt.</p> <p>Die Gutachter bestätigen dringenden Handlungsbedarf.</p>	

		<p>Die Gutachter zeigen auf, wie mit pragmatischen und auch schnell umsetzbaren und kostengünstigen Maßnahmen erste deutliche Verbesserungen für die Menschen in der Stadt erreicht werden können.</p> <p>Das Mittel der Wahl, Temporeduzierung :</p> <p>Beispiel: Schmidhauser Straße</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen z.B. in der Schmidhauser Str. von 50 km/h auf 30 km/h im westlichen Teil bzw. von 70 km/h auf 50 km/h im östlichen Teil; besser für den gesamten Straßenverlauf auf 30 km/h.</p> <p>Die Gutachter weisen darauf hin, dass aufgrund der gewonnenen Messwerte kurzfristiger Handlungsbedarf mit hoher Priorität besteht.</p> <p>Wir, "die Initiative Lärmschutz Jetzt", unterstützen die vorgeschlagenen Maßnahmen vollinhaltlich.</p> <p>Auch für andere Teile der Stadt und in den Teilorten werden diese Maßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Überwachung:</p> <p>Eine Temporeduzierung wird unserer Überzeugung nach nur dann nachhaltig wirksam, wenn Überschreitungen des Tempolimits konsequent und dauerhaft überwacht und sanktioniert werden.</p> <p>Einschlägige Erfahrungen zahlreicher Gemeinden in unserem und auch anderen Landkreisen zeigen, daß nur durch stationäre Überwachungsanlagen (Blitzer) Wirkung erzielt wird.</p> <p>Betrachten wir erneut die Schmidhauser Straße.</p> <p>Die Straße ist gut ausgebaut, gerade; sie verleitet zum Schnellfahren.</p> <p>Folge: 70 % der Fahrzeuge überschreiten die Geschwindigkeit.</p> <p>Die Auswertung des in der Schmidhausener Straße installierten "Smiley" hat für den Betrachtungszeitraum Mai 2020 ein Fahrzeugaufkommen von ca. 45.000 Fahrzeugen (trotz Corona) ergeben. Bei 70 % der erfassten Fahrzeuge wurde eine Geschwindigkeitsüberschreitung gemessen. (Die Werte beziehen</p>	<p>Geschwindigkeitsreduzierungen insbesondere an der Schmidhausener Straße sind im Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplans enthalten.</p> <p>Stationäre Geschwindigkeitsmessungen wurden bei der Straßenverkehrsbehörde bereits beantragt, jedoch mit dem Verweis auf regelmäßige Kontrollen abgelehnt. Die Anregung wird an die Straßenverkehrsbehörde weitergegeben.</p> <p>Die genannten Zahlen können nicht nachvollzogen werden, da die Herkunft und der genaue Zeitraum der Zahlen nicht eindeutig angegeben ist. Die im Lärmaktionsplan berücksichtigten Verkehrsmengen wurden Verkehrserhebungen der Planungsgruppe SSW</p>
--	--	--	---

	<p>sich natürlich nur auf die Zeiten, in denen der Smiley eingeschaltet, funktionsfähig war).</p> <p>Die Messungen des LRA für diesen Streckenabschnitt erscheinen vor diesem Hintergrund in einem anderen Licht !?</p> <p>Vor allem an Wochenenden ist die Schmidhausener Straße für Motorräder die Strecke der Wahl zur "Löwensteiner Platte". Gemessene Schallpegel liegen teilweise bei über 100 dB(A)</p> <p>Nach RLS 90 werden aber Motorräder in Lärm-und Verkehrsbetrachtungen nicht bzw. nicht vollumfänglich einbezogen. (siehe Anlage 6, lfd. Nr. 4, Entwurf Lärmschutzplan, Bemerkungen).</p> <p>In der Vegetationsperiode, März bis September, kommt es zu weiteren Lärmbelastungen, durch Traktoren auf ihrer Fahrt zu und von der Biogasanlage; dies teilweise bis weit in die Nacht hinein. Traktoren unterliegen anderen, deutlich höheren Lärm-Immissionenwerten, als z.B. PKW. Traktorfahrern wird daher von den Herstellern empfohlen, Hörschutz zu tragen. Dies ist ein Hinweis darauf, wie gesundheitsschädlich Lärm-Immissionen sind.</p> <p>Noch eines:</p> <p>Bedenken wegen längerer Wegezeiten für den Einzelnen (z.B. Pendler, gewerbliche Fahrten), aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkungen müssen vor dem Hintergrund des Gesundheitsschutzes für die Gemeinschaft zurücktreten. Im Übrigen sprechen wir bezogen auf z.B. die Schmidhauser Str. eher von Sekunden als von Minuten....</p> <p>Fazit:</p> <p>Ohne Maßnahmen und ohne die konsequente Überwachung deren Einhaltung, ist kein positives Resultat für die Gesundheit der Bürger dieser Stadt zu erreichen.</p> <p>Wir, die Anwohner der Schmidhauser Straße, zählen auf Ihre Unterstützung für die schnellstmögliche Umsetzung der von den Experten empfohlenen Maßnahmen.</p> <p>Danke für Ihre Aufmerksamkeit. Gerne stehen wir für die Erörterung unserer Hinweise zur Verfügung.</p>	<p>(damals Planungsgruppe Kölz) entnommen und entsprechend der Vorgaben des BImSchG auf einen Jahresmittelwert umgerechnet.</p> <p>Das Anbringen einer Motorradlärmanzeige ist unter der Maßnahme 8 im Maßnahmenkatalog zum Lärmaktionsplan enthalten, für die Schmidhausener Straße im Kreuzungsbereich L 1116 und für die L 1116 vor Abzweig Wochenendhausgebiet in Richtung Etzlenwenden.</p> <p>Es ist korrekt, dass abhängig des Zeitraums der Verkehrsuntersuchungen (hier: Oktober 2018) Traktoren möglicherweise unterrepräsentiert sind. Es lässt sich jedoch feststellen, dass der Anteil an Traktoren über das Jahr gemittelt sehr gering ist und diese daher keinen relevanten Einfluss auf die Beurteilungspegel haben.</p> <p>Zur Kenntnis</p>
--	---	--

		<p>Nach Rücksprache mit dem Bauamt, möchten wir ergänzend und klärend feststellen und festhalten, dass es sich bei den zitierten Ergebnissen nur um Messergebnisse des „stadtauswärts“ Verkehrs (Beilstein-Schmidhausen/Gronau) handelt. Messungen zum „stadteinwärts“ Verkehr (Schmidhausen-Beilstein) liegen nicht vor; kein „Smiley“.</p> <p>Die Lärmbelastung durch diese Fahrzeugbewegungen (vermutlich ebenfalls in der Größenordnung von 45.000 Fahrzeugen mit ähnlichen, wenn nicht sogar höheren Überschreitungswerten, Tempo 70 km/h) ist selbstverständlich in die Gesamtbetrachtung miteinzubeziehen.</p>	
--	--	---	--