

Sitzungsvorlage 105/2014

Lärmaktionsplan;

Stellungnahme der Gemeinde zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Sachverhalt:

Am 21. März 2014 hat der Gemeinderat in öffentlicher Sitzung den Lärmaktionsplan für die Gemeinde Nordheim im Entwurf gebilligt.

Mit Schreiben vom 27. März 2014 wurde dieser Entwurf den Trägern öffentlicher Belange mit der Bitte um Stellungnahme vorgelegt.

Es sind folgende Stellungnahmen eingegangen (kursiv gedruckt):

| M 1 | 67/57 dB(A) | Bürgerbeteiligung | bekannter Problembereich | |
|---|-------------|-------------------|--------------------------|-------------|
| Bereich Brackensteiner Straße und Großgartacher Straße zwischen Kreisverkehr und Abzweigung L1105 | | | | |
| Gebäude über Auslösewert LAP, Orientierungswerte für Lärmsanierung werden überschritten (Gesundheitsgefährdung), Beschwerden der Anwohner, unsichere Straßenquerung für Schüler, zu hohes Tempo von Pkws, Engstelle für LKWs. Teilweise Wertverlust der Immobilien. | | | | |
| Straßen | | | | Km/h |
| L 1106 | | | | 50/50 |



| Mögliche Maßnahmen | |
|---------------------------|--|
| K | <p>M1-1: Tempo 30 – vom Kreisverkehr bis zur Abzweigung L 1105. Reduzierung der Lärmpegel um 2 dB(A), teilweise 3 dB(A). Oder:</p> <p>M1-2: Tempo 30 - besonders wichtig im Steigungs- bzw. Kurvenbereich zwischen Kelterstraße – und Lerchenstraße (eng, unübersichtlich wegen Engstelle, Kreuzung – und Gefahrenbereich für Fußgänger / Anwohner).</p> <p>M1-3: Prüfung auf die Lage eines sicheren Übergangs für Schüler und Fußgänger auf der Brackensteiner Straße (freie Sicht nach links und rechts):</p> |
| M bis L | <p>M1-4: Einsatz eines lärmmarmen Asphaltbelags beim nächsten Belagswechsel. Reduzierung des Lärms um mindestens 3 dB(A).</p> <p>M1-5: Sperrung für Lkw zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens. Dazu ist eine großräumige Betrachtung (Verkehrslage zu umliegenden Gemeinden) notwendig (Lkw-Strecken</p> |

| | |
|----------|---|
| | nach 22:00 Uhr). Minderung des Lärms in der Nacht. |
| L | M1-6: Prüfung auf Realisierbarkeit der Ortsumfahrung Nordheim (im Anschluss an die Umfahrung Nordhausen). Nur eine Umfahrung bewirkt eine deutliche Reduzierung des Verkehrs, besonders des Lkw-Verkehrs. Ersetzt nicht die Maßnahmen M1-1 (M1-2) und M1-3. |

| M 1 | Entlastung (Anzahl Einw.) | | Kosten-Nutzen-Verhältnis (ca.) | |
|--------------|-------------------------------------|---|---------------------------------------|--------------------|
| | L_{DEN} >67 dB(A) | / L_{NIGHT} >57 dB(A) | Kosten gesamt | Nutzen/Jahr |
| M 1-1 | 17 | 20 | gering | 15.000,- € / Jahr |
| M 1-2 | 4 | 9 | gering | 6.000,- € / Jahr |
| M 1-4 | 19 | 25 | 30% höher als mit Standardbelag | 18.000,- € / Jahr |
| M 1-5 | 0 | 13 | gering | 16.000,- € / Jahr |
| M 1-6 | 22 (100%) | 43 (100%) | (Baukosten) | 35.000,- € / Jahr |

Regierungspräsidium Stuttgart

M1-1 und M1-2: Tempo 30

Straßenverkehrsrechtliche Anordnungen obliegen innerhalb der genannten Bereiche grundsätzlich der Straßenverkehrsbehörde. Im vorliegenden Fall einer eventuellen Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm bedarf es allerdings der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Stuttgart (Abteilung4/Referat 46).

M1-3: Einsatz eines lärmarmen Asphaltbelags beim nächsten Belagswechsel

Die Zustandserfassung und –bewertung (ZEB) der Landesstraßen in Baden-Württemberg aus 2012 weist für die Ortsdurchfahrt Nordheim keine Erhaltungsabschnitte (erforderliche Mindestlänge: 250m) aus.

Im Rahmen der Prüfung des Fahrbahnzustandes der L1106 in der Ortsdurchfahrt Nordheim waren mehrfache Qualitätsunterschiede festzustellen. Neben Abschnitten, welche sich in einem guten bzw. mittleren Zustand befinden, findet sich die schlechteste Situation in der Ortsmitte (im Bereich Einmündung Schwaigerner Straße K2077 / Hauptstraße / Kreuzstraße) wieder. Ursächlich sind hier insbesondere zahlreiche Aufgrabungen in der Fahrbahn.

In der Gesamtbetrachtung steht eine Erneuerung der Fahrbahndecke eher mittelfristig und vornehmlich in der Ortsmitte an. Im Rahmen einer solchen Maßnahme wird grundsätzlich geprüft, inwiefern die Voraussetzungen für die Verwendung einer lärmreduzierten Deckschicht vorliegen.

M1-4: Sperrung für LKW zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr morgens

Siehe oben zu M1-1 und M1-2

M1-5: Ortsumfahrung Nordheim

Die Maßnahme wurde für die Fortschreibung des Generalverkehrswegeplans angemeldet, hat aber im angewandten Bewertungsverfahren keinen Platz erreicht, der für eine Aufnahme in der Maßnahmenliste ausreichend gewesen wäre. In dem Maßnahmenplan Landesstraßen sind die künftig beabsichtigten Projekte des Landesstraßenbaus aufgeführt. Die OU Nordheim ist im Maßnahmenplan nicht enthalten. Die Planung wird daher nicht mehr weitergeführt.

Landratsamt Heilbronn

M 1-1 Tempo 30 vom Kreisverkehr bis zum Abzweig L 1105

Es gibt hohe Überschreitungen (mehr als 3 d(B)A) der Grenzwerte bei Tag und bei Nacht im Bereich der Großgartacher Straße 2-8 sowie im Bereich der Kelterstraße 2 und der Schwaigerner Straße 1.

In der Brackenheimer Straße wird der Auslösewert am Tag (70d(B)A) nur bei wenigen Gebäuden erreicht. Nachts wird der Grenzwert an fast allen Gebäuden erreicht bzw. geringfügig überschritten. Lärmunterschiede von 1-2 d(B)A sind für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kommt nur unmittelbar im Bereich betroffener Gebäude in Betracht. Nach unserer Erfahrung ist die Akzeptanz für Geschwindigkeitsbegrenzungen beim Autofahrer höher, wenn sich die Begrenzung auf eine kurze Distanz bezieht.

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung erstreckt sich auf einen Streckenabschnitt von mehr als 1 km Länge. Die gravierenden Grenzwertüberschreitungen liegen auf einem ca. 200 m langen Abschnitt. Bei dieser langen Geschwindigkeitsbegrenzung besteht aus Sicht der Verkehrsbehörde die Gefahr, dass es zu einer Verkehrsverlagerung über die Südstraße in Richtung Heilbronner Straße kommt. Insbesondere dann, wenn die Geschwindigkeit kontrolliert wird, suchen sich Verkehrsteilnehmer einen anderen Weg.

Im Hinblick darauf halten wir die Maßnahme aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht für unverhältnismäßig und schlagen vor die Geschwindigkeitsbegrenzung wie bei M 1-2 beschrieben auf einer kürzeren Distanz anzuordnen.

M 1-2 Tempo 30 zwischen Kelterstraße und Lerchenstraße

Da die Lärmgrenzwerte in diesem Bereich tatsächlich gravierend überschritten werden, halten wir eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h von der Einmündung Hauptstraße bis kurz vor Einmündung Lerchenstraße für sinnvoll.

M 1-3 Einsatz eines Lärmarmen Asphalts beim nächsten Belagwechsel

Straßenbaulastträger für die L 1106 ist das Land Baden Württemberg. Mit ihm wäre eine entsprechende Vereinbarung abzuschließen.

M 1-4 Sperrung für LKW in der Zeit von 22 Uhr bis 6 Uhr

Durch M 1-2 kann an den betroffenen Gebäuden eine Verbesserung erreicht werden. Eine Sperrung für LKW ist im Hinblick auf eine Verlagerung des Verkehrs in die umliegenden Gemeinden nicht möglich.

M 1-5 Ortsumfahrung Nordheim

Langfristig wird eine Ortsumfahrung zu einer deutlichen Entlastung aller Anwohner an der L 1106 führen. Die Entscheidung obliegt dem Straßenbaulastträger.

Mögliche Maßnahme: Passiver Lärmschutz

Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern, bewirkt für die Betroffenen bei geschlossenen Fenstern eine wirksame und spürbare Entlastung in einer Größenordnung, wie sie durch verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu erreichen ist. Da es sich in Nordheim außerhalb der Maßnahme M 1-2 nur

um eine überschaubare Anzahl von Betroffenen handelt, sollte geprüft werden, ob weitere Gebäude Zuschüsse erhalten können.

Landwirtschaftsamt

1. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts werden landwirtschaftliche Belange nicht betroffen.
2. Bezüglich der (wenn auch lediglich auf Realisierbarkeit geprüften) Maßnahmen M 1-5 (Ortsumfahrung Nordheim) und M 2-4 (Ortsumfahrung Nordhausen), bestehen aus landwirtschaftlicher Sicht erhebliche Bedenken:
Nach §1 (6) Nr. 8 b) BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Für eine sinnvolle Abwägung der landwirtschaftlichen Belange hinsichtlich der Versiegelung wertvoller Agrarflächen verweisen wir auf die Digitale Flurbilanz (www.flurbilanz.de). Vorrangflächen sind grundsätzlich in landwirtschaftlicher Nutzung zu erhalten (vgl. §2 Abs. 2 ROG).
3. Um die Sicherheit und Leichtigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs zu gewährleisten, sollte mit Einfriedungen ein Mindestabstand von 1 m, mit Anpflanzungen ein Mindestabstand von 1,5 m gegenüber angrenzenden Feldwegen und landwirtschaftlichen Nutzflächen eingehalten werden.
4. Um Verschattung und andere Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Kulturen zu vermeiden, ist mit Anpflanzungen, die in Verbindung mit geplanten Maßnahmen stehen, ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Kulturen einzuhalten, der mindestens den Erfordernissen nach dem Nachbarrecht Baden-Württemberg entspricht.
5. Während der Baumaßnahmen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs durchgängig zu gewährleisten.

Bewertung durch Herrn Dipl. Geogr. Jürgen Roth vom Büro Sound Plan:

Das Regierungspräsidium Stuttgart bestätigt den relativ schlechten Straßenzustand im Bereich der **Einmündung Schwaigerner Straße K2077 / Hauptstraße / Kreuzstraße**. Da vom Landratsamt Heilbronn einer durchgehenden Temporeduzierung der gesamten Ortsdurchfahrt auf 30 km/h eine Absage erteilt wird, sollte aufgrund der hohen Belastung der Anwohner bei der (eher mittelfristigen) Erneuerung der Fahrbahndecke ein **lärmoptimierter Asphaltbelag** aufgebracht werden.

Das Landratsamt Heilbronn erklärt sich mit dem Maßnahmenvorschlag M1-2 einverstanden, eine **Temporeduzierung auf 30 km/h im Steigungs- bzw. Kurvenbereich zwischen Kelterstraße – und Lerchenstraße** anzuordnen. Aus Sicht des Gutachters ist diese Maßnahme unbedingt notwendig.

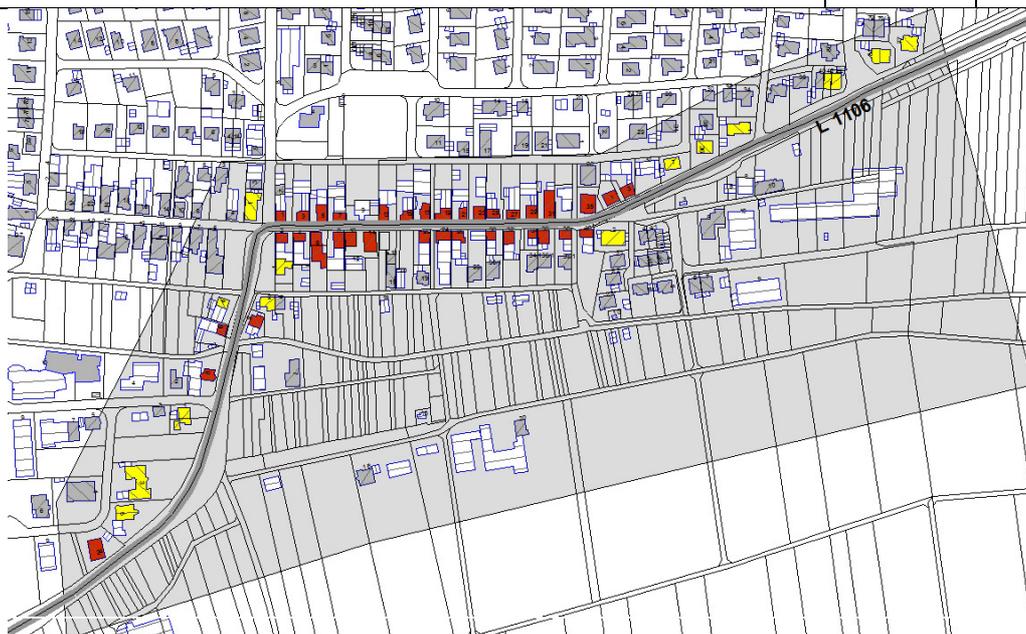
Passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster, Lüfter in Schlafräumen etc.) stellen für die betroffenen Personen eine Verbesserung der Lebensqualität innerhalb der Gebäude dar. Im Außenbereich, wie Garten, Terrasse, Balkon bleiben die Lärmpegel bestehen, so dass eine Erholungs- bzw. Freizeitnutzung - wenn überhaupt - nur eingeschränkt möglich ist. Da zudem die Hürden für die Bezuschussung

von passiven Maßnahmen hoch sind, sollten daher Maßnahmen getroffen werden, die im Sinne der EU-Umgebungsrichtlinie die Lärmpegel an den Emittenten absenken.

Die **Ortsumfahrung Nordheim** ist nicht in der Liste der künftig beabsichtigten Projekte des Landesstraßenbaus aufgeführt. In der Stellungnahme des Regionalverbandes Heilbronn-Franken wird dazu vermerkt: „Für Nordheim steht daher insgesamt vor allem die Notwendigkeit des Dialogs mit dem Land zur Realisierung der Ortsumgehungen im Zuge der Landesstraße 1106 im Vordergrund.“

Bei einer Wiederaufnahme der Planungen sind die Bedenken und Anregungen des Landwirtschaftsamtes zu berücksichtigen.

| M 2 | 67/57 dB(A) | Bürgerbeteiligung | bekannter Problembereich | | |
|--|-------------|-------------------|--------------------------|--|-------------|
| Bereich Zabergäustraße, Waldenserstraße, Oststraße | | | | | |
| 37 Gebäude >70/60 dB(A), Gebäude über Auslösewert LAP, Orientierungswerte für Lärmsanierung werden überschritten (Gesundheitsgefährdung). Klagen der Anwohner nicht nur über Lärm sondern auch über Erschütterungen durch Lkw. Wertverlust der Immobilien. | | | | | |
| Straßen | | | | | Km/h |
| L 1106 | | | | | 50/50 |



| Mögliche Maßnahmen | |
|---------------------------|--|
| K | M2-1: Tempo 30 – vom Ortseingang bis Ende Oststraße. Reduzierung der Lärmpegel um 2 dB(A), teilweise 3 dB(A). Oder: M2-2: Tempo 30 - besonders wichtig für die Waldenser Straße und im Kurvenbereich zur Zabergäustraße. (unübersichtlich wegen Engstelle, Kreuzung – und Gefahrenbereich für Fußgänger / Anwohner). Es bleiben aber weiterhin hohe Lärmpegel bestehen. |
| M bis L | M2-3: Wechsel des maroden Fahrbahnbelags – unbedingt erforderlich! M2-4: Realisierung der planfestgestellten Ortsumfahrung Nordhausen . Nur die Umfahrung bewirkt eine deutliche Reduzierung des Verkehrs, besonders des Lkw-Verkehrs. Maßnahmen M2-2 trotz Umfahrung sinnvoll. |
| L | (-) |

| M 2 | Entlastung (Anzahl Einw.) | | Kosten-Nutzen-Verhältnis (ca.) | |
|-------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------------------|
| | L _{DEN} >67 dB(A) | L _{NIGHT} >57 dB(A) | Kosten gesamt | Nutzen/Jahr |
| M 2-1 | 15 | 27 | Gering | 16.700,- € / Jahr |
| M 2-2 | 13 | 21 | Gering | 10.600,- € / Jahr |
| M 2-3 | 20 | 33 | (Baukosten) | 19.000,- € / Jahr |
| M 2-4 | 43 (100%) | 57 (81%) | (Baukosten) | 39.000,- € / Jahr |

Regierungspräsidium Stuttgart

Nordhausen

L1106 Bereich Zabergäustraße, Waldenserstraße, Oststraße

M2-1 und M2-2: Tempo 30

Siehe oben zu M1-1 und M1-2

M2-3: Wechsel des Fahrbahnbelags

Auch für die Ortsdurchfahrt Nordhausen ergibt sich aus der Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) der Landesstraßen 2012 kein vorgegebener Erhaltungsabschnitt. Gleichwohl ist den einzelnen Bewertungsabschnitten der schlechte und teilweise auch sehr schlechte Zustand der Fahrbahndecke zu entnehmen. Insbesondere am Ortseingang aus Richtung Nordheim und für die Ortsmitte (abknickende Vorfahrt mit Fußgänger-Lichtsignalanlage auf Höhe Einmündung Heuchelbergstraße) wird der Zustand als sehr schlecht bewertet. Der überwiegende Teil der Waldenserstraße hingegen wird gut bis mittel bewertet.

Insofern scheidet eine Deckenerneuerung auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt vorerst aus.

Allerdings erscheint in zeitlicher Abhängigkeit mit der Umsetzung der Ortsumfahrung Nordhausen die Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahme denkbar.

M2-4: Ortsumfahrung Nordhausen

Ein rechtskräftiger Planfeststellungsbeschluss liegt vor. Die OU Nordhausen ist im Maßnahmenplan enthalten. Mit der Ausführungsplanung soll dieses Jahr begonnen werden.

Landratsamt Heilbronn

Nordhausen

M 2-1 Tempo 30 vom Ortseingang bis Ende Oststraße

Im Bereich der Waldenserstraße werden die Lärmgrenzwerte bei nahezu allen Gebäuden tags und nachts überschritten. Dabei sind die Überschreitungen in der Zeit zwischen 22 h und 6 h besonders hoch. Im Bereich der Oststraße und der Zabergäustraße werden die Grenzwerte tagsüber nicht überschritten. Lediglich nachts werden die Grenzwerte erreicht bzw. geringfügig überschritten. Lärmunterschiede von 1-2 d(B)A sind für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar.

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kommt nur unmittelbar im Bereich betroffener Gebäude in Betracht. Nach unserer Erfahrung ist die Akzeptanz für Geschwindigkeitsbegrenzungen beim Autofahrer höher, wenn sich die Begrenzung auf eine kurze Distanz bezieht.

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung erstreckt sich auf einen Streckenabschnitt von ca. 800 m Länge. Die gravierenden Grenzwertüberschreitungen liegen auf einem ca. 300 m langen Abschnitt (Waldenserstraße).

In diesem Streckenabschnitt liegen die straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen für die Reduzierung der Geschwindigkeit bei Tag und Nacht auf 30 km/h vor.

In der Oststraße und in der Zabergäustraße sind nur einzelne Gebäude tangiert. In der Zabergäustraße ist durch die Steigung in Richtung Dürrenzimmern durch Tempo 30 keine Verbesserung zu erwarten. Fahrzeuge, die dann mit niedrigem Gang und hoher Drehzahl fahren, verursachen mehr Abgase und Geräusche, als bisher bei Tempo 50.

Im Hinblick darauf halten wir die Maßnahme aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht für unverhältnismäßig und schlagen vor, die Geschwindigkeitsbegrenzung wie bei M 2-2 beschrieben, auf einer kürzeren Distanz anzuordnen.

M 2-2 Tempo 30 Waldenserstraße / Kurvenbereich Zabergäustraße

Da die Lärmgrenzwerte in diesem Bereich tatsächlich gravierend überschritten werden, halten wir eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Waldenserstraße bis zum Kurvenbereich Zabergäustraße für sinnvoll.

M 2-3 Wechsel des maroden Fahrbahnbelags

Ein neuer Fahrbahnbelag würde sicherlich zur Verringerung des Verkehrslärms beitragen. Zuständig hierfür ist das Land Baden Württemberg, da es sich um eine komplette Sanierung handelt.

M 2-4 Ortsumfahrung Nordhausen

Langfristig wird eine Ortsumfahrung zu einer deutlichen Entlastung aller Anwohner an der L 1106 führen. Die Entscheidung obliegt dem Straßenbaulastträger.

Mögliche Maßnahme: Passiver Lärmschutz

Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, z.B. der Einbau von Schallschutzfenstern bewirkt für die Betroffenen bei geschlossenen Fenstern eine wirksame und spürbare Entlastung in einer Größenordnung, wie sie durch verkehrsrechtliche Maßnahmen nicht zu erreichen ist. Da es sich in Nordhausen im Bereich der Zabergäustraße nur um eine überschaubare Anzahl von Betroffenen handelt, sollte geprüft werden, ob weitere Gebäude Zuschüsse erhalten können, so dass verkehrsrechtliche Maßnahmen entbehrlich wären.

Landwirtschaftsamt

- 1. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts werden landwirtschaftliche Belange nicht betroffen.*

2. *Bezüglich der (wenn auch lediglich auf Realisierbarkeit geprüften) Maßnahmen M 1-5 (Ortsumfahrung Nordheim) und M 2-4 (Ortsumfahrung Nordhausen), bestehen aus landwirtschaftlicher Sicht erhebliche Bedenken:
Nach §1 (6) Nr. 8 b) BauGB sind bei der Bauleitplanung die Belange der Landwirtschaft zu berücksichtigen. Für eine sinnvolle Abwägung der landwirtschaftlichen Belange hinsichtlich der Versiegelung wertvoller Agrarflächen verweisen wir auf die Digitale Flurbilanz (www.flurbilanz.de). Vorrangflächen sind grundsätzlich in landwirtschaftlicher Nutzung zu erhalten (vgl. §2 Abs. 2 ROG).*
3. *Um die Sicherheit und Leichtigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs zu gewährleisten, sollte mit Einfriedungen ein Mindestabstand von 1 m, mit Anpflanzungen ein Mindestabstand von 1,5 m gegenüber angrenzenden Feldwegen und landwirtschaftlichen Nutzflächen eingehalten werden.*
4. *Um Verschattung und andere Beeinträchtigungen landwirtschaftlicher Kulturen zu vermeiden, ist mit Anpflanzungen, die in Verbindung mit geplanten Maßnahmen stehen, ein ausreichender Abstand zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Kulturen einzuhalten, der mindestens den Erfordernissen nach dem Nachbarrecht Baden-Württemberg entspricht.*
5. *Während der Baumaßnahmen ist die Sicherheit und Leichtigkeit des landwirtschaftlichen Verkehrs durchgängig zu gewährleisten.*

Regionalverband Heilbronn-Franken

In dem Lärmaktionsplan wird zunächst eine Analyse der Lärm- und Konfliktsituation in Nordheim vorgenommen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass Nordheim ausschließlich durch Straßenverkehrslärm im Zuger der L 1106 belastet wird. Die L 1106 stellt die Verbindung aus dem Zabertal zwischen Brackenheim und Heilbronn dar und ist damit vom Durchgangsverkehr geprägt. Betroffen sind die Ortsdurchfahrten von Nordheim als auch von Nordhausen. Die Verkehrsbelastung liegt laut Straßenverkehrszählung 2010 beim 10.508 bis 10.848 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil liegt bei bis zu 3,2 %.

In Nordhausen sind mehr noch als in Nordheim Gebäude von Lärmbelästigungen über dem Auslösewert betroffen, für insgesamt 64 Gebäude besteht sogar dringender Handlungsbedarf, da die Lärmbelästigung über 70/60 dB(A) liegt und damit als gesundheitsgefährdend einzustufen ist. Von Anwohnern beklagt werden zudem Erschütterungen durch vorbeifahrende Lastkraftwagen.

Die vorgeschlagenen möglichen Maßnahmen zur Lärminderung beschränken sich auf geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen (Tempo 30 km/h), den Einsatz von lärmarmen Asphaltbelag, die Sperrung der Ortsdurchfahrten für Lkw zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr sowie die Realisierung der Ortsumgehungen Nordhausen (bereits planfestgestellt) und Nordheim. Erwartungsgemäß würden von der Realisierung der Ortsumgehungen Nordhausen und Nordheim die meisten Einwohner entlastet. Da Lkw-Sperrungen und lärmarme Straßenbeläge auf der Landesstraße nicht ohne weiteres umsetzbar sind, werden als kurzfristige Maßnahmen Tempo 30 sowohl in der Ortsdurchfahrt von Nordheim als auch von Nordhausen empfohlen.

Es ist festzustellen, dass die Realisierung von geeigneten Maßnahmen nur in geringem Umfang in die Zuständigkeit der Gemeinde Nordheim fällt. Für Nordheim steht daher insgesamt vor allem die Notwendigkeit des Dialogs mit dem Land zur Realisierung der Ortsumgehungen im Zuge der Landesstraße 1106 im Vordergrund. Die Umgehung von Nordhausen ist bereits planfestgestellt, für Nordheim wurden Variantenuntersuchungen durchgeführt.

Laut Regionalverband Heilbronn-Franken 2020 gehört die L 1106 zum regionalbedeutsamen Straßennetz. Sie ist der Kategorie III zugeordnet und erfüllt damit wichtige Verkehrsbindungsfunktionen für den regionalen Verkehr zwischen den zentralen Orten. Aus regionaler Sicht stellt der Entwurf des Lärmaktionsplans nachvollziehbar die Handlungsmöglichkeiten und Empfehlungen zur Lärmreduzierung in Nordheim dar. Regionalplanerische Festlegungen im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 sind nicht betroffen. Insbesondere erscheint die künftige Siedlungsentwicklung vor diesem Hintergrund unproblematisch.

Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken

Im vorliegenden Aktionsplan werden mögliche Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung dargestellt. Für den Ortsteil Nordheim werden diese mit der Bezeichnung M1 bezeichnet, für den Ortsteil Nordhausen mit der Bezeichnung M2.

Leider erfolgt durch das beauftragte Büro nach den Empfehlungen keine konkrete Zuordnung zu den nummerierten Maßnahmen in der Maßnahmenübersicht. Wir gehen davon aus, dass es sich bei der Empfehlung (1) nur um die Maßnahmen M 1-2 handelt. Bei M 1-1 wird eine Reduzierung des Lärmpegels lediglich um 2 dB(A) vielleicht auch 3 dB(A) erwartet. Hierzu ist anzumerken, dass eine Pegeländerung von 1dB(A) den kleinsten wahrnehmbaren Lärmunterschied darstellt und kaum wahrnehmbar ist (nur bei extrem ruhiger Umgebung). Erst eine Pegeländerung von 3 dB(A) wird allgemein wahrgenommen. Daher ist zu bezweifeln, ob diese Maßnahme überhaupt einen wahrnehmbaren Effekt erzeugt.

Das gleiche gilt für die für den Bereich Nordhausen angeführten Maßnahmen M 2-1 und M 2-2 – der Empfehlung (3). Hier teilen wir die Ansicht des Planungsbüros, dass mit der Maßnahme M 2-4 (Empfehlung (4)) die höchste Lärmreduzierung zu erzielen ist und dass diese Maßnahme vordringlich angegangen werden muss.

Kritisch sehen wir die Beurteilung des Büros, dass ein Bau von Lärmschutzfenstern keinen Effekt erzielt habe. Es ist zwar richtig, dass in der Regel aktive Lärmschutzmaßnahmen zu bevorzugen sind, da diese eine Lärmreduzierung an der Quelle ermöglichen, aber nicht in jedem Fall lassen sich solche Maßnahmen mit der notwendigen Wirkung umsetzen. In diesen Fällen sind eben passive Lärminderungsmaßnahmen zu ergreifen. Insbesondere dem Schutz von Wohn- und Schlafräumen vor gesundheitsgefährdenden Lärmbelastungen kann gedient sein, wenn andere Maßnahmen keinen Erfolg versprechen.

Dass diese Maßnahmen nur wirken können, wenn sich die Betroffenen hinter dieser Lärmschutzeinrichtung befinden, liegt in der Natur des passiven Lärmschutzes. Diese Disqualifizierung von passiven Lärmschutzmaßnahmen könnte dazu führen, dass diese gänzlich abgelehnt werden und auch nicht gefördert würden. Für die Betroffenen würde sich dadurch keine Verbesserung ergeben.

Fazit: Aus unserer Sicht verspricht lediglich die Umsetzung der planfestgestellten Ortsumgehung Nordhausen eine nennenswerte Verbesserung. Aus diesem Grunde sollte auch die Möglichkeit einer Umfahrung von Nordheim geprüft werden.

Gemeinde Leingarten

die Gemeinde Leingarten hat keine Einwände und Anregungen zu der Planung.

Stadt Lauffen

die Stadt Lauffen a.N. hat zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Nordheim (Ihr Schreiben vom 27.03.2014) keine Anregungen vorzubringen.

Bewertung durch Herrn Dipl. Geogr. Jürgen Roth vom Büro Sound Plan:

Das Regierungspräsidium Stuttgart bestätigt, dass mit der Ausführungsplanung der **Ortsumfahrung Nordhausen** noch in diesem Jahr begonnen werden soll. Da es sich um einen rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss handelt, ist davon auszugehen, dass die Bedenken und Anregungen des Landwirtschaftsamtes während des Planungsprozesses berücksichtigt wurden.

Durch die Realisierung der Ortsumfahrung werden die Lärmpegel für die Anwohner entlang der derzeitigen L1106 deutlich reduziert. Der **bauliche Zustand** eines Teiles der **Zabergäustraße und der Waldenserstraße** sollte aber trotz Realisierung der Umgehungsstraße gerichtet werden (der Straßenbelag der gesamten Waldenserstraße ist aus Sicht des Gutachters in schlechtem Zustand).

Eine kurzfristige Entlastung der Anwohner der Waldenserstraße kann nur eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erbringen. Das Landratsamt Heilbronn erklärt sich mit dem Maßnahmenvorschlag M 2-2 einverstanden, eine **Temporeduzierung auf 30 km/h in der Waldenserstraße bis zum Kurvenbereich Zabergäustraße** anzuordnen. Aus Sicht des Gutachters ist diese Maßnahme unbedingt notwendig.

Eine Reduzierung der sehr hohen Lärmpegel um ca. 3 dB(A) ist aus Sicht des Gutachters - im Gegensatz zur Meinung der Industrie- und Handelskammer Heilbronn-Franken - durchaus sinnvoll. Zwar ist eine Pegelreduzierung von 3 dB(A) aus akustischer Sicht kaum wahrnehmbar, sie entspricht aber in der Wirkung einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Außerdem beweisen Studien, z.B. von ARGUS, Berlin, dass Tempo 30 zu wesentlich weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgängen führen – Lärmereignisse, die in den Lärmberechnungen nicht berücksichtigt werden können.

Passive Schallschutzmaßnahmen (siehe oben).

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. für den Ortsteil **Nordheim**

- bei der Straßenverkehrsbehörde für den Steigungs- bzw. Kurvenbereich zwischen Kreuzung Hauptstraße/Brackenheimer Straße/Großgartacher Straße/Talstraße und Einmündung Lerchenstraße eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beantragen;
- beim Straßenbaulastträger zum nächstmöglichen Zeitpunkt die Aufbringung eines lärmoptimierten Asphalts in der gesamten Ortsdurchfahrt zu beantragen;
- beim Regierungspräsidium Stuttgart die Wiederaufnahme der Planung „Ortsumfahrung Nordheim“ zu fordern;
- beim Straßenbaulastträger die Prüfung einer möglichen Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) zu beantragen

2. für den Ortsteil **Nordhausen**

- bei der Straßenverkehrsbehörde für die gesamte Ortsdurchfahrt eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu beantragen;
- gegenüber dem Regierungspräsidium Stuttgart die Gemeinde die Verwirklichung der Ortsumfahrung Nordhausen ausdrücklich begrüßt und sich im Gegenzug die Bereitschaft zum Verzicht auf (Austausch Fahrbahnbelag sowie passiven Schallschutzmaßnahmen) vorstellen kann.

tm