



**Behandlung der Anregungen der Träger öffentlicher Belange
im Zuge der öffentlichen Auslegung des Planentwurfs vom 18.04. – 17.05.2016**

Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Planers Beschlussempfehlung:
1	<p>Landratsamt Heilbronn Straßen und Verkehr Straßenverkehrsbehörde</p> <p>Schreiben vom 06.05.2016</p>	<p>I. Vorbemerkungen:</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Obersulm ging dem Amt Straßen und Verkehr am 13.04.2016 mit der Bitte um Stellungnahme zu.</p> <p>Die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde bezieht sich ausschließlich auf die durch Straßenlärm betroffenen Streckenabschnitte.</p> <p>II. Stellungnahme der Verkehrsbehörde:</p> <p>Die Aufstellung der LAP erfolgt aufgrund von § 47 d BImSchG. Diese stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Die Maßnahmen können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen werden auf der Grundlage von § 45 StVO getroffen. Dies gilt auch, wenn straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen festgelegt sind. Für die Umsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen (z.B. Tempo 30) müssen die Voraussetzungen des § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) vorliegen. Das bedeutet, dass das „Vorliegen einer Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung (...) erheblich übersteigt“ für die Anordnung entsprechender Maßnahmen festgestellt werden muss. In Anwendung der geltenden Richtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen unter Berücksichtigung</p>	

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten in Betracht:</p> <p>70 dB(A) zwischen 6.00 Uhr und 22.00 Uhr (tags)</p> <p>60 dB(A) zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr (nachts)</p> <p>Liegen die ermittelten Lärmpegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, so verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten.</p> <p>Nach dem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.3.2012 (Kooperationserlass) sind bei Lärmpegeln über einem L_{DEN} von 70 dB(A) oder einem L_{Night} von 60 dB(A) vordringlich Maßnahmen im LAP festzulegen. Es handelt sich dabei um sog. „Handlungswerte“, die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nach sich ziehen können.</p> <p>Dabei ist eine Abwägung im Hinblick auf andere Schutzgüter, wie z.B. Leistungsfähigkeit (auch im Hinblick auf ÖPNV), Verkehrsverlagerung oder Luftreinhaltung vorzunehmen.</p> <p>Für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist die Straßenverkehrs-behörde, LRA Heilbronn, zuständig.</p> <p>Die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen bedarf der Zustimmung des Regierungspräsidiums Stuttgart.</p> <p>Soweit künftig Belagssanierungen durchgeführt werden sollen, ist die Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm-mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 17.07.2015 (Az. 2-3945.40 / 90) zu beachten.</p>	

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>In diesem Fall muss eine erneute Lärmbewertung erfolgen. Gegebenenfalls bereits umgesetzte verkehrsrechtliche Regelungen müssen erneut geprüft werden.</p> <p>III. Bewertung der einzelnen Maßnahmen:</p> <p>1. Maßnahme S1</p> <p>B 39 im Bereich Weinsberger Straße / Löwensteiner Straße; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts;</p> <p>Aufgrund der vorgelegten RLS 90-Berechnung wurde folgendes festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Weinsberger Straße 1-17 wird der Grenzwert nach RLS 90 von 70 dB(A) tagsüber an allen Gebäuden deutlich überschritten, der Grenzwert nachts von 60 dB(A) wird ebenfalls an allen Gebäuden deutlich überschritten. Die höchste Belastung liegt bei den Gebäuden 1-6 in unmittelbarer Nähe zur LSA. Dort werden tagsüber Werte bis zu 77 dB(A) erreicht. • Im Bereich der Löwensteiner Straße werden die Grenzwerte tags im Bereich der Gebäude 2-46 ausnahmslos überschritten. Das Maximum liegt bei tagsüber 73,6 dB(A) bei Hausnr. 2 und reduziert sich dann stetig im weiteren Verlauf. Nachts wird der Grenzwert von 60 dB(A) bis zum Gebäude Löwensteiner Straße 61 überschritten. Im weiteren Verlauf werden die Grenzwerte nicht mehr erreicht. • Insgesamt sind entlang der B 39 50 Gebäude betroffen, wobei die Überschreitungen an 39 Gebäuden mehr als 3 dB(A) betragen. • Durch die Maßnahme kann eine Pegelminderung von max. 2,6 dB(A) erreicht werden. Dies reicht allerdings 	<p><u>Zu Maßnahme S 1:</u></p> <p>Die Verkehrsbehörde beim Landratsamt weist zu Recht darauf hin, dass derzeit während des Berufsverkehrs am Morgen und am späten Nachmittag wegen des hohen Verkehrsaufkommens kaum schneller als 30 km/h gefahren werden kann. Diese Verkehrssituation betrifft allerdings insgesamt höchstens 5 bis 6 Stunden des gesamten Tags. An allen anderen Stunden kann und wird dort auch 50 km/h gefahren und entsprechende Lärmemissionen damit verursacht.</p> <p>Die o.g. Argumentation gegen eine Einführung einer weitergehenden Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird derzeit vielfach von den zuständigen Verkehrsbehörden vorgebracht. Sie ließe sich aber ohne Weiteres genauso umkehren, denn wenn schon die Verkehrsspitzen nicht schneller als 30 km/h fahren können, können die Beeinträchtigungen durch Stauungen und Stockungen des Verkehrsflusses in den restlichen Tagesstunden – bei geringerem Verkehrsaufkommen – so groß nicht sein wie oftmals befürchtet. Zumal damit die besonders lärmsensiblen Zeitbereiche bei Nacht und an den Wochenenden künftig besser geschützt wären.</p> <p>Das Regierungspräsidium Stuttgart hat in seiner Stellungnahme (s. lfd. Nr. 2) auf verschiedene Umstände hingewiesen, die im Schreiben der Verkehrsbehörde nicht erwähnt werden, die aber wichtig bei der Beurteilung der gegebenen Lärmsituation in Obersulm sind. Zum einen reduziert sich bei Beurteilungspegel von mehr als 73 dB(A) am Tag und 63 dB(A) bei Nacht – wie es im Zuge der B 39 an 39(!)</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>nicht aus, um die Lärmbelastung an allen betroffenen Gebäuden auf einen Wert unterhalb der Grenzwerte zu reduzieren.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Grundlage der Lärmberechnungen kommt daher in diesem Bereich grundsätzlich in Betracht.</p> <p>Durch die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der L1035 (Marktstraße) kommt es dort zu vielen Abbrems – bzw. Beschleunigungsvorgängen, so dass hier nicht die Rollgeräusche, sondern die Motorengeräusche überwiegen. Während des Berufsverkehrs ist es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel gar nicht möglich schneller als 30 km/h zu fahren.</p> <p>Insgesamt handelt es sich um einen ca. 680 m langen Streckenabschnitt.</p> <p>Da im Bereich der Löwensteiner Straße 47 – 61 die Grenzwerte nur nachts überschritten sind, wäre eine Differenzierung / Tempo 30 von 22 h – 6 h in diesem Abschnitt möglich, aber nicht sinnvoll, da es sich lediglich um einen 140 m langen Abschnitt handelt und eine einheitliche Beschilderung angestrebt wird. Trotz der hohen Verkehrsbedeutung der B 39 ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Hinblick auf die hohen Überschreitungswerte gerechtfertigt.</p> <p>Verkehrsverlagerungen sind in durch die Maßnahme nicht zu erwarten, da es keine parallele Verbindung zur B 39 gibt.</p> <p>Diese Maßnahme ist noch im Hinblick auf die Auswirkungen für den ÖPNV (Leistungsfähigkeit) zu betrachten. Hierzu liegen uns bisher keine Erkenntnisse vor.</p> <p>2. Maßnahme S3</p> <p>L 1035 im Bereich Marktstraße / Brückenstraße; Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h tags</p>	<p>Wohngebäuden derzeit der Fall ist – das Ermessen der Verkehrsbehörde 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 vertretbar erscheint. Zum anderen können auch unterhalb der Richtwerte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.</p> <p>Das für den ÖPNV zuständige Amt „Bauen, Umwelt und Nahverkehr“ beim Landratsamt wurde im Zuge der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplans ebenfalls um eine Stellungnahme gebeten, die jedoch ausgeblieben ist.</p> <p>Die Maßnahme S 1 bleibt Bestandteil des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans. Die Geschwindigkeitsbeschränkung soll von der westlichen Ortseinfahrt bis zur Einmündung des Heerwegs erfolgen. Die exakte Festlegung der Abschnittsgrenzen erfolgt im Rahmen der Verkehrsschau.</p> <p>Das Amt „Bauen, Umwelt und Nahverkehr“ beim LRA wird um eine dezidierte Stellungnahme hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf den Busverkehr gebeten.</p> <p><u>Zu Maßnahme S 3:</u></p> <p>Es gilt vom Grundsatz her die oben zu Maßnahme S1 aufgeführte Argumentation.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>und nachts;</p> <p>Aufgrund der vorgelegten RLS 90-Berechnung wurde folgendes festgestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Marktstraße 2-14 wird der Grenzwerte nach RLS 90 von 70 dB(A) tagsüber an nahezu allen Gebäuden (mit Ausnahme Nr. 7 und 9) überschritten, der Grenzwert nachts von 60 dB(A) wird ebenfalls an allen Gebäuden (mit Ausnahme Nr. 7) deutlich überschritten. • Im Bereich der Brückenstraße wird der Grenzwert von 70 dB(A) tagsüber nicht überschritten. Nachts gibt es an allen Gebäuden im Bereich der Nr. 2 – 14 Überschreitungen, allerdings liegt das Maximum bei 62,3 dB(A). • Insgesamt sind entlang der L 1035 tagsüber 9 und nachts 16 Gebäude betroffen. Die Überschreitungen betragen an 6 Gebäuden mehr als 3 dB(A), davon sind 2 Gebäude, die unmittelbar an der LSA im Einmündungsbereich zur B 39 liegen (Nr.2 und Nr. 4) tagsüber betroffen. • Die Maßnahme bewirkt eine Pegelminderung um max. 2,5 dB(A). <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Grundlage der Lärmberechnungen kommt daher im Bereich der Marktstraße (bis zur Einmündung Mühlstraße) grundsätzlich rund um die Uhr in Betracht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich der Brückenstraße kann nur im Rahmen einer Gesamtabwägung angeordnet werden, zumal auf diesem 250 m langen Streckenabschnitt nur 18 Personen nachts betroffen sind und die Lärmwerte zwischen 60,9 und 62,4 dB(A) liegen.</p>	<p>Allerdings verwundert die Argumentation der Verkehrsbehörde, dass die „...am meisten belasteten Gebäude Marktstraße 2 und 4 ... auch durch Tempo 30 keine wesentliche Verbesserung erfahren [werden].“ Zwar liegen die Beurteilungspegel dort auch bei Tempo 30 noch oberhalb von 70/60 dB(A), aber die Bewohner erfahren durch Tempo 30 eine Minderung der Lärmbelastung zwischen 2,3 und 2,5 dB(A), was nahezu einer Halbierung der Verkehrsstärke gleichkommt.</p> <p>Die Gründe für die Anregung der Verkehrsbehörde hinsichtlich einer einheitlichen Regelung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zuge der L 1035 sind hingegen plausibel, so dass folgende Regelung für den Lärmaktionsplan vorgeschlagen wird:</p> <p>Die Maßnahme S 3 bleibt als temporär befristete Übergangslösung bis zum Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags (Maßnahme S 3b, siehe unten) Bestandteil des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans. Es wird jedoch im Zuge des Straßenzugs Marktstraße / Brückenstraße eine einheitliche Geschwindigkeitsbegrenzung in der Zeit von 22 – 6 Uhr angestrebt.</p> <p>Das Amt „Bauen, Umwelt und Nahverkehr“ beim LRA wird um eine dezidierte Stellungnahme hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf den Busverkehr gebeten.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Mit einer Verlagerung des Verkehrs auf andere Straßen ist mangels geeigneter Möglichkeiten nicht zu rechnen.</p> <p>Allerdings ist diese Maßnahme noch im Hinblick auf die Auswirkungen für den ÖPNV (Leistungsfähigkeit) zu betrachten. Angaben hierzu liegen uns derzeit nicht vor.</p> <p>Durch die Lichtsignalanlage im Bereich der Einmündung der L1035 (Marktstraße) kommt es dort zu vielen Abbrems – bzw. Beschleunigungsvorgängen, so dass hier nicht die Rollgeräusche, sondern die Motorengeräusche überwiegen. Während des Berufsverkehrs ist es aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens in der Regel gar nicht möglich, schneller als 30 km/h zu fahren. Unmittelbar am Einmündungsbereich werden die Fahrzeuge immer abgebremst, da dort den Fahrzeugen auf der B 39 Vorfahrt zu gewähren ist.</p> <p>Die am meisten belasteten Gebäude Marktstraße 2 und 4 werden auch durch Tempo 30 keine wesentliche Verbesserung erfahren.</p> <p>Um Wechsel in der zeitlichen Geltungsdauer zu vermeiden wird alternativ vorgeschlagen eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Bereich der Marktstraße / Brückenstraße einheitlich in der Zeit von 22 h – 6 h vorzunehmen. Dieser Streckenabschnitt wäre dann ca. 380 m lang.</p> <p>3. Maßnahme S4</p> <p>L 1035 Affaltracher Straße bis zum Ortsausgang Richtung Affaltrach; Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h tags und nachts;</p> <p>Aufgrund der vorgelegten RLS 90-Berechnung wurde folgendes festgestellt:</p>	<p><u>Zu Maßnahme S 4:</u></p> <p>Es gilt vom Grundsatz her die oben zu Maßnahme S1 aufgeführte Argumentation.</p> <p>Die Gründe für die Anregung der Verkehrsbehörde hinsichtlich einer einheitlichen Regelung der Geschwindigkeitsbeschränkungen im Zuge der L 1035 sind plausibel, so dass</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich der Affaltracher Straße wird der Grenzwert nach RLS 90 von 70 dB(A) tagsüber an keinen Gebäuden überschritten, der Grenzwert nachts von 60 dB(A) wird an 10 Gebäuden überschritten. Die Überschreitungen betragen an allen Gebäuden weniger als 3 dB(A). • Insgesamt sind auf dem ca. 200m langen Streckenabschnitt ca. 26 Personen von Lärm oberhalb des Grenzwertes von 60 d(B(A) nachts betroffen • Die maximale Belastung liegt bei 61,3 dB(A). Insgesamt sind lediglich 3 Personen von einer Lärmbelastung über 61 dB(A) betroffen. • Die Maßnahme bewirkt eine Pegelminderung um max. 2,3 dB(A). <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der Grundlage der Lärmberechnungen kommt daher tagsüber nicht in Betracht. Nachts ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung möglich, im Hinblick auf die geringe Anzahl an Betroffenen und die geringfügigen Überschreitungen aber nur im Rahmen einer Gesamtabwägung realisierbar.</p> <p>Zusätzlich ist Maßnahme auch im Hinblick auf die Auswirkungen für den ÖPNV (Leistungsfähigkeit) zu betrachten. Angaben hierzu liegen uns derzeit nicht vor.</p> <p>Durch Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags könnte die Lärmbelastung im Bereich der L 1035 (Marktstraße / Brückenstraße / Affaltracher Straße) auf einem Niveau unterhalb der Grenzwerte gesenkt werden.</p> <p>Bei gemeinsamer Betrachtung der unter Ziffer 2 und 3 vorgeschlagenen Maßnahmen für die L 1035 gibt es im</p>	<p>folgende Regelung für den Lärmaktionsplan vorgeschlagen wird:</p> <p>Die Maßnahme S 4 bleibt als temporär befristete Übergangslösung bis zum Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags (Maßnahme S 4b, siehe unten) Bestandteil des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans. Die Ausdehnung des Tempo 30-Bereichs wird aber, wie von der Verkehrsbehörde dargelegt, auf den Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr und dem Gebäude „Affaltracher Straße 17“ begrenzt. Die exakte Festlegung der Abschnittsgrenzen erfolgt im Rahmen der Verkehrsschau.</p> <p>Das Amt „Bauen, Umwelt und Nahverkehr“ beim LRA wird um eine dezidierte Stellungnahme hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf den Busverkehr gebeten.</p> <p><u>Zu Maßnahme S 3 und S 4 (Tempo 30 auf der L 1035):</u></p> <p>Der von der Verkehrsbehörde angeregte Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags im Bereich des Straßenzugs Marktstraße / Brückenstraße / Affaltracher Straße ist diskussionswürdig. Es handelt sich dabei um eine straßenbauliche Lärminderungsmaßnahme, für die die Regelungen der Verkehrslärmschutzrichtlinien gelten. Die Auslösewerte, ab denen solche Lärminderungsmaßnahmen genehmigt</p>



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Hinblick auf eine klare und verständliche Beschilderung 2 Möglichkeiten:</p> <p>a) Tempo 30 tags und nachts im Bereich der Marktstraße</p> <p>oder</p> <p>b) Tempo 30 nachts im Bereich Marktstraße / Brückenstraße / bis Affaltracher Straße 17</p> <p>4. Maßnahme S5</p> <p>L 1035 außerorts zwischen Willsbach und Affaltrach</p> <ul style="list-style-type: none"> • Im Bereich zwischen Willsbach und Affaltrach werden die Grenzwerte nach RLS 90 weder tagsüber noch nachts erreicht bzw. überschritten. 	<p>werden können, wurden im Bereich von Landesstraßen in Baden-Württemberg im Januar 2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt. Damit sind nunmehr allein in der Affaltracher Straße 36 Gebäude von Überschreitungen des Auslösewerts der Lärmsanierung betroffen.</p> <p>Bezüglich der im Weiteren von der Verkehrsbehörde dargestellten alternativen Beschilderungsmöglichkeiten des Straßenzugs ist nicht nachvollziehbar, warum eine unterschiedliche Beschilderung südlich und östlich des Kreisverkehrs Marktstraße/Affaltracher Straße (wie im Lärmaktionsplan-Entwurf) für den Verkehrsteilnehmer nicht „klar und verständlich“ sein soll, schließlich stellt der Kreisverkehr ein in seiner Deutlichkeit kaum zu übertreffendes trennendes Element in einem Straßenzug dar.</p> <p>Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als unabhängig von Tageszeiten wirksame Lösung wird als Maßnahmen S 3b bzw. S 4b in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Der Einbau wird von der Straßenbauverwaltung im Vorfeld einer in den einzelnen Abschnitten der L 1035 anstehenden Deckensanierung geprüft.</p> <p>Die Maßnahmen S 3 und S 4 bleiben – als temporär befristete Übergangslösungen – Bestandteile des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans.</p> <p><u>Zu Maßnahme S 5:</u></p> <p>Diese Maßnahme ist im Lärmaktionsplan nur als temporär befristete Lösung bis zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (Maßnahme S 5b) bei der nächsten Deckensanierung vorgesehen.</p> <p>Angesichts der hohen Lärmbelastungen an diesen Abschnitt, die überwiegend im gesundheitsbelastenden Bereich liegen, ist dies nach Ansicht des Gutachters eine der</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Auf der Grundlage des Lärmaktionsplans kann daher keine Geschwindigkeitsbegrenzung angeordnet werden.</p>	<p>im Kooperationserlass des Landesverkehrsministeriums genannten Maßnahme, die auch unterhalb der Richtwerte angeordnet werden <u>kann</u>, „...wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als ortsüblich hingenommen werden muss.“</p> <p>Die Maßnahme S 5 bleibt als temporär befristete Übergangslösung in vollem Umfang Bestandteil des Maßnahmenpakets des Lärmaktionsplans, da sich der Kreis der Betroffenen nach der Absenkung der Auslösewerte der Lärm- sanierung an Landesstraßen nochmals erweitert hat.</p>
2	<p>Regierungspräsi- dium Stuttgart, Referat 41</p> <p>Schreiben vom 04.05.2016</p>	<p>Mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinde Obersulm im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart um Stellungnahme gebeten. Nach Prüfung der entsprechenden Unterlagen können wir zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Folgendes mitteilen:</p> <p><i>1. Maßnahme S 1: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 39 im Straßenzug Weinsberger Straße – Löwensteiner Straße auf 30 km/h</i></p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb des genannten Bereichs der unteren Straßenverkehrsbehörde. Darüber hinaus ist für verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorliegend die Zustimmung des Regierungspräsidiums erforderlich. Für die Beurteilung der Lärmsituation an bestehenden Straßen sind die Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 heranzuziehen. Rechtsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm ist § 45 Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO.</p> <p>Die vorliegenden Lärmberechnungen wurden nach VBUS durchgeführt. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen</p>	<p><u>Zu Maßnahme S 1:</u></p> <p>Die Berechnungen der Lärmpegel in Obersulm wurden auch schon im Entwurf des Lärmaktionsplans zusätzlich nach deutschem Fachrecht durchgeführt (s. Abb. 4.1 bis 5.2). Die Berechnungen liegen der Verkehrsbehörde beim Landratsamt darüber hinaus „gebäudescharf“ vor und können dem RP Stuttgart vorgelegt werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Die vom RP Stuttgart geforderten, ergänzenden Unterlagen werden bei der konkreten Beantragung der straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen erstellt.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>sind aber die RLS-90 maßgebend. Diese kommen unabhängig vom Gebietstyp ab folgenden Werten in Betracht: 70 dB(A)/tags und 60 dB(A)/nachts - in Gewerbegebieten mit Zuschlag von 5 dB(A).</p> <p>Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) 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 vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.</p> <p>Laut Abb. 4.1, 4.2 der Anlage des LAP i.V.m. S. 25 des Entwurfs des LAP werden in diesem Straßenzug derzeit tagsüber an 40 Gebäuden und nachts an 50 Gebäuden die straßenverkehrsrechtlichen Richtwerte überschritten. Die angestrebte Maßnahme bewirkt eine Pegelminderung von 2,6 dB(A).</p> <p>Nach kursorischer Prüfung der graphischen Darstellung erscheint die Anordnung möglich. Vor der endgültigen Bewertung ist aber noch eine <u>gebäudescharfe</u> Berechnung nach RLS-90 in tabellarischer Form erforderlich, um endgültig beurteilen zu können, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus <u>Lärmschutzgründen</u> erforderlich sind bzw. in welcher Ausdehnung diese angeordnet werden können.</p> <p>In Anbetracht der Verkehrsbedeutung der Straße, die als Bundesstraße klassifiziert ist, wird <u>vor</u> einer abschließenden Bewertung noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt:</p>	

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Beeinträchtigung des ÖPNV, Aufwand zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Wurden ggf. Neubelagsarbeiten berücksichtigt, liegen Erkenntnisse zur V 85 vor?</p> <p>2. <i>Maßnahme S 3: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L 1035 im Straßenzug Marktstraße – Brückenstraße auf 30 km/h</i></p> <p>Siehe oben Ausführungen zu Ziff. 1.</p> <p>Auf S. 25 des Entwurfs des LAP wird ausgeführt, dass die straßenverkehrsrechtlichen Richtwerte von 70/60 dB(A) im Straßenzug der L 1035 derzeit tagsüber an 9 Gebäuden und nachts an 16 Gebäuden überschritten seien (Abb. 4.1, 4.2). Die Überschreitungen lägen an 6 Gebäuden bei mehr als 3 dB(A).</p> <p>Eine aktuelle Berechnung der Beurteilungspegel nach RLS-90 des Regierungspräsidiums Stuttgart zeigt, dass im Bereich der Brückenstraße keine Überschreitungen der straßenverkehrsrechtlichen Richtwerte gegeben sind, während in der Marktstraße an den Gebäuden Nr. 4, 6, 10-14 Überschreitungen zur Nachtzeit vorliegen. Der Höchstwert findet sich in der Marktstr. 4 mit 63 dB(A) im Erdgeschoss.</p> <p>In Anbetracht der Verkehrsbedeutung der Straße, die als Landesstraße klassifiziert ist, wird vor einer abschließenden Bewertung noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt:</p> <p>Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Beeinträchtigung des ÖPNV, Aufwand zur Anpassung</p>	<p><u>Zu Maßnahme S 3:</u> Erläuterungen wie oben.</p> <p>Kenntnisnahme. Die vom RP Stuttgart geforderten, ergänzenden Unterlagen werden bei der konkreten Beantragung der straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen erstellt.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Wurden ggf. Neubelagsarbeiten berücksichtigt, liegen Erkenntnisse zur V 85 vor?</p> <p>Erst dann kann eine abschließende Entscheidung erfolgen, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nachts erforderlich sind und in welcher Ausdehnung diese angeordnet werden können.</p> <p>3. <i>Maßnahme S 4: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L 1035 (Affaltracher Straße) bis zum Ortsausgang Richtung Affaltrach auf 30 km/h</i></p> <p>Auf S. 26 des Entwurfs des LAP wird ausgeführt, dass es tagsüber zu keinen Überschreitungen der Richtwerte der Lärmschutzrichtlinien-StV kommt. Nachts werden diese bei den Hausnummern 1, 4, 10, 12, 14, 16 und 17 überschritten.</p> <p>Die Pegelminderung durch die geplanten Maßnahmen beträgt max. 2,3 dB(A).</p> <p>Erst bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) bzw. ab 73/63 dB(A) 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 vertretbar erscheint. Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen angeordnet werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen jenseits dessen mit sich bringt, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss.</p> <p>In Anbetracht der Verkehrsbedeutung der Straße, die als Landesstraße klassifiziert ist, wird <u>vor</u> einer abschließenden Bewertung noch eine ergänzende Stellungnahme zu folgenden Aspekten benötigt:</p>	<p><u>Zu Maßnahme S 4:</u> Erläuterungen wie oben.</p> <p>Kenntnisnahme. Die vom RP Stuttgart geforderten, ergänzenden Unterlagen werden bei der konkreten Beantragung der straßenverkehrsrechtlichen Lärminderungsmaßnahmen erstellt.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Bewertung von Verdrängungseffekten aufgrund von Verkehrsbeschränkungen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung, Beeinträchtigung des ÖPNV, Aufwand zur Anpassung von Lichtsignalanlagen, Probleme der Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer. Wurden ggf. Neubelagsarbeiten berücksichtigt, liegen Erkenntnisse zur V 85 vor.</p> <p>Erst dann kann eine abschließende Entscheidung erfolgen, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen nachts erforderlich sind und in welcher Ausdehnung diese angeordnet werden können.</p> <p><i>4. Maßnahme S 5: Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach (freie Strecke) auf 50 km/h</i></p> <p>Wir verweisen zunächst auf unsere Stellungnahme unter Ziff. 5 zu Maßnahme S 5b.</p> <p>Entsprechend den Feststellungen auf S. 26 des Entwurfs zum LAP liegen die grundsätzlichen Voraussetzungen für die vorgesehene Maßnahme nicht vor.</p> <p>Zudem sollen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein.</p> <p>Aufgrund der anstehenden Belagserneuerung sowie unter Berücksichtigung der Verkehrsbedeutung der Straße, die als Landesstraße klassifiziert ist, kommt die Umsetzung der Maßnahme nicht in Betracht.</p> <p><i>5. Maßnahme S 5b: Lärmindernder Fahrbahnbelag auf der L 1035 zwischen Willsbach und Affaltrach (freie Strecke)</i></p>	<p><u>Zu Maßnahme S 5:</u></p> <p>Die Maßnahme S 5 ist im Lärmaktionsplan-Entwurf als temporär befristete Übergangslösung bis zur Realisierung der Maßnahme S 5b (lärmmindernder Fahrbahnbelag zwischen Willsbach und Affaltrach) vorgesehen, die erst bei einer Fahrbahndeckenerneuerung der L 1035 umgesetzt werden kann. Da dieser Abschnitt der L 1035 landesweit erst an 668. Stelle der Prioritätenliste zu finden ist, sind berechtigte Zweifel an einer „zeitnahen“ Deckensanierung seitens des Landes angebracht.</p> <p>Die Maßnahme S 5 verbleibt als befristete Übergangslösung im Maßnahmenpaket. Die vom RP Stuttgart geforderten, ergänzenden Unterlagen werden bei der konkreten Beantragung der straßenverkehrsrechtlichen Lärmminderungsmaßnahmen erstellt.</p> <p><u>Zu Maßnahme S 5b:</u></p> <p>Kenntnisnahme.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Gemäß der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Landesstraßen 2012 ist im genannten Bereich ein Erhaltungsabschnitt an 74. Stelle im Baureferat 47.1, landesweit an 668. Stelle, ausgewiesen. Eine entsprechende großflächige Sanierung bzw. Fahrbahndeckenerneuerung ist zeitnah in den nächsten Jahren vorgesehen. Hierzu haben im letzten Jahr bereits erste Sondierungsgespräche mit der Gemeinde Obersulm stattgefunden.</p> <p>Die Voraussetzungen für den Einsatz eines lärmoptimierten Asphalts werden derzeit noch geprüft.</p> <p><i>6. Maßnahme S 7: Passiver Schallschutz an besonders betroffenen Gebäuden an der B 39 und der L 1035</i></p> <p>Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms aus Bundes- bzw. Landesmitteln erfolgen. Das Regierungspräsidium Stuttgart ist in diesem Zusammenhang gerne bereit das Verfahren im Rahmen eines gemeinsamen Termins mit den jeweiligen Gemeinden zu erläutern. Bedingt durch die Vielzahl der bereits in die Vorhabensplanung aufgenommenen Projekte kann derzeit jedoch kein konkreter Umsetzungszeitpunkt benannt werden.</p> <p>Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass mit Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 (Az.: 23-3911.7/47) die Auslösewerte für Lärmsanierungsmaßnahmen an Landesstraßen abgesenkt wurden. Lärmsanierungsmaßnahmen an Landesstraßen setzen nunmehr voraus, dass der Beurteilungspegel einen der folgenden Auslösewerte übersteigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten <ul style="list-style-type: none"> • Tag 67dB(A) 	<p><u>Zu Maßnahme S 6:</u></p> <p>Die im Schreiben des Regierungspräsidiums genannten Auslösewerte sind nicht korrekt wiedergegeben. Für die in dem Schreiben unter den Ziffern 1 und 2 genannten Gebiete wurden die Auslösewerte in dem zitierten Schreiben des Ministeriums vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt.</p> <p>Damit hat sich an den Landesstraßen der Kreis der potenziell förderfähigen Gebäude nochmals erhöht.</p> <p>Insgesamt werden in Willsbach damit an 115 Gebäuden mit 542 Bewohnern die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten. In Affaltrach sind es 15 Gebäude mit 70 Bewohnern.</p> <p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadtverwaltung wird mit dem Regierungspräsidium Stuttgart Kontakt aufnehmen, um für die förderfähigen Gebäude (u.a. Gebäudeerrichtung vor dem 01.04.1974) eine Aufnahme in das Lärmsanierungsprogramm des Landes zu erreichen.</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<ul style="list-style-type: none"> • Nacht 57 dB(A) <p>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag 69dB(A) • Nacht 59dB(A) <p>3. In Gewerbegebieten</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tag 72dB(A) • Nacht 62dB(A) 	
3	<p>Gemeinde Bretzfeld</p> <p>Schreiben vom 11.03.2016</p>	<p>Es werden keine Anregungen bzgl. Der Aufstellung eines Lärmaktionsplans in Ihrer Gemeinde geäußert</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
4	<p>Handwerkskammer Heilbronn-Franken</p> <p>Schreiben vom 12.04.2016</p>	<p>In o.g. Angelegenheit werden von Seiten der Handwerkskammer keine Bedenken erhoben.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
5	<p>Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken</p> <p>Schreiben vom 13.05.2016</p>	<p>Wir bestätigen den Eingang Ihres Schreibens vom 4. April 2016 und bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme.</p> <p>Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen hierzu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils, hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich.</p>	

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>Bei der Belästigung durch Umweltlärm (30 bis 80 dB(A)) beeinflussen verschiedene Faktoren die Wirkung. Lautstärke und Dauer bestimmen, wie belästigend ein Geräusch wahrgenommen wird. Dabei werden gleichbleibende Geräusche anders eingeschätzt als schwankende und impulshaltige. Auch die Frequenzzusammensetzung spielt eine Rolle, ob also hervortretende Töne enthalten sind, oder nicht. Nicht zuletzt beeinflussen die Häufigkeit und die Differenz zwischen Stör- und Hintergrundgeräuschen die Wirkung.</p> <p>Daher sollte neben der Reduzierung des Lärmpegels auch das Vermeiden von hervortretenden Tönen im Vordergrund stehen. Diese werden im Straßenverkehr vor allem durch schlechte Fahrbahnzustände wie überstehende Gullydeckel oder Schlaglöcher verursacht. Vor diesem Hintergrund halten wir Sanierungen der Fahrbahnen für sehr effektiv. Im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Obersulm werden diese aber nur als „Ergänzende Maßnahmen“ aufgeführt.</p> <p>Dagegen sollten Temporeduzierungen nur als letzte Maßnahme greifen. Eine Temporeduzierung vermindert auch die Leistungsfähigkeit der entsprechenden Straßen. Durch den dadurch hervorgerufenen, stockenden Verkehr können wiederum zusätzliche Belastungen für die anliegende Wohnbevölkerung entstehen. Da bei geringen Geschwindigkeiten die Motorengeräusche die Fahrgeräusche überdecken, können die subjektiven negativen Effekte in Zeiträumen mit hoher Verkehrsdichte die lärmindernden Effekte aufheben. Hier ist insbesondere in der Ortsmitte von Willsbach die Kreuzungssituation der Weinsberger / Löwensteiner / Marktstraße, durch den bereits heute bestehenden, stockenden Verkehr hervorzuheben. Allerdings sind hier durch die Kreuzungs-</p>	<p>Beschlussempfehlung</p> <p><u>Zu „Ergänzende Maßnahmen“:</u></p> <p>Dass die von der IHK propagierten Maßnahmen im Lärmaktionsplan-Entwurf „lediglich“ als ergänzende Maßnahmen aufgeführt sind, diskreditiert diese Maßnahmen in keinsten Weise. Sie sind deshalb als “ergänzende Maßnahmen“ dort aufgeführt, da sie in der Regel lediglich punktuell wirken, dann aber durchaus sehr effektiv für den einzelnen Betroffenen sein können.</p> <p><u>Zu „Tempobegrenzungen“:</u></p> <p>Eine Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt in der Tat zu einer gewissen Reduzierung der Leistungsfähigkeit eines Straßenabschnitts. Da jedoch auf der B 39 in Willsbach, während der 4 bis 5 Stunden des Berufsverkehrs heute bereits auf Grund des hohen Verkehrsaufkommens kaum schneller als 30 km/h gefahren werden kann, wird eine permanente Begrenzung auf Tempo 30 in den verkehrsschwächeren Zeiten nicht zu den von der IHK geschilderten Erscheinungen führen. Dies zeigt sich Tag für Tag auf der etwa gleich stark belasteten Ortsdurchfahrt von Offenau im Zuge der B 27.</p> <p>Kenntnisnahme</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>situation und die hohe Verkehrsdichte ohnehin keine höheren Geschwindigkeiten möglich.</p> <p>Sollte dennoch zu verkehrsregelnden Maßnahmen gegriffen werden, sollten diese nur auf die Nachtzeiten beschränkt sein. Dies ist bei Maßnahme S 4 bereits vorgesehen. Unserer Ansicht nach müsste dies auch für die Maßnahmen S 1 und S 3 gelten, da die Betroffenheit in den Nachtstunden am größten und auch die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer hier am wahrscheinlichsten ist. Von der Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer hängt auch der effektive Wirkungsgrad ab.</p> <p>Insgesamt halten wir die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen S 5b und S 7 als Mittel der Wahl. Insbesondere in der Ortsmitte von Willsbach wird sich durch die baulichen Gegebenheiten keine andere Maßnahme als ähnlich effektiv herausstellen. Die verkehrsregelnden Maßnahmen sollten überhaupt nur in den Nachtstunden umgesetzt werden, da dort zum einen das Schutzbedürfnis am höchsten und zum anderen die Beeinträchtigung des ÖPNV und Wirtschaftsverkehrs am geringsten ist.</p>	
6	<p>Polizeipräsidium Heilbronn</p> <p>Schreiben vom 11.04.2016</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutze der Bevölkerung vor Straßenlärm kommen bei entsprechenden Auslösewerten nach Berechnungsgrundlage RLS 90 (zust. RP) in Betracht.</p> <p>Bei verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wird die Polizei im Rahmen der VwV zur StVO durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde (hier: LRA Heilbronn —Straßen und Verkehr -) gehört.</p> <p>Vorausgehend findet in aller Regel ein Vororttermin unter Leitung der Verkehrsbehörde statt. Allerdings eignen sich aufgrund der Straßencharakteristik nicht alle Streckenabschnitte dazu, z.B. geschwindigkeitsbeschränkende</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		Maß-nahmen (i.d.R von 50 auf 30 km/h) wirkungsvoll — im Ansinnen der Richtlinie - umzusetzen.	
7	Regionalverband Heilbronn-Franken Schreiben vom 17.05.2016	<p>wir danken für die Beteiligung an der Aufstellung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Obersulm zur Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie Hauptverkehrsstraßen Stufe 2.</p> <p>In der Stufe 2 des Lärmaktionsplans werden Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio. Kfz/Jahr und mehr betrachtet. Als Lärmschwerpunkte mit zum Teil deutlichen Grenzwertüberschreitungen werden in Obersulm beim Straßenverkehr die Ortsmitte von Willsbach im Zuge der B 39 und der L 1035 sowie die Affaltracher Straße im Zuge der L 1035 identifiziert. Die Bahnstrecke Heilbronn-Öhringen stellt keinen Lärmschwerpunkt dar.</p> <p>Zur Lärminderung wird ein Maßnahmenbündel vorgeschlagen, das im Wesentlichen — zum Teil zeitlich befristet - Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30-Regelung auf der B 39 und L 1035 und Tempo 50 auf der Affaltracher Straße) und den Einbau lärmindernden Fahrbahnbelags umfasst. Durch diese Maßnahmen kann der Lärmpegel um 3-4 dB(A) gesenkt und die Zahl der lärmbelasteten bzw. gesundheitsgefährdeten Einwohner reduziert werden, wenngleich mit etwa 4,5% bzw. 17,6% vergleichsweise gering. Darüber hinaus werden passive Lärmschutzmaßnahmen sowie weitere Bausteine zur Verringerung der Lärmbelastung empfohlen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bietet eine geeignete Grundlage, um die notwendigen Aktivitäten zur Lärminderung in Angriff</p>	Kenntnisnahme

LÄRMAKTIONSPLAN OBERSULM – HAUPTVERKEHRSWEGE STUFE 2 -



Lfd. Nr.	Behörde	Anregungen	Erläuterung des Gutachters Beschlussempfehlung
		<p>zu nehmen. Dazu erscheint der Dialog mit den zuständigen Baulastträgern besonders wichtig.</p> <p>Zumindest für Willsbach werden größere Entlastungseffekte nur durch eine Ortsumfahrung zu erzielen sein. Die Einstufung der Ortsumfahrung Willsbach im Zuge der B 39 im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 in den Vordringlichen Bedarf sollte dabei die Chancen auf eine Realisierung deutlich erhöhen.</p> <p>In Bezug auf die Tempo 30-Regelung im Zuge der B 39 bleibt unklar, ob sie sich auf die Ortsdurchfahrt von Willsbach (S. 37) oder nur auf die Ortsmitte von Willsbach (S. 39) bezieht.</p> <p>Die Bundesstraße B 39 gehört zum regionalbedeutsamen Straßennetz der Region Heilbronn-Franken (Plansatz 4.1.1 G (1) und übernimmt wichtige Funktionen in der Verbindung und Erreichbarkeit zentraler Orte. Geschwindigkeitssenkende Maßnahmen über längere Strecken sollten daher sorgfältig abgewogen werden.</p> <p>Regionalplanerische Festlegungen im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 sind nicht betroffen.</p>	
8	<p>Stadt Löwenstein</p> <p>Mail vom 14.04.2016</p>	<p>Zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans der Gemeinde Obersulm hat die Stadt Löwenstein keine Anregungen vorzubringen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Aufgestellt: 26.09.2016