

Stadt Eppelheim



LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 2

AKTIONSPLAN GEMÄß §47d BUNDES-IMMISSIONSSCHUTZGESETZ

Projekt 894 / Stand: 03. Dezember 2018

Stadt Eppelheim

Lärmaktionsplan Stufe 2

Aktionsplan gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Dieser Bericht besteht aus 32 Seiten und einem Anhang. (894_lap_1.doc)

Berichtsnummer: 894-1

Berichtsdatum: 03. Dezember 2018

Auftraggeber: Stadt Eppelheim
Bauamt - Umwelt
Schulstraße 2
69214 Eppelheim

Aufgabenstellung: Zur Umsetzung der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG sind gemäß §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Stadt Eppelheim stellt den Lärmaktionsplan Stufe 2 auf.

Erarbeitet durch: WSW & Partner GmbH

Bearbeitung: Dipl.-Ing. (FH) Ute Lehnertz

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1 Aufgabenstellung und Zielsetzung	6
2 Allgemeines	7
2.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind.....	7
2.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde.....	8
2.3 Rechtlicher Hintergrund	8
2.4 Geltende Grenzwerte	10
3 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen	12
3.1 Bewertung der Ist-Situation	12
3.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten.....	13
3.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	13
3.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen.....	15
3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen	16
3.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung	16
3.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen	17
3.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen).....	17
3.2.4 Datum des geplanten Abschlusses	17
3.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen	18
3.3 Geplante Maßnahmen.....	18
3.3.0 Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung	18
3.3.1 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre.....	20
3.3.2 Gepl. Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten 5 Jahre.....	22
3.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung).....	23
3.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans	23
3.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans	24

3.3.6	Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung	24
3.3.7	Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen	24
3.3.8	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	24
3.3.9	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	26
4	Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupteisenbahnstrecken	26
4.1	Bewertung der Ist-Situation	26
4.1.1	Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten	26
4.1.2	Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind	27
4.1.3	Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen	27
4.2	Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen	28
4.2.1	Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung	28
4.2.2	Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen	28
4.2.3	Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)	28
4.2.4	Datum des geplanten Abschlusses	28
4.2.5	Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen	28
4.3	Geplante Maßnahmen	28
4.3.1	Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre	28
4.3.2	Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre	29
4.3.3	Gesamtkostender im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)	29
4.3.4	Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans	29
4.3.5	Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans	29
4.3.6	Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung	29
4.3.7	Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen	29
4.3.8	Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen	29
4.3.9	Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	29
5	Ergänzende Angaben	30
5.1	Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung)	30
5.2	Weitere finanzielle Informationen	30
5.3	Link zum Aktionsplan im Internet	31

Tabellen

Tabelle 1	Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie.....	6
Tabelle 2	Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen	13
Tabelle 3	Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser*, Darstellung in Schwellenwerten.....	13
Tabelle 4	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70$ dB(A), $L_{Night} \geq 60$ dB(A)	14
Tabelle 5	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)	14
Tabelle 6	Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65$ dB(A), $L_{Night} \geq 55$ dB(A)	15
Tabelle 7	Planfall 1: Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen	20
Tabelle 8	Gebäude, die für eine Förderung des Einbaus passiver Schallschutzmaßnahmen in Frage kommen	21
Tabelle 9	Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen	26
Tabelle 10	Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, Darstellung in Schwellenwerten	27
Tabelle 11	Lärmschadenskosten in der Eppelheim	31

Anhang

Plan 01	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN}
Plan 02	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{Night}
Plan 03	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{DEN} > 70$ dB(A)
Plan 04	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{Night} > 60$ dB(A)
Plan 05	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{DEN} > 65$ dB(A)
Plan 06	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{Night} > 55$ dB(A)
Plan 07	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Erhöhung LSW an BABA A 5 auf 9 m, Lärmindex L_{DEN}
Plan 08	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Erhöhung LSW an BABA A 5 auf 9 m, Lärmindex L_{Night}
Plan 09	Straßenverkehr, Gebäudelärmkarte, höchster Pegel am Gebäude, Lärmindex L_{DEN}
Plan 10	Straßenverkehr, Gebäudelärmkarte, höchster Pegel am Gebäude, Lärmindex L_{Night}
Plan 11	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN} , Darstellung der Lage des ruhigen Gebietes
Plan 12	Schieneverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN} , Quelle: © Eisenbahn- Bundesamt 2014
Plan 13	Schieneverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{Night} , Quelle: © Eisenbahn- Bundesamt 2014
Tabelle 1	Beteiligung der Öffentlichkeit, Abwägungstabelle

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Am 25. Juni 2002 wurde vom Europäischen Parlament und vom Rat die „Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ verabschiedet. Mit ihr soll im Rahmen der Europäischen Union ein „gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigungen, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern“.

Dazu soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von Lärmkarten und Betroffenheitsanalysen ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen auszuarbeiten, um die Lärmbelastung zu verringern bzw. nicht weiter ansteigen zu lassen. Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sah dazu ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen vor.

Tabelle 1 Zeitliche Stufen der Umsetzung der Umgebungslärm-Richtlinie

Quelle	Lärmkartierung zum	Lärmaktionsplan zum
Ballungsräume		
> 250.000 Einwohner	Stufe 1: 30.06.2007	Stufe 1: 18.07.2008
> 100.000 Einwohner	Stufe 2: 30.06.2012	Stufe 2: 18.07.2013
Hauptverkehrsstraßen		
> 6 Mio. Kfz/a	Stufe 1: 30.06.2007	Stufe 1: 18.07.2008
> 3 Mio. Kfz/a	Stufe 2: 30.06.2012	Stufe 2: 18.07.2013
Haupteisenbahnstrecken		
> 60.000 Züge/a	Stufe 1: 30.06.2007	Stufe 1: 18.07.2008
> 30.000 Züge/a	Stufe 2: 30.06.2012	Stufe 2: 18.07.2013
Großflughafen		
> 50.000 Bewegungen/a	Stufe 1: 30.06.2007	Stufe 1: 18.07.2008

Danach sind die Lärmkarten und die Lärmaktionspläne alle 5 Jahre zu überprüfen und fortzuschreiben.

Der vorliegende Lärmaktionsplan bezieht sich sowohl hinsichtlich des Straßenverkehrslärms als auch des Schienenverkehrslärms auf die Stufe 2.

Die Ergebnisse der landesweiten Lärmkartierung der Hauptverkehrsstraßen für die 3. Stufe (2017) liegen noch nicht vor. Die bisherigen Ergebnisse der Lärmkartierung (Stufe 2, 2012) können unter <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten> auf den Internetseiten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg eingesehen werden. Hier finden sich auch weiterführende Informationen rund um die Themen Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung.

Für den Schienenverkehrslärm liegen zwischenzeitlich die Ergebnisse der 3. Runde zum Schienenverkehrslärm vor. Hier ist durch eine Gesetzesänderung die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung von den Gemeinden auf das Eisenbahn-Bundesamt übertragen worden. Die für diesen Lärmaktionsplan maßgeblichen

Lärmkarten zum Schienenverkehrslärm können unter <http://laermkartierung1.eisenbahn-bundesamt.de/mb3/app.php/application/eba> auf den Internetseiten des Eisenbahnbundesamtes eingesehen werden.

Mit § 47 d BImSchG besteht für die Stadt Eppelheim eine gesetzliche Verpflichtung zur Aufstellung und Aktualisierung eines Lärmaktionsplans, der mindestens alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden muss. Der Lärmaktionsplan ist ein Strategieplan, dessen Aussagen bei künftigen Planungen und Entscheidungen der öffentlichen Verwaltung zu berücksichtigen sind. Auf die Durchführung von Lärm-minderungsmaßnahmen besteht derzeit kein Rechtsanspruch, es handelt sich um freiwillige Leistungen der betroffenen Kommunen. Für Lärm-minderungsmaßnahmen in Eppelheim sind Haushaltsmittel derzeit weder eingestellt noch vorgesehen. Nach Verabschiedung des vorliegenden Lärmaktionsplans steht – sobald die Ergebnisse der Lärmkartierung der Straßen für die 3. Runde vorliegen – die Fortschreibung des Lärmaktionsplans an. Damit stellt der vorliegende Lärmaktionsplan eine Übergangsstufe zur anstehenden Fortschreibung dar und wird aufgestellt, um den gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen.

2 Allgemeines

2.1 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind

Eppelheim liegt im Rhein Neckar Kreis in Baden Württemberg und hat ca. 15.000 Einwohner. Im Osten grenzt unmittelbar die Bundes-Autobahn BAB 5 an das bebaute Gemeindegebiet. Im Norden führen die Haupteisenbahnstrecken 3601 und 4000 unmittelbar nördlich des Stadtgebietes vorbei.

Als Hauptlärmquellen hinsichtlich des Straßenverkehrslärms wurden die Autobahn BAB A 5 und die frühere L 543 (Schwetzingerstraße übergehend in Hauptstraße) bei der Lärmkartierung berücksichtigt. Die Bundes-Autobahn weist im Bereich der Stadt Eppelheim eine Verkehrsmenge von etwa 84.300 Fahrzeugen in 24 h auf. Für die Schwetzingerstraße wurde in der Lärmkartierung eine Verkehrsmenge von ca. 8.400 Fahrzeugen in 24 h, für die Hauptstraße von ca. 10.500 Fahrzeugen in 24 h in Ansatz gebracht. Die Verkehrsmengen wurden den von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg bereitgestellten Datengrundlagen entnommen. Bei der Prüfung der Daten ergab sich, dass für einen Abschnitt der Schwetzingerstraße eine fehlerhafte Verteilung der Verkehrsmengen auf die Zeitbereiche Tag-Abend-Nacht erfolgt war. Dies wurde in Anlehnung an die angrenzenden Abschnitte korrigiert.

Die Stadt Eppelheim sah es nicht als erforderlich an, im Zuge der Lärmaktionsplanung die Lärmkartierung um weitere Lärmquellen zu ergänzen.

Anzahl der Einwohner, Stand 2016:	ca. 15.000 Einwohner
Gesamtfläche der Stadt Eppelheim:	5,7 km ²

2.2 Für die Aktionsplanung zuständige Behörde

Stadt Eppelheim

Bauamt - Umwelt
Schulstraße 2
69214 Eppelheim
Telefon: 06221 / 794-0
Fax: 06221 / 794-199
www.eppelheim.de

Für die Umsetzung der in einem Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahmen sind die jeweiligen Fachbehörden zuständig. Hinsichtlich des Straßenverkehrslärms sind dies insbesondere die jeweiligen Straßenbaubehörden bzw. Straßenverkehrsbehörden. Im Kooperationserlass [(8)] wird zur Bindungswirkung folgende Aussage getroffen:

„Nach § 47d Abs.6 LV.m. § 47 Abs.6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach diesem Gesetz oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen. Sind in den Plänen planungsrechtliche Festlegungen vorgesehen, haben die zuständigen Planungsträger dies bei ihren Planungen zu berücksichtigen.“

§ 47d Abs. 6 LV.m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde nur noch das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite. Liegen diese vor, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet.“

2.3 Rechtlicher Hintergrund

- (1) „Richtlinie 2002/49/EG des europäischen Parlamentes und Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm“ („EU-Umgebungslärmrichtlinie“), Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften, Abl. L 189/12 vom 18.07.2002,
- (2) §§ 47a-f Bundes-Immissionsschutzgesetz, Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2005, BGBl. I S. 1794,
- (3) 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, (Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV vom 06. März 2006, BGBl 2006 I Nr. 12, Seite 516,
- (4) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) vom 10.05.2006,
- (5) Vorläufige Berechnungsmethode der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (VBEB) vom 09.02.2007,
- (6) Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“, Deutscher Bundestag Drucksache 14/2300 vom 15. Dezember 1999,

- (7) Night noise guidelines for Europe, World Health Organization, Regional Office for Europe, 2009,
- (8) Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg, Schreiben vom 23.03.2012, (Kooperationserlass)
- (9) Lärmaktionsplanung – Neuer Musterbericht und EU-Pilotverfahren, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg, Schreiben vom 11.10.2013,
- (10) Lärmaktionsplanung – Hinweise zur Bauleitplanung, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur in Baden-Württemberg, Schreiben vom 10.09.2014,
- (11) LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung - Zweite Aktualisierung, in der Fassung vom 9. März 2017, LAI – AG Lärmaktionsplanung
- (12) Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (*Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV*) vom 12. Juni 1990
- (13) Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (*Lärmschutz-Richtlinien-StV*) vom 23. November 2007, (VkB1. Nr. 24/2007, S. 767),
- (14) Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärm-SchR 97), 27. Mai 1997, Aktualisierung Januar 2016,
- (15) „*Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90)*“ des Bundesministers für Verkehr, Ausgabe 1990.

Mit der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm wurde im Juni 2002 erstmalig europaweit eine Vorschrift erlassen, die sich mit der Erfassung von Lärmbelastungen und der Erstellung von Maßnahmenplänen befasst. Ziel der Richtlinie ist es, europaweit auf der Grundlage harmonisierter Lärmbelastungs-Kennzahlen (Lärmindizes) und Berechnungsverfahren für die Immissionen, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Wesentliche Bestandteile der Richtlinie 2002/49/EG sind:

- Strategische Lärmkarten zur Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm,
- Lärmaktionspläne mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung,
- Information über die Lärmkartierung,
- Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Aktionsplanung und
- Übermittlung der Ergebnisse an die Europäische Kommission.

Die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG erfolgte in Deutschland im Juni 2005 durch die Einführung des Sechsten Teils „Lärminderungsplanung“ in das BImSchG mit den Paragraphen § 47 a-f.

- § 47 a – Anwendungsbereich,
- § 47 b – Begriffsbestimmungen,

- § 47 c – Lärmkarten,
- § 47 d – Lärmaktionspläne,
- § 47 e – Zuständige Behörden und
- § 47 f – Rechtsverordnungen.

In § 47 e wird festgelegt, dass die Gemeinden für die Lärmaktionsplanung zuständig sind. Im Hinblick auf die Mindestanforderungen an den Lärmaktionsplan verweist § 47 d auf den Anhang V der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Aktionspläne müssen mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- Beschreibung der Hauptverkehrsstraßen
- die zuständige Behörde
- den rechtlichen Hintergrund
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten
- eine Bewertung der geschätzten Zahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen
- das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,
- die bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärminderung,
- die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten 5 Jahre geplant haben einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete
- die langfristige Strategie
- finanzielle Informationen: Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalysen, Kosten-Nutzen-Analysen
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

2.4 Geltende Grenzwerte

Die geltenden nationalen Grenzwerte können unter den folgenden Links eingesehen werden:

- Übersicht Grenzwerte der LUBW: www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/50516/
- Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte: http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

Aus den Regelungen der Lärminderungsplanung (§§ 47 a ff. BImSchG) ergeben sich zwar Pflichten der zuständigen Behörden zur Erarbeitung von Lärmkarten und zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen, jedoch keine Schutzansprüche einzelner Bürger.

Im deutschen Recht existieren für unterschiedliche Lärmarten (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Sport und Freizeitlärm) verschiedene Immissionsgrenzwerte und Immissionsrichtwerte. Für die Lärmaktionsplanung gibt es keine Grenzwerte. Es sind keine verbindlichen Auslösewerte oder Richtwerte für die Lärmaktionsplanung festgelegt. Das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) hat mit Schreiben vom 11.10.2013 [(9)] letztmals die Rahmenbedingungen erläutert:

„Lärmaktionspläne sind grundsätzlich für alle kartierten Gebiete aufzustellen, in denen Betroffene von Lärmbelastungen über 55 dB(A) L_{DEN} und 50 dB(A) L_{Night} ausgewiesen sind (Werte gemäß §4 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV)).

Hierbei sind auf jeden Fall die Bereiche mit Lärmbelastungen über 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{Night} zu berücksichtigen. Ergänzend ist zu prüfen, ob weitere Gebiete ein-zu beziehen sind, z. B. Gebiete in engem räumlichem Zusammenhang oder seit langem bekannte Lärmschwerpunkte. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) L_{DEN} und 60 dB(A) L_{Night} .“

Die Grenz- und Richtwerte nach deutschem Recht können für die Bewertung der Lärmsituation zur Orientierung herangezogen werden, sie beruhen jedoch auf einem anderen Ermittlungsverfahren und sind daher nicht direkt vergleichbar mit den in der Lärmkartierung/Lärmaktionsplanung als L_{DEN} (gewichteter 24-h-Wert) und L_{Night} (8-h-Wert, 22:00-06:00 Uhr) dargestellten Werten.

Die Grenz- und Richtwerte für Straßenverkehrslärm bzw. die Grenzwerte für Schienenverkehrslärm im nationalen Recht beziehen sich auf den Beurteilungszeitraum Tag (06:00 bis 22:00 Uhr) bzw. Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr). Sie sind gebietsspezifisch und werden im Folgenden für Mischgebiete (MI) und Allgemeine Wohngebiete (WA) angegeben.

- **Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [(12)]**

Die Verkehrslärmschutzverordnung gilt für den Neubau oder die wesentliche Änderung von Straßen- und Schienenwegen. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmvorsorge) betragen für MI 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts bzw. für WA 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Für den Straßenverkehrslärm sind zusätzlich folgende Vorschriften relevant:

- **Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) [(14)]**

Die VLärmSchR 97 gelten u.a. für die Lärmsanierung¹ an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes. Der Lärmschutz an bestehenden Straßen wird auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen als freiwillige Leistung gewährt². Die VLärmSchR 97 werden in Baden-Württemberg auch auf Landesstraßen angewendet. Die Grenzwerte für den Lärmschutz (Lärmsa-

¹ Sie gelten nicht ausschließlich für bestehende Straßen (Lärmsanierung), sondern ebenso für die Maßnahmen nach den Grundsätzen der Lärmvorsorge und bei Entscheidungen wegen verbleibender Beeinträchtigungen.

² Vom Eigentümer ist ein Eigenanteil von 25 % zu übernehmen.

nierung) betragen für MI 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts bzw. für WA 67 dB(A) tags und 57 dB(A) nachts. In Baden-Württemberg wurden mit Schreiben vom 22.01.2016 für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen der Auslösewert nochmals um 2 dB abgesenkt.

- Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen: **Lärmschutz-Richtlinien-StV** [(13)]
Entsprechende Maßnahmen basieren auf § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO). Sie gelten für bestehende Straßen und regeln vor allem Geschwindigkeits- und sonstige Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen. Danach kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort einen der folgenden Richtwerte überschreitet. Die Richtwerte für die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen betragen für MI 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts bzw. für WA 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts.³

Eine Angleichung der Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien StV an die Auslösewerte der Lärmsanierung an bestehenden Straßen ist bislang nicht erfolgt.

3 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen

3.1 Bewertung der Ist-Situation

Bei der Prüfung der von der LUBW übergebenen Daten zeigte sich, dass bei der automatisierten Bearbeitung auf Landesebene Fehler unterlaufen waren, so dass die Ergebnisse der Lärmkartierung (sowohl die Lärmkarten als auch die Betroffenheitstabellen) für die Stadt Eppelheim nicht als aussagekräftig einzustufen waren und Neuberechnungen zur Istsituation erforderlich wurden. Im Einzelnen waren folgende Korrekturen erforderlich:

- Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Hauptstraße war nicht richtig umgesetzt.
- Für einen Abschnitt der Schwetzingenstraße war eine fehlerhafte Verteilung der Verkehrsmengen auf die Zeitbereiche Tag-Abend-Nacht erfolgt. Dies wurde in Anlehnung an die angrenzenden Abschnitte korrigiert.
- Zwischen der Autobahn BAB 5 und der Ortslage Eppelheim wurde 2009 im Rahmen der Lärmsanierung eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 7 bzw. 7,5 m errichtet. Diese aktive Schallschutzmaßnahme war bei den Berechnungen der LUBW nicht berücksichtigt.

³ Der Beurteilungspegel ist dabei nach RLS-90 zu berechnen. Da der L_{Night} und der L_{rN} sich nur geringfügig unterscheiden und die Abweichungen zwischen L_{DEN} und L_{rT} etwa 1 dB betragen, liefern die Ergebnisse der Lärmkartierung ernstzunehmende Hinweise darauf, an welchen Gebäuden diese Richtwerte überschritten sind.

3.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkartierung für die Stadt Eppelheim sind in den Plänen 01 und 02 für die maßgeblichen Lärmindizes L_{DEN} (gewichteter Tag-Abend-Nacht-Pegel, 24 h-Wert) und L_{Night} (Nachtpegel 22:00-06:00 Uhr) dargestellt. Die Pläne zeigen flächenhaft auf einer Höhe von 4 m über Gelände die Lärmsituation im Gebiet der Stadt Eppelheim. Die Ausbreitungsrechnungen erfolgten entsprechend der 34. BImSchV [(3)] sowie der vorläufigen Berechnungsmethoden [(4)]. In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von $L_{DEN} = 50 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} = 45 \text{ dB(A)}$ dargestellt.

In einem nächsten Schritt wurden auf Basis der aktualisierten Berechnungen die Betroffenen in der Stadt Eppelheim ermittelt. Diese sind in den nachfolgenden Tabellen 2 bis 3 dargestellt.

Tabelle 2 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
		über 50 bis 55	1.636
über 55 bis 60	2.405	über 55 bis 60	470
über 60 bis 65	916	über 60 bis 65	82
über 65 bis 70	275	über 65 bis 70	2
über 70 bis 75	65	über 70	-
über 75	-	-	-

Tabelle 3 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser*, Darstellung in Schwellenwerten

L_{DEN} in dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	2,16	3.000	1	0
über 65	0,55	300	0	0
über 75	0,15	0	0	0

* Die Anzahl der Wohnungen wurde aus der Zahl der Einwohner abgeleitet. Bei der Zahl der Schulen wurde die Zahl der Gebäude der jeweiligen Einrichtung berücksichtigt.

3.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Aussagen zu Umwelthandlungszielen zur Vermeidung der Gesundheitsschädlichkeit von Geräuschen können beispielsweise dem Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen „Umwelt und Gesundheit, Risiken richtig einschätzen“ [(6)] und den Night Noise Guidelines for Europe der WHO [(7)] entnommen werden. Schutzziele für die Lärmaktionsplanung sind bisher für den Straßenverkehrslärm nicht in rechtsverbindlicher Weise geregelt.

Vordringlicher Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

Entsprechend den Hinweisen des Ministeriums für Verkehr besteht bei Überschreitung der Werte von 70 dB(A) L_{DEN} bzw. 60 dB(A) L_{Night} kurzfristig (in den nächsten fünf Jahren) dringender Handlungsbedarf. Hier ist die Gefahr gesundheitlicher Beeinträchtigungen nicht auszuschließen; die Grenzwerte für Lärmsanierung an Bundesstraßen, die für Mischgebiete, Dorfgebiete und Kerngebiete sowie für Reine und Allgemeine Wohngebiete gelten, werden überschritten.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen $\geq 70 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN}) bzw. $\geq 60 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) ist in der Tabelle 4 dargestellt.

Tabelle 4 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 70 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 60 \text{ dB(A)}$

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 70	65	über 60	84

In der Stadt Eppelheim besteht kurzfristig Handlungsbedarf, es gibt eine größere Zahl an Betroffenen, die Pegeln ausgesetzt sind, die gesundheitliche Beeinträchtigungen hervorrufen können.

Schulen liegen in keinem Gebiet in Pegelbereichen, in denen die Grenzwerte für Lärmsanierung erreicht oder überschritten werden.

Mittelfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) und des Sachverständigenrates für Umweltfragen (SRU) [(6)] gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts eine gesundheitliche Gefährdung ausgeschlossen ist. Bei der Überschreitung dieser Pegel ist zu erwarten, dass die Vorsorgewerte der 16. BImSchV für Reine und Allgemeine Wohngebiete sowie für Kern-, Dorf- und Mischgebiete überschritten werden. Bei einem Neubau und einer wesentlichen Änderung von Straßen werden bei Erreichen dieser Werte Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen $\geq 65 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN}) bzw. $\geq 55 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) ist in der Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 65	340	über 55	554

In der Stadt Eppelheim besteht mittelfristig Handlungsbedarf.

Langfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte $L_{DEN} \geq 60 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 50 \text{ dB(A)}$

Die Empfehlungen des Umweltbundesamtes (UBA) gehen davon aus, dass bei einer Unterschreitung der Werte von 60 dB(A) tags bzw. 50 dB(A) nachts erhebliche Lärmbelastigungen vermieden werden.

Die Zahl Betroffener in den Pegelbereichen $\geq 60 \text{ dB(A)}$ (L_{DEN}) bzw. $\geq 50 \text{ dB(A)}$ (L_{Night}) ist in der Tabelle 6 dargestellt.

Tabelle 6 Zahl Betroffener mit Pegeln $L_{DEN} \geq 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} \geq 55 \text{ dB(A)}$

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
über 60	1.256	über 50	2.190

Schulen liegen nicht in den genannten Pegelbereichen.

Zur Unterschreitung der o. a. Pegelwerte wären in der Umgebung der BAB A 5 erhebliche bauliche Maßnahmen erforderlich bzw. müsste der Verkehr der Hauptstraße nahezu vollständig verlagert werden, was aufgrund des innerörtlichen Ziel- und Quellverkehrs nicht möglich ist.

3.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Zur Ermittlung der Belastungsschwerpunkte in der Stadt Eppelheim, d.h. zur Ermittlung der Bereiche für die vordringlich Maßnahmen zu prüfen sind, wurde untersucht, wo räumlich gesehen die höchste Dichte an Einwohnern mit Überschreitungen der Schwellenwerte auftritt.

Die Belastungsschwerpunkte (Hotspots) wurden für folgende Schwellenwerte ermittelt:

- $L_{DEN} 70 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} 60 \text{ dB(A)}$ sowie
- $L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$, $L_{Night} 55 \text{ dB(A)}$

Die Berechnungsergebnisse sind in den Plänen 03 bis 06 dargestellt. Eine große, flächenmäßige Verlärmung des Stadtgebiets Eppelheim erfolgt durch die Bundesautobahn A 5. Die punktuell höchsten Pegel werden entlang der Hauptstraße ermittelt.

Die Pläne 03 und 04 zeigen, dass vordringlich für die nächstgelegenen Gebäude entlang der Hauptstraße Maßnahmen zu prüfen sind. Schwerpunktmäßig sind die meisten Einwohner in dem Abschnitt zwischen Scheffelstraße/Seestraße und Mozartstraße/Hildastraße von sehr hohen Geräuscheinwirkungen betroffen. Bei Absenkung der Schwellenwerte auf $L_{DEN} 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} 55 \text{ dB(A)}$ zeigt sich insbesondere in der Nacht die großflächige Verlärmung Eppelheims, gerade auch im Einwirkungsbereich der BAB A 5. In Fortführung der Hauptstraße zwischen Heinrich-Schwegler-Straße und Blumenstraße tritt ein weiterer Bereich hinzu.

Die betroffenen Wohngebäude entlang der Hauptstraße sind im Flächennutzungsplan der Stadt Eppelheim als Wohnbauflächen dargestellt, die Bereiche an der BAB A 5 sind auch als Wohnbauflächen dargestellt, im nördlichen Bereich teilweise als gewerbliche Baufläche.

3.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

3.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Verkehrsentwicklungsplan 2005

Im Jahr 2005 hat die Stadt Eppelheim einen Verkehrsentwicklungsplan aufgestellt, der folgende Punkte zum Ziel hatte:

- Das Straßennetz ist so zu verbessern, dass eine ausreichend leistungsfähige Grundausrüstung gewährleistet ist.
- Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs, damit diese einen möglichst hohen Anteil am motorisierten Verkehr übernimmt.
- Stärkung des nicht motorisierten Verkehrs durch Ausweitung und Aufwertung des Rad- und Fußgängerwegenetzes.
- Erhöhung der Verträglichkeit des Verkehrs durch verkehrliche, städtebaulich-gestalterische und strukturelle Maßnahmen.
- Verkehrsmeidung durch Beeinflussung der Stadt- und Raumentwicklung.

Ein aktualisierter Verkehrsentwicklungsplan wird auf Grundlage eines kommenden Stadtentwicklungskonzeptes neu aufgestellt werden. Nur auf Basis eines solchen Plans können langfristige Strategien entwickelt und umgesetzt werden.

Lärmsanierung 2009

Unter finanzieller Beteiligung der Stadt Eppelheim wurde entlang der Bundesautobahn A 5 eine Lärmschutzwand errichtet. Diese aktive Schallschutzmaßnahme weist eine Höhe zwischen 7 m und 7,5 m auf und hat zu einer deutlichen Reduzierung der Immissionen aufgrund der A 5 in den unteren Geschossen der betroffenen Bebauung geführt. Zusätzlich wurde bei der Fahrbahnsanierung ein lärmarmes Asphalt auf der A 5 aufgetragen.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen

Auf der Bundesautobahn A 5 wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit für Pkw auf 100 km/h und für Lkw 80 km/h beschränkt.

Die Hauptstraße wurde im Jahr 2012 von einer Landesstraße (L 543) zur Gemeindestraße zurück gestuft. Zusätzlich wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt und Durchfahrtsverbote für Lkw über 3,5 t festgelegt.

Flankierende Maßnahmen

- Einführung einer City Bus Linie,
- Carsharing Angebote,
- Errichtung einer Halbtiefgarage für ÖPNV Nutzer,
- Erhaltung und Ausbau ÖPNV Angebot (Straßenbahn durch Ortsmitte, Anschluss an Bus und S- Bahn Netz),
- Installation fester Blitzersäule zur Überwachung des Lkw-Durchfahrtsverbots und der Geschwindigkeitseinhaltung,
- mobile Geschwindigkeitskontrollen an relevanten Stellen im Ortsverkehr,
- Förderung des Umsteigens auf das Rad durch Öffnung der Einbahnstraßen für Radfahrer und Einrichtung von Radfahrerschutzstreifen an den Hauptdurchgangsstraßen.

Außerdem werden bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für schutzwürdige Nutzungen im Einwirkungsbereich von Straßenverkehrslärm auf die Planung bezogene, am Einzelfall orientierte Schallschutzkonzepte entwickelt und in den Bebauungsplan umgesetzt.

3.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen

Ca. 750.00,00 Euro

3.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)

Ab 2005

3.2.4 Datum des geplanten Abschlusses

Seit 2009 abgeschlossen.

3.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Durch die bisher durchgeführten Maßnahmen wurden insgesamt 2.916 Personen hinsichtlich des L_{DEN} und 1.825 Personen bei Nacht hinsichtlich des L_{Night} entlastet.

3.3 Geplante Maßnahmen

3.3.0 Prüfung von Maßnahmen zur Lärminderung

Um eine spürbare Reduktion der Lärmbelastung zu erzielen, sind effektive Maßnahmen an der Quelle erforderlich. Als Maßnahmen kommen vor allem in Betracht:

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
 - Einsatz lärmindernder Fahrbahnoberflächen
 - Errichtung aktiver Schallschutzmaßnahmen (Wand/Wall)
- sowie
- Verringerung der Verkehre in Verbindung mit der Förderung des ÖPNV und des nichtmotorisierten Individualverkehrs
 - Einsatz leiserer Fahrzeuge und Reifen.

Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen entsprechend den „Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm“ (Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007) [(13)] ist mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

Neben der Pegelminderung⁴ sollten hier ggf. auch Sicherheitsaspekte berücksichtigt werden, wie z.B. die Ermöglichung einer gefahrlosen Querung der Fahrbahn durch Fußgänger, die besseren Reaktionsmöglichkeiten der Kfz-Führer auf Fußgängerüberwege, erhöhte Sicherheitsanforderungen im Straßenraum im Bereich von Kindertagesstätten, Schulen und Altenheimen.

In der Hauptstraße ist bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eingeführt. Eine weitergehende Reduzierung auf z.B. 20 km/h bewirkt keine Minderung des Lärmpegels, da bei diesen Geschwindigkeiten das Motorengeräusch in den Vordergrund tritt und weniger das Reifen-Fahrbahngeräusch. Eine solche Maßnahme könnte eine Minderung der empfundenen Belästigung bewirken, eine rechnerische Reduzierung der Geräuschimmissionen ist nicht nachzuweisen. Zusätzlich wurde geprüft, ob eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf die Schwetzingen Straße bis zum Ortsausgang Richtung Plankstadt

⁴ Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter den Richtwert abgesenkt, mindestens jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden. Dabei wird entsprechend den Vorgaben der RLS-90 aufgerundet.

möglich ist. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Minderung von ca. 2 dB. Die Rahmenbedingungen für eine solche Anordnung sind in den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 [(13)] und dem Kooperationserlass [(8)] beschrieben. Eine Prüfung der in diesem Abschnitt vorhandenen Geräuscheinwirkungen hat ergeben, dass die im Kooperationserlass genannten „tatbestandlichen Voraussetzungen“ in diesem Abschnitt nicht gegeben sind. Daher wurde auf eine rechnerische Überprüfung der Maßnahme verzichtet.

Der Einbau lärmindernder Fahrbahnoberflächen bietet sich insbesondere dann an, wenn Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Zu beachten ist, dass die in den letzten Jahren entwickelten lärmarmen Beläge (z.B. LOA 5D, LOA 5D GM) noch keine Regelbauweise sind. Bisherige Erfahrungen mit solchen Belägen zeigen neben einer erheblichen Pegelreduktion (3 bis 4 dB bei 50 km/h⁵⁶) Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und nur unwesentlich höhere Herstellungskosten als herkömmliche Beläge. Um die Wirksamkeit zu erreichen, ist der Einbau in ausreichender Länge (mindestens 500 m) erforderlich. Auf der Bundesautobahn A 5 ist bereits eine lärmarme Fahrbahnoberfläche aufgebracht worden. Im Bereich der Hauptstraße ist in den nächsten Jahren keine Fahrbahnsanierung vorgesehen.

Durch langfristig wirksam werdende Maßnahmen sollte der Anteil der Wege, die im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt werden, verringert werden. Hierzu gehören bspw. die weitere Förderung von Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie ein attraktives Angebot des ÖPNV.

Da bei Pkw bereits bei Geschwindigkeiten ab ca. 30 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiert, kann durch den Einsatz lärmindernder Reifen eine Pegelreduktion erreicht werden. Auch lärmarme Lkw und kommunale Nutzfahrzeuge können einen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung leisten.

Das Errichten von Lärmschutzwänden ist im innerörtlichen Bereich an der Hauptstraße aufgrund der räumlichen Situation nicht möglich. Die Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand entlang der BAB A 5 auf 9 m über Gradierte der Autobahn wird im Zuge der Lärmaktionsplanung im Planfall 1 näher betrachtet.

Die Pläne 07 und 08 zeigen die Berechnungsergebnisse für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} . Die nachfolgende Tabelle 7 listet die für den Planfall 1 ermittelten Betroffenen auf.

⁵ Vgl. Tabelle 3, S. 50, Umwelt-Bundesamt, 'Lärmindernde Fahrbahnbeläge, Ein Überblick über den Stand der Technik', Texte 20/2014

⁶ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 15.1.2.4.: Erfahrungen aus dem Konjunkturpaket II haben gezeigt, dass bei LOA 5D und fachgerechtem Einbau eine Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) in Ansatz gebracht werden kann.

Tabelle 7 Planfall 1: Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
		über 50 bis 55	1.709
über 55 bis 60	2.547	über 55 bis 60	474
über 60 bis 65	939	über 60 bis 65	82
über 65 bis 70	266	über 65 bis 70	1
über 70 bis 75	65	über 70	-
über 75	-	-	-

Bei der Betrachtungsweise der Umgebungslärm-Richtlinie zeigt eine solche Maßnahme nur eine geringe Wirksamkeit. In den obersten Pegelbereichen zeigen sich kaum Effekte. Eine entsprechende Maßnahme hat derzeit keine Aussicht auf Realisierung und wäre mit sehr hohen Kosten verbunden.

Durch verkehrsplanerische und gestalterische Maßnahmen kann die Verkehrsbelastung in der Hauptstraße ggf. gesenkt werden. Um in der Hauptstraße allein durch Verminderung der Verkehrsmenge eine Minderung der Lärmpegel um 1 dB zu erreichen, müsste der Verkehr um knapp 20% reduziert werden.

Im Bereich der Hauptstraße sind die am Verkehrsweg möglichen Maßnahmen weitestgehend ausgeschöpft. Somit verbleibt in dem Bereich mit vordringlichem Handlungsbedarf lediglich die Möglichkeit seitens der Stadt Eppelheim ein Förderprogramm zur Durchführung passiver Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und ggf. Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen) vorzusehen. Da es sich bei der Hauptstraße um eine Gemeindestraße handelt, ist eine Förderung im Rahmen des Lärmsanierungsprogrammes des Bundes bzw. des Landes Baden-Württemberg nicht möglich.

3.3.1 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Die Stadt Eppelheim beabsichtigt die Aufstellung eines Förderprogramms, das den Einbau passiver Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster und schalldämmte Lüftungsgeräte in Schlafräumen) an den Gebäudefassaden finanziell unterstützt, die Lärmbelastungen von mindestens L_{DEN} 70 dB(A) und/oder L_{Night} von 60 dB(A) aufweisen. In diesen Bereichen ist der Einbau von Lärmschutzfenstern die einzige Möglichkeit, wirkungsvolle Lärminderungseffekte für die Betroffenen zu erlangen.

Zur Ermittlung der diesen hohen Belastungen ausgesetzten Gebäude wurden die Berechnungen zur Ermittlung der Betroffenen hinsichtlich des höchsten an einem Gebäude ermittelten Lärmpegels ausgewertet.

Die Pläne 09 und 10 zeigen die Berechnungsergebnisse für die Lärmindizes L_{DEN} und L_{Night} .

Die Pläne zeigen, dass die Werte L_{DEN} über 70 dB(A) und/oder L_{Night} über 60 dB(A) in dem Bereich der Hauptstraße zwischen Scheffelstraße/Seestraße und Mozartstraße/Hildastraße überschritten werden sowie an

einzelnen Gebäuden in den Gewerbegebieten, die nicht mehr oder nicht ausreichend von der Lärmschutzwand entlang der BAB A 5 geschützt werden. Die nachfolgende Tabelle listet die Adressen und Flurstücknummern der Gebäude auf, für die nach den festgelegten Rahmenbedingungen eine Förderung des Einbaus passiver Schallschutzmaßnahmen in Frage kommt. Dabei ist eine Förderung nur für die der Lärmquelle zugewandte, nächstgelegene Fassade möglich. An den Seitenfassaden und an den abgewandten Fassaden stellen sich aufgrund der Eigenabschirmung geringere Werte ein. Für die Gebäude, die in den Plänen 09 und 10 von entsprechend hohen Lärmindizes betroffen sind, wurde geprüft, ob dort aktuell Einwohner gemeldet sind. Falls dies nicht der Fall war, wurde auf eine Auflistung in der nachfolgenden Tabelle verzichtet.

Tabelle 8 Gebäude, die für eine Förderung des Einbaus passiver Schallschutzmaßnahmen in Frage kommen

Adresse	Flurstück-Nummer	Hauptlärmquelle
Gebäude nördlich der Hauptstraße (gerade Hausnummern)		
Hauptstraße 30	53	Hauptstraße
Hauptstraße 32	52	Hauptstraße
Hauptstraße 34	52/3	Hauptstraße
Hauptstraße 36	39	Hauptstraße
Hauptstraße 38	39/1	Hauptstraße
Hauptstraße 40	38	Hauptstraße
Hauptstraße 42	37	Hauptstraße
Hauptstraße 44	36	Hauptstraße
Hauptstraße 46	35	Hauptstraße
Hauptstraße 48	32	Hauptstraße
Hauptstraße 50	31	Hauptstraße
Hauptstraße 52	31/1	Hauptstraße
Gebäude südlich der Hauptstraße (ungerade Hausnummern)		
Hauptstraße 3	3015	BAB A 5 und Hauptstraße
Hauptstraße 31	1450/1	Hauptstraße
Hauptstraße 33	1449/1	Hauptstraße
Hauptstraße 35	1446/3	Hauptstraße
Hauptstraße 37	1445	Hauptstraße
Hauptstraße 39	1444/1	Hauptstraße
Hauptstraße 41	1443	Hauptstraße
Hauptstraße 43	1432	Hauptstraße
Hauptstraße 45	1431	Hauptstraße
Attigweg 1	1430	Hauptstraße
Hauptstraße 55	156	Hauptstraße

Adresse	Flurstück-Nummer	Hauptlärmquelle
Hauptstraße 57	157/1	Hauptstraße
Hauptstraße 59	158	Hauptstraße
Hauptstraße 61	158	Hauptstraße
Gebäude in den Gewerbegebieten (BAB A 5)		
Elly-Beinhorn-Straße 4	4728/15	BAB A 5
Wernher-von-Braun-Straße 1/1	4732/4	BAB A 5
Wernher-von-Braun-Straße 2	4732	BAB A 5
Wernher-von-Braun-Straße 3	4732/5	BAB A 5
Wernher-von-Braun-Straße 4	4732/1	BAB A 5
Wernher-von-Braun-Straße 5	4732/10	BAB A 5
Lindberghstraße 4	4733/6	BAB A 5
Zeppelinstraße 4	4734/6	BAB A 5

Eine entsprechende Förderrichtlinie ist durch die Verwaltung zu erarbeiten und dem Gemeinderat zum Beschluss vorzulegen. Derzeit sind keine Haushaltsmittel für Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan in den Haushalt eingestellt. Die Förderung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt, dass eine entsprechende Förderrichtlinie beschlossen wird und Haushaltsmittel zur Verfügung gestellt werden.

3.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

Neben der Verringerung des Umgebungslärms ist es auch Ziel der Lärmaktionsplanung, ruhige Gebiete vor einer wesentlichen⁷ Zunahme des Lärms zu schützen (Vorsorgegedanke). Bei der Festlegung ruhiger Gebiete ist es zunächst unerheblich, ob es sich um bebaute oder unbebaute Gebiete handelt, vielmehr sollen die Bereiche nicht bzw. nicht in einem relevanten Umfang Verkehrs-, Industrie-, Gewerbe- und/oder Freizeitlärm ausgesetzt sein. Auf Bundes- und Landesebene erfolgte keine weitere Konkretisierung. Als ruhige Gebiete auf dem Land kommen insbesondere auch großflächige Gebiete in Frage, die keiner der o. g. Lärmarten ausgesetzt sind und von Menschen zur Erholung z. B. für ausgedehnte Spaziergänge genutzt werden. Die LAI-Hinweise geben als Anhaltspunkt für ein ruhiges Gebiet auf dem Land Pegelwerte von $L_{DEN} < 40$ dB(A) an⁸: *„Dabei kommen nicht sämtliche lärmarmen Bereiche in Betracht, sondern nur solche, die von Menschen zur Erholung genutzt werden können. Die ruhigen Gebiete sollen dabei den tatsächlichen Bedarf an Erholungsflächen abbilden. Sie dienen dem Gesundheitsschutz und bieten Rückzugsmöglichkeiten.“* Bei

⁷ Die Wesentlichkeit lehnt sich dabei an das 3 dB-Kriterium der RLS-90 hinsichtlich einer möglichen Verkehrslärmzunahme an.

⁸ LAI-Hinweise zur Aktionsplanung, Zweite Aktualisierung vom 09.03.2017, Abschnitt 5.

der Festlegung der zu schützenden ruhigen Gebiete durch die zuständige Behörde handelt es sich entsprechend § 47d Abs. 6 BImSchG i. V. m. § 47 Abs. 6 Satz 2 BImSchG um planungsrechtliche Festlegungen, die von den zuständigen Planungsträgern zu berücksichtigen sind. Damit sind sie in allen relevanten Planungen als ein aus dem Lärmaktionsplan resultierender Belang zu beachten. Die LAI-Hinweise nenne für ruhige Gebiete in Ballungsräumen folgende Kriterien: *„Als ruhige Gebiete in Ballungsräumen kommen somit ruhige Landschaftsräume, d. h. großflächige Gebiete, die einen weitgehend Natur belassenen oder land- und forstwirtschaftlich genutzten, durchgängig erlebbaren Naturraum bilden, in Frage. Anhaltspunkt dafür ist, dass die Gebiete auf dem überwiegenden Teil der Flächen eine Lärmbelastung $L_{DEN} \leq 50$ dB(A) aufweisen. Innerhalb und außerhalb von Ballungsräumen (beispielsweise städtische Situationen in Gemeinden mit weniger als 100.000 Einwohnern) steht es der Plan aufstellenden Behörde darüber hinaus auch frei, innerstädtische Erholungsflächen als ruhige Gebiete festzusetzen und vor einer Zunahme des Lärms zu schützen, sofern sie von der Bevölkerung als ruhig empfunden werden. Hierbei kann es sich beispielsweise auch um Kurgebiete, Krankenhausgebiete, reine und allgemeine Wohngebiete sowie Naturflächen, Grünanlagen, Friedhöfe, Kleingartenanlagen und Flächen handeln, die dem Aufenthalt zur Erholung oder zur sozialen Kontaktpflege dienen.“*

Das Gemeindegebiet der Stadt Eppelheim ist großflächig verlärm. Von den 5,7 km² Gemeindegebiet sind mehr als 2,1 km² L_{DEN} -Werten über 55 dB(A) ausgesetzt, siehe Tabelle 3. Eine weitergehende Auswertung zeigt, dass nahezu das gesamte Gemeindegebiet (5,1 km²) L_{DEN} -Pegeln über 45 dB(A) ausgesetzt ist. Weder die in den LAI-Hinweisen genannten Kriterien für ruhige Gebiete auf dem Land noch die für ruhige Gebiete im Ballungsraum können auf die Stadt Eppelheim unmittelbar angewendet werden. Unter Berücksichtigung der ermittelten Lärmindizes und einer bereits vorhandenen Erholungsfunktion für die Eppelheimer Bürger hat sich die Stadt Eppelheim entschieden, den vorhanden Stadtwald (Flurstück-Nummer 3820) als ruhiges Gebiet auszuweisen.

Die Lage des ruhigen Gebietes ist in Plan 11 dargestellt.

Zum Schutz des ruhigen Gebietes wird sich die Stadt Eppelheim bei ihrer eigenen Planung sowie den Planungen der angrenzenden Gemeinden und den Straßenbaulastträgern für eine ausreichende Berücksichtigung und den Schutz vor erheblichen Zunahmen des Lärms einsetzen.

3.3.3 Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

125.000,00 Euro in den nächsten 5 Jahren, d.h. 25.000,00 Euro pro Jahr vorbehaltlich der Bereitstellung von Haushaltsmitteln durch den Gemeinderat.

3.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde dem Gemeinderat in der Sitzung am 22.10.2018 vorgestellt. Im Anschluss daran erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand in dem Zeit-

raum vom 05.11.2018 bis 19.11.2018 satt. Im Anschluss daran wurden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Der Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgte am 17.12.2018.

3.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans

Nicht gegeben.

3.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

31.12.2023

3.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Zusätzlich zu den bisher durchgeführten Maßnahmen kann für ca. 247 Einwohner eine Verbesserung der Situation in ihren Wohnungen erreicht werden. Die tatsächliche Wirksamkeit ist abhängig von Verabschiedung und der finanziellen Ausstattung des Förderprogramms durch den Gemeinderat und die Annahme des Programms durch Anwohner

3.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die Stadt Eppelheim vertritt im Rahmen ihrer Zuständigkeit die nachfolgend genannten Grundsätze und Zielvorstellungen.

Die Einhaltung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit kann durch die Anzeige der momentan gefahrenen Geschwindigkeit des Fahrzeugs bzw. häufigere Kontrollen unterstützt werden.

Bei erforderlich werdenden Grunderneuerungen wird vorgeschlagen, auf allen innerörtlichen Straßenabschnitten, also auch auf solchen, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind, den Einbau lärmmindernde Beläge zu prüfen. Die Zu- und Abschlüge für Fahrbahnoberflächen beziehen sich auf intakte Fahrbahnen. Häufig sind die Fahrbahnen jedoch schadhaft und verursachen aus diesem Grund erhöhte Emissionen. Der Ausgleich von Unebenheiten bei Schachtdeckeln wie auch die Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche führt häufig zu einer spürbaren Verbesserung der schalltechnischen Situation. Der ordnungsgemäße Zustand der Straßenoberflächen aller Straßen ist durch regelmäßige Kontrollen und ggf. Instandsetzungen

sicherzustellen. Das Klappern von Schachtabdeckungen („Kanaldeckel“) kann durch den Einsatz von „Flüsterabdeckungen“ deutlich gemindert werden⁹.

Die Stadt Eppelheim wird sich auch weiterhin bei dem Straßenbaulastträger für die Ertüchtigung der Lärmschutzwand im Bereich der BAB A 5 einsetzen.

Die Stadt Eppelheim arbeitet darauf hin, durch ein modernes, leistungsfähiges System des öffentlichen Personennahverkehrs eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen. Gute Erfahrungen werden in Gemeinden bspw. mit kleinen Shuttlebussen, die bei Bedarf angefordert werden können, gemacht.

Das bestehende System von Fahrrad- und Fußwegen sollte ausgeweitet werden, um insbesondere auch innergemeindliche motorisierte Individualverkehre ersetzen zu können. Durch eine verstärkte Aufklärung bspw. an Schulen, kann das Bewusstsein, dass Verzicht auf den MIV nicht mit einer Einschränkung an Mobilität verbunden sein muss, geweckt werden.

Da insbesondere nichtakustische Faktoren bei der Lärmwahrnehmung eine nicht zu unterschätzende Rolle spielen, sollten alle Möglichkeiten ergriffen werden, um auch durch „kleine“ Maßnahmen das Wohnumfeld zu verbessern (Straßenraumgestaltung, Bänke, Grünstreifen, Bepflanzungen, Blumenbänke, Springbrunnen, Kunstobjekte u. v. a. m.).

Die Wege zu Schulen und Kindergärten sollten so sicher gestaltet werden, dass die Kinder diese gefahrlos allein befahren bzw. begehen können und somit Bring- und Holfahrten zu den Einrichtungen unterbleiben können.

Bei der Ausweisung von Baugebieten soll durch die Anwendung der DIN 18.005 „Schallschutz im Städtebau“ vom Juli 2002 gewährleistet werden, dass in lärmbelasteten Bereichen keine Neubaugebiete ohne die Konzeption von Lärmschutzmaßnahmen ausgewiesen werden.

Bei der Erneuerung der kommunalen Fahrzeugflotte und beim Ausschreiben von Leistungen des ÖPNV kann auf den Einsatz lärmarmen Fahrzeuge und lärmgeminderter Reifen geachtet werden.

Die Bürger/innen können via Internet bzw. Informationsbroschüren auf Möglichkeiten hingewiesen werden, zu einer lärmarmen Fahrweise beizutragen (bspw. lärmgeminderte Reifen einsetzen – zusätzlicher Synergieeffekt der Kraftstoffeinsparung, „Eco-Drive“, Vermeiden unnötiger Fahrten).

Im Bedarfsfalle kann der Auf- und Ausbau von Car-Sharing-Aktivitäten unterstützt werden.

⁹ u. a. Fa. Aco-Tiefbau GmbH, Büdelsdorf, Fa. Meierguss, Rahden.

3.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Durch die Maßnahmen, die bereits vor Erstellung eines Lärmaktionsplanes durchgeführt bzw. initiiert wurden, wurden schon alle größeren möglichen Maßnahmen durchgeführt, sodass in Eppelheim nur noch sehr begrenzter Handlungsspielraum bleibt. Daher ist für die am stärksten belasteten Einwohner nur noch die Möglichkeit des Einbaus von Schallschutzfenstern und Lüftungseinrichtungen in Schlafräumen gegeben.

4 Lärmaktionsplan für Orte in der Nähe von Haupt Eisenbahnstrecken

4.1 Bewertung der Ist-Situation

4.1.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten

Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenverkehrslärms für die Stadt Eppelheim sind in den Plänen 12 und 13 für die maßgeblichen Lärmindizes L_{DEN} (gewichteter Tag-Abend-Nacht-Pegel, 24 h-Wert) und L_{Night} (Nachtpegel 22:00-06:00 Uhr) dargestellt¹⁰. Die Pläne zeigen flächenhaft auf einer Höhe von 4 m über Gelände die Lärmsituation im Gebiet der Stadt Eppelheim. Die Ausbreitungsrechnungen erfolgten entsprechend der 34. BImSchV [(3)] sowie der vorläufigen Berechnungsmethoden

(16) Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen (VBUSCH) vom 22.05.2006,

In den Lärmkarten sind die Gebiete mit Pegeln oberhalb von $L_{DEN} = 55$ dB(A) und $L_{Night} = 45$ dB(A) dargestellt.

Die Betroffenenheiten in der Stadt Eppelheim sind in den nachfolgenden Tabellen 9 bis 10 dargestellt.

Tabelle 9 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Personen

L_{DEN} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm	L_{Night} in dB(A)	Belastete Menschen Straßenlärm
		über 50 bis 55	50
über 55 bis 60	60	über 55 bis 60	0
über 60 bis 65	20	über 60 bis 65	0
über 65 bis 70	0	über 65 bis 70	0
über 70 bis 75	0	über 70	0
über 75	0	-	-

¹⁰ Quelle: Lärmkarte: © Eisenbahn-Bundesamt 2014

Tabelle 10 Geschätzte Zahl der von Lärm an Hauptverkehrsstraßen belasteten Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser, Darstellung in Schwellenwerten

L _{DEN} in dB(A)	Fläche in km ²	Wohnungen	Schulen	Krankenhäuser
über 55	0,09	26	0	0
über 65	0	0	0	0
über 75	0	0	0	0

4.1.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind

Zur ausführlichen Darstellung der Bewertungskriterien wird auf Kapitel 3.1.2 verwiesen.

Vordringlicher Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte L_{DEN} ≥ 70 dB(A), L_{Night} ≥ 60 dB(A)

In der Stadt Eppelheim sind entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung in diesen sehr hohen Pegelbereichen keine Betroffenen vorhanden.

Mittelfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte L_{DEN} ≥ 65 dB(A), L_{Night} ≥ 55 dB(A)

In der Stadt Eppelheim sind entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung in diesen hohen Pegelbereichen keine Betroffenen vorhanden.

Langfristiger Handlungsbedarf: Überschreitung der Werte L_{DEN} ≥ 60 dB(A), L_{Night} ≥ 50 dB(A)

In der Stadt Eppelheim sind entsprechend den Ergebnissen der Lärmkartierung in diesen Pegelbereichen maximal 70 Betroffene vorhanden.

4.1.3 Angabe von Lärmproblemen und verbesserungsbedürftigen Situationen

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass hinsichtlich des Schienenverkehrslärms weder kurz- noch mittelfristiger Handlungsbedarf gegeben ist. Zudem sind die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde hinsichtlich des Schienenverkehrslärms sehr eingeschränkt. Nichts zuletzt daher ist auch die Zuständigkeit für die Lärmaktionsplanung an Eisenbahnstrecken in der 3. Runde der Lärmkartierung auf das Eisenbahnbundesamt übergegangen. Das Eisenbahnbundesamt hat bereits für diese Runde mit der Lärmaktionsplanung begonnen.

Mitte 2017 fand die erste Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Runde 3 der Lärmaktionsplanung an den Haupteisenbahnstrecken des Bundes statt. In dieser Phase hatten die Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, dem Eisenbahn-Bundesamt ihre Lärmsituation vor Ort zu schildern. Die Ergebnisse hat das Eisenbahn-

Bundesamt im Januar 2018 im Teil A des Lärmaktionsplans veröffentlicht. In der sich daran anschließenden zweiten Phase der Öffentlichkeitsbeteiligung konnte die Öffentlichkeit dem Eisenbahn-Bundesamt eine Rückmeldung zum Verfahren selbst, zu dem Lärmaktionsplan Teil A und zu bereits vorhandenen Lärminderungsmaßnahmen geben. Die Ergebnisse stellt das Eisenbahn-Bundesamt im Lärmaktionsplan Teil B vor. Teil A und Teil B ergeben zusammen den vollständigen Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes.

Die Informationsseite des Eisenbahn-Bundesamt zur Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann unter <https://www.laermaktionsplanung-schiene.de> eingesehen werden.

4.2 Bisher durchgeführte und laufende Maßnahmen

4.2.1 Bisher durchgeführte Programme und Maßnahmen zur Lärminderung

Nicht relevant.

4.2.2 Gesamtkosten der bisherigen Programme bzw. Maßnahmen

Nicht relevant.

4.2.3 Datum der Einführung (Beginn der Umsetzung der Maßnahmen)

Nicht relevant.

4.2.4 Datum des geplanten Abschlusses

Nicht relevant.

4.2.5 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Nicht relevant.

4.3 Geplante Maßnahmen

4.3.1 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre

Nicht relevant.

4.3.2 Geplante Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete für die nächsten fünf Jahre

Siehe Kapitel 3.3.2. Das vorgesehene ruhige Gebiet ist nicht von Eisenbahnlärm betroffen.

4.3.3 Gesamtkostender im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (überschlägige Schätzung)

0,00 Euro

4.3.4 Datum der Verabschiedung bzw. der Überprüfung des Aktionsplans

Der Lärmaktionsplan wurde dem Gemeinderat in der Sitzung am 22.10.2018 vorgestellt. Im Anschluss daran erfolgte die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand in dem Zeitraum vom 05.11.2018 bis 19.11.2018 statt. Im Anschluss daran wurden die eingegangenen Stellungnahmen ausgewertet. Der Beschluss des Lärmaktionsplans erfolgte am 17.12.2018.

4.3.5 Falls es sich um die Überprüfung eines Lärmaktionsplanes handelt: Ergebnis der Überprüfung des Aktionsplans

Nicht gegeben.

4.3.6 Datum des geplanten Abschlusses der Maßnahmenumsetzung

Nicht relevant.

4.3.7 Geschätzte Anzahl der entlasteten Personen

Da aufgrund der geringen Betroffenheiten keine Maßnahmen vorgesehen werden: 0.

4.3.8 Langfristige Strategien zu Lärmproblemen und Lärmauswirkungen

Die Stadt Eppelheim wird sich in den Beteiligungsverfahren zur Lärmaktionsplanung, die vom Eisenbahnbundeamt durchgeführt wird, beteiligen.

4.3.9 Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Ergebnisse der Lärmkartierung zeigen, dass hinsichtlich des Schienenverkehrslärms weder kurz- noch mittelfristiger Handlungsbedarf gegeben ist. Zudem sind die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde hinsichtlich des Schienenverkehrslärms sehr eingeschränkt. Daher sind im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vorgesehen.

5 Ergänzende Angaben

5.1 Mitwirkung der Öffentlichkeit / Öffentliche Anhörungen (tabellarische Zusammenfassung)

Der Entwurf des Lärmaktionsplans wurde ausgelegt. Im Rahmen der Auslegung hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit sich zu dem Entwurf des Lärmaktionsplans zu äußern. Die Bürger/innen hatten die Möglichkeit vom 05. November bis 19. November 2018 Anregungen und Stellungnahmen abzugeben. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte vom 23. Oktober bis zum 19. November 2018. Die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung sind tabellarisch im Anhang zusammengefasst.

5.2 Weitere finanzielle Informationen

Die LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung [(11)] führen aus:

„Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse), falls diese verfügbar sind.

Hierbei sind zwei Fälle zu unterscheiden. Zum einen verursacht Umgebungslärm volkswirtschaftlich gesehen quantifizierbare und jährlich anfallende Lärmschadenskosten, z. B. als Gesundheitskosten, Kosten aufgrund von erhöhter Belästigungen und Immobilienwertverluste. Diese Kosten werden i.d.R. nicht vom Lärmverursacher getragen und werden volkswirtschaftlich gesehen als „externe Kosten“ bezeichnet. Für die planende Gemeinde sind sie zunächst nicht haushaltsrelevant.

Auf der anderen Seite entstehen im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung und der Umsetzungen von dabei entwickelten Maßnahmen für Gemeinden und Kommunen projektbezogene, haushaltsrelevante Kosten.

Lärmschadenskosten sind geeignet, die im Anhang V der Umgebungslärmrichtlinie zur Berichterstattung geforderten finanzbezogenen Informationen zu ermitteln (siehe auch Abschnitt 4). Ausgehend vom 24h-Pegel L_{DEN} können Lärmschadenskosten pro Anwohner in den einzelnen Pegelklassen für die verschiedenen Verkehrslärmarten ermittelt werden.“

Für die in Eppelheim relevanten Lärmarten sind die Ansätze sowie die daraus resultierenden Kosten in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Tabelle 11 Lärmschadenskosten in der Eppelheim

L _{den} in dB(A)	Belastete Menschen	Lärmschadenskosten in Euro pro Anwohner und Jahr	Kosten in Euro pro Jahr	Belastete Menschen	Lärmschadenskosten in Euro pro Anwohner und Jahr	Kosten in Euro pro Jahr
	Straßenlärm	Straße		Schiene	Schiene	
über 55 bis 60	2.405	71	170.755	60	20	1.200
über 60 bis 65	916	121	110.836	20	71	1.420
über 65 bis 70	275	171	47.025	0	121	
über 70 bis 75	65	272	17.680	0	221	
über 75	0	363		0	312	
Summe	3.661	-	346.296	80	-	2.620

Dabei handelt es sich um eine untere Abschätzung der Lärmschadenskosten, da z.B.: Immobilienwertverluste unberücksichtigt bleiben.

Es fehlen derzeit immer noch Informationen, um den durch den Schutz des Innenwohnraumes mit Schallschutzfenstern und anderen baulichen Maßnahmen bewirkten Nutzen abzubilden.

5.3 Link zum Aktionsplan im Internet

<https://www.eppelheim.de/pb/,Lde/Start/Rathaus/Umwelt.html>

Eppelheim, den 17.12.2018

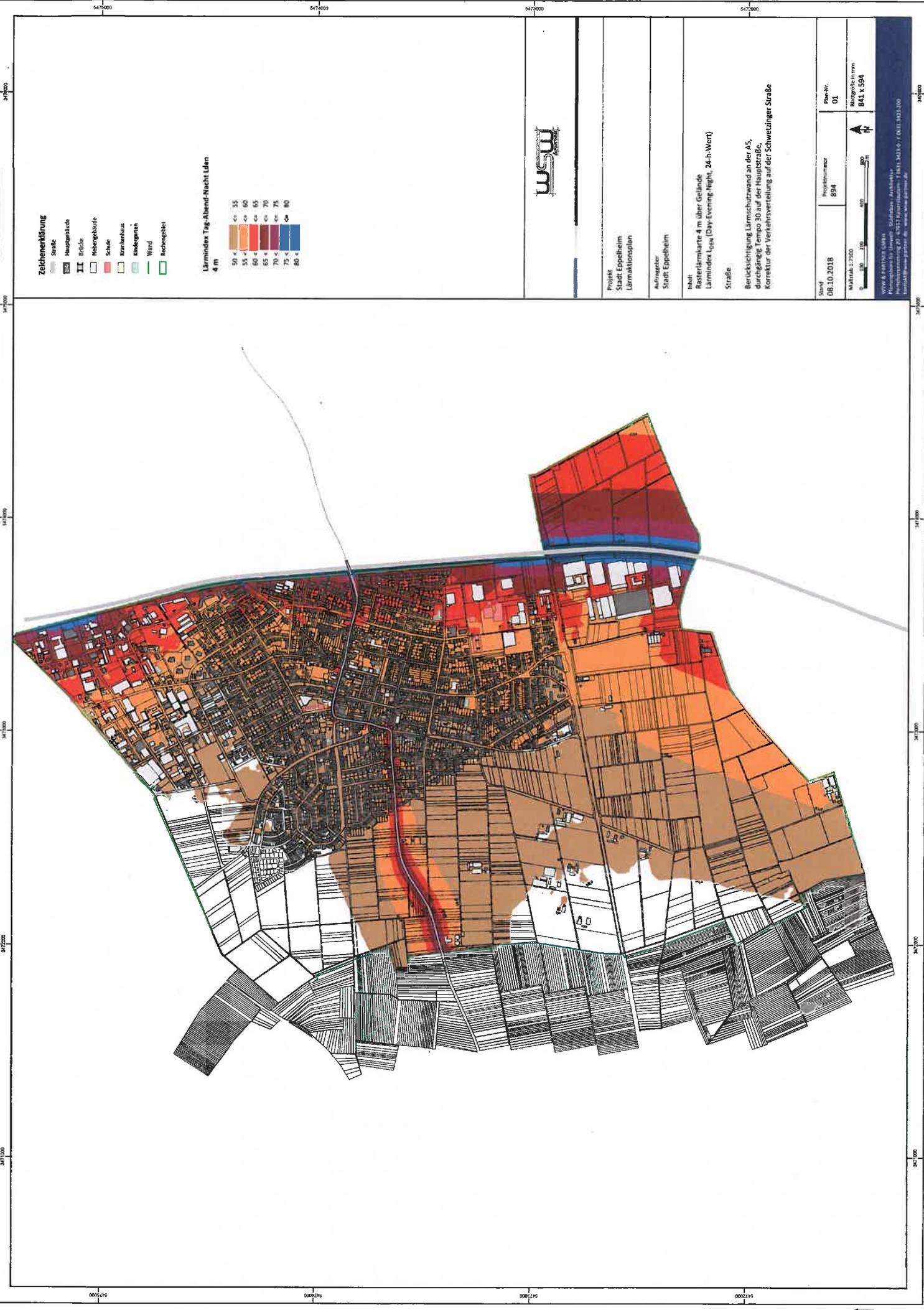


Patricia Rebmann, Bürgermeisterin

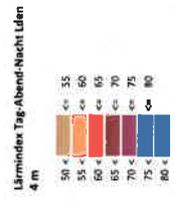
Anhang

An den Plänen 01 bis 13 haben sich im Zuge der Beteiligung keine inhaltlichen Änderungen ergeben, so dass der Bearbeitungsstand 08.10.2018 den aktuellen Sachstand darstellt.

Plan 01	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN}
Plan 02	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{Night}
Plan 03	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$
Plan 04	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$
Plan 05	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$
Plan 06	Straßenverkehr, Ermittlung der Belastungsschwerpunkte, Lärmindex $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$
Plan 07	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Erhöhung LSW an BABA A 5 auf 9 m, Lärmindex L_{DEN}
Plan 08	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Erhöhung LSW an BABA A 5 auf 9 m, Lärmindex L_{Night}
Plan 09	Straßenverkehr, Gebäudelärmkarte, höchster Pegel am Gebäude, Lärmindex L_{DEN}
Plan 10	Straßenverkehr, Gebäudelärmkarte, höchster Pegel am Gebäude, Lärmindex L_{Night}
Plan 11	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN} , Darstellung der Lage des ruhigen Gebietes
Plan 12	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{DEN} , Quelle: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Plan 13	Straßenverkehr, Rasterlärmkarte 4 m über Gelände, Lärmindex L_{Night} , Quelle: © Eisenbahn-Bundesamt 2014
Tabelle 1	Beteiligung der Öffentlichkeit, Abwägungstabelle



- Zeichenerklärung**
- Straße
 - ▨ Baugestülpe
 - ▨ Bäume
 - ▨ Nebengebäude
 - ▨ Schule
 - ▨ Krankenhaus
 - ▨ Kindergarten
 - ▨ Wind
 - ▨ Hochspannung



Projekt
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber
Stadt Eppelheim

Objekt
Rastlärmschranke 4 m über Gelände
Lärmindex L_{eqA} (Day-Evening-Night, 24-h-Wert)

Straße
Berücksichtigung Lärmschutzwand an der A5,
durchgängig Tempo 30 auf der Hauptstraße,
Korrektur der Verkehrsverteilung auf der Schwelzinger Straße

Datum
08-10-2018

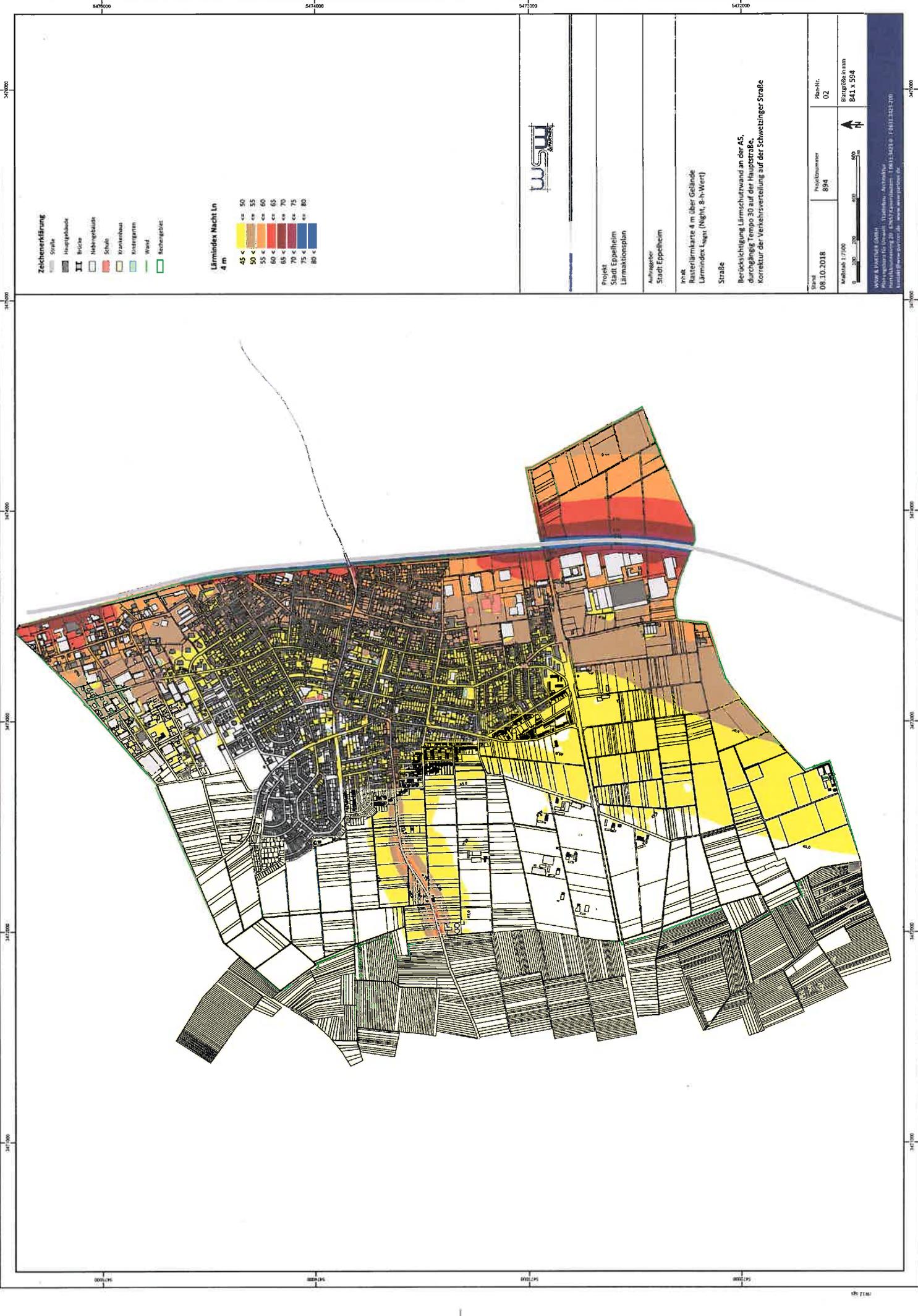
Projektnummer
894

Plan-Nr.
01

Blattgröße in mm
841 x 594



www.stadtentwicklung.de
 www.umweltbundesamt.de
 www.laerm.de
 www.umweltbundesamt.de
 www.umweltbundesamt.de
 www.umweltbundesamt.de



- Zeichenerklärung**
- Straße
 - Mieggebäude
 - Blicke
 - Mieggebäude
 - Schul
 - Kindergarten
 - Wand
 - Ruchgebäude



Projekt:
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber:
Stadt Eppelheim

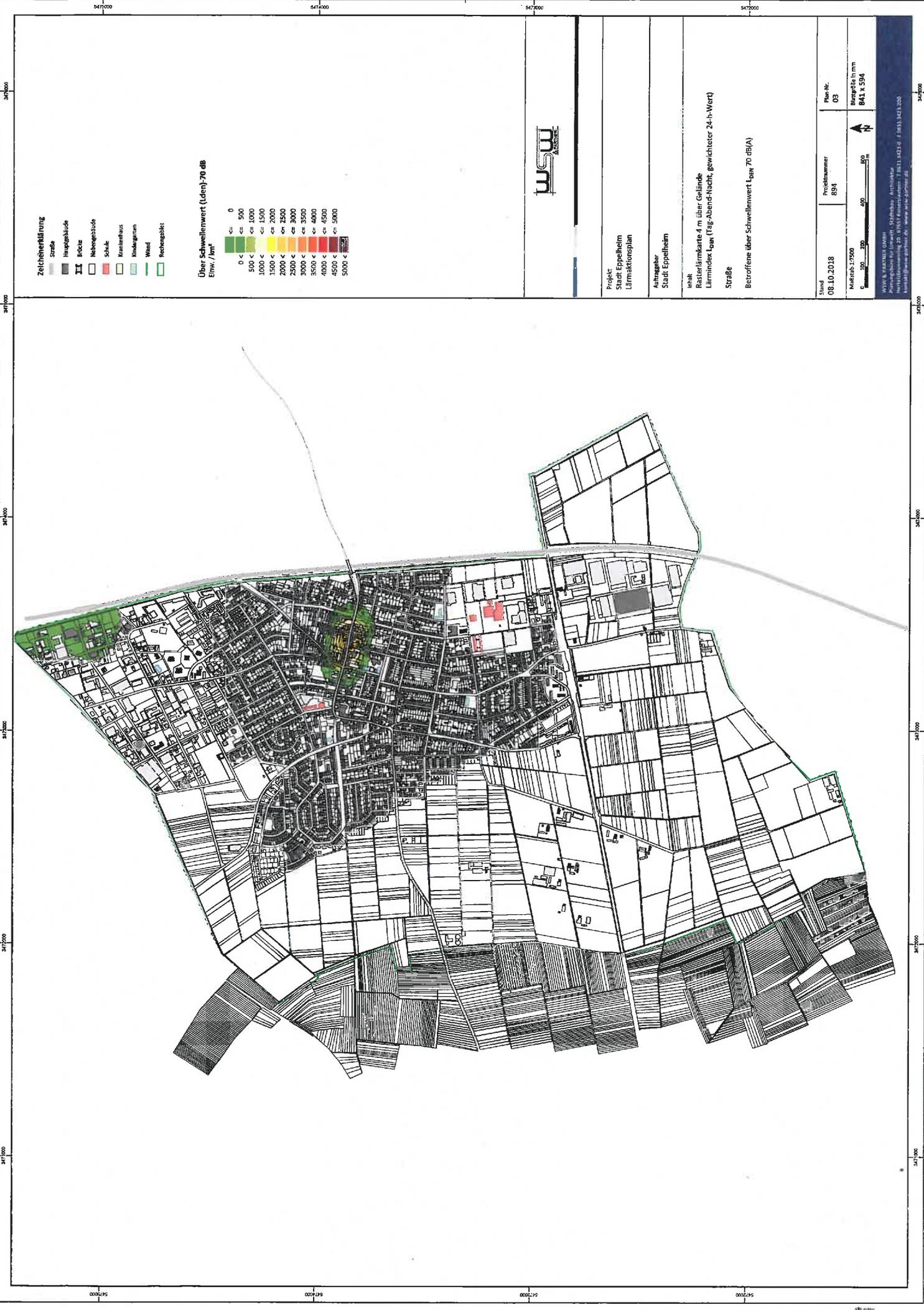
Inhalt:
Rasterlärnkarte 4 m über Gelände
Lärmindex Nacht (Night, 8-h-Wert)

Straße
Berücksichtigung Lärmschutzwand an der A5,
durchgehende Tempo 30 auf der Hauptstraße,
Korrektur der Verkehrsverteilung auf der Schwetzingen Straße

Datum 08.10.2018	Projektnummer 894	Plan-Nr. 02
Maßstab 1:1000	Blattgröße in mm 841 x 594	

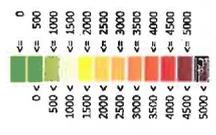


WSM & PARTNER GMBH
Helmholtzstraße 28 • 69126 Mannheim • T: 0621 3421-200
E: info@wsm-partner.de • www.wsm-partner.de



- Zeichenerklärung**
- Strasse
 - Hauptgebäude
 - Brücke
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - Wald
 - Rechtsgabst

Über Schwellenwert (den) 70 dB
Einw./ha²



Projekt:
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber:
Stadt Eppelheim

Inhalt:
Rasterlärkarte 4 m über Gelände
Lärmindex L_{eqn} (Tag-Abend-Nacht, gewichteter 24-h-Wert)

Straße:
Betroffene über Schwellenwert L_{eqn} 70 dB(A)

Stand:
08.10.2018

Projektnummer:
894

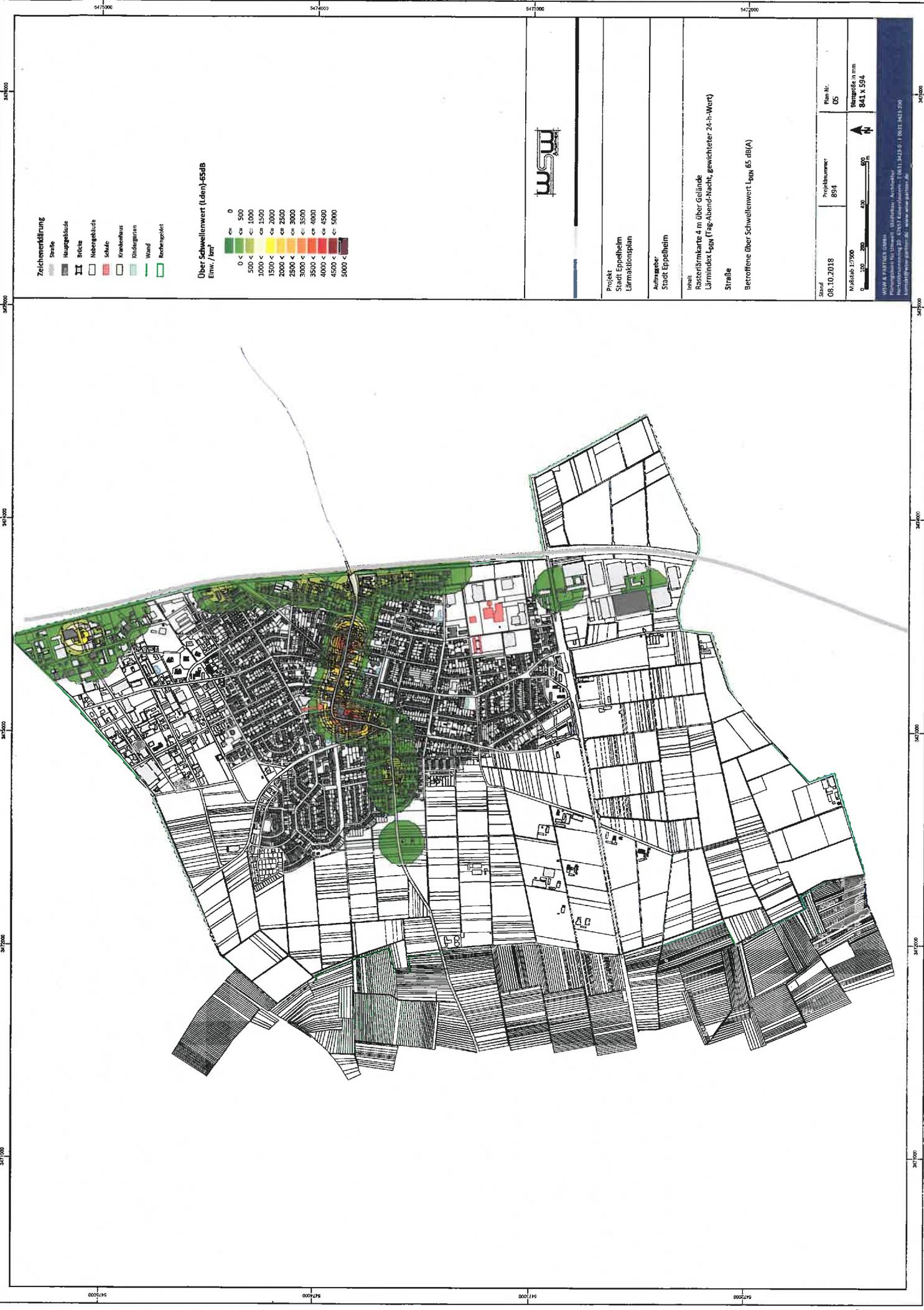
Plan-Nr.:
03

Maßstab 1:7500
0 100 200 400 600



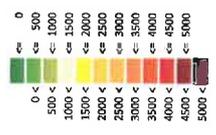
Baugröße in mm
841 x 594

WSW & PARTNER GMBH
Planungsbüro für Umwelt, Städtebau, Architektur
Helmholtzstr. 10 | 7430 Metzingen | T 07141 1383-0 | F 07141 1383-100
mailto:info@wsw-partner.de | www.wsw-partner.de



- Zeichenerklärung**
- Strasse
 - Hauptgebäude
 - Brücke
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kinderkrippe
 - Wald
 - Rechtsweg

**Über Schwellenwert (den)-essab
Einw./km²**



Projekt
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber
Stadt Eppelheim

Inhalt
Rasterflächkarte 4 m über Gelände
Lärmindex L_{eqn} (Tag-Abend-Nacht, gewichteter 24-h-Wert)

Strasse
Betroffene über Schwellenwert L_{eqn} 65 dB(A)

Stand
08.10.2018

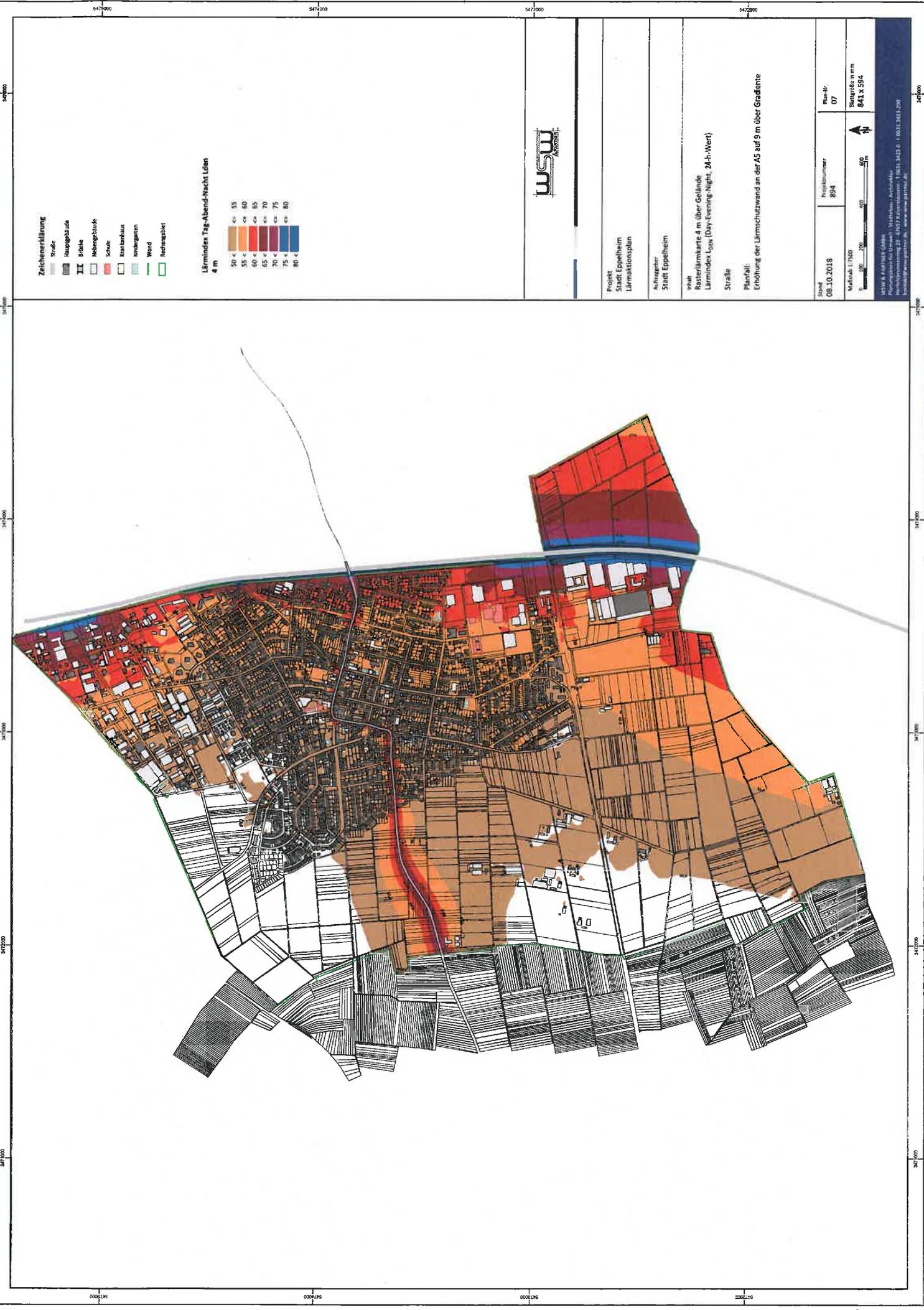
Projektnummer
894

Plan Nr.
05

Blattgröße n/mm
841 x 594



WVW & PARTNER GMBH
Planungs- & Ingenieurgesellschaft
Hauptstraße 17/500
34123 Eppelheim
Tel.: +49 (0) 52 31 34 25-0 / Fax: +49 (0) 52 31 34 25-200
www.wvw-partner.de



- Zeichenerklärung**
- Straße
 - ▨ Hauptstraße
 - ▤ Brücke
 - ▥ Nebengebiet
 - Schule
 - Krankenhaus
 - ▨ Kindergarten
 - ▨ Wald
 - ▨ Nebengebiet

Lärmindex Tag-Abend-Nacht Lden
4 m



Projekt:
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber:
Stadt Eppelheim

Wahl:
Rasterlärmskizze 4 m über Gelände
Lärmindex L_{eqn} (Day-Evening-Night, 24-h-Wert)

Strasse

Planfall:
Erhöhung der Lärmschutzwand an der A5 auf 9 m über Gelände

Datum:
08.10.2018

Projektnummer:
894

Plan-Nr.:
07

Maßstab: 1:1500
Blattgröße in mm:
841 x 594



WSW & PARTNER GbR
Helmholtzstr. 10 | 68311 Eppelheim | T: 06221 3431-0
E: info@wsw-partner.de | www.wsw-partner.de

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

5475000

- Zeichenerklärung**
- Strasse
 - Hauptgebäude
 - Brücke
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - Wald
 - Rechtsgelände



Projekt:
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber:
Stadt Eppelheim

Inhalt:
Rasterlärnkarte 4 m über Gelände
Lärmindex Nacht (Nacht, 8-h-Wert)

Strasse

Planfall:
Erhöhung der Lärmschutzwand an der A5 auf 9 m über Gelände

Datum:
08.10.2018

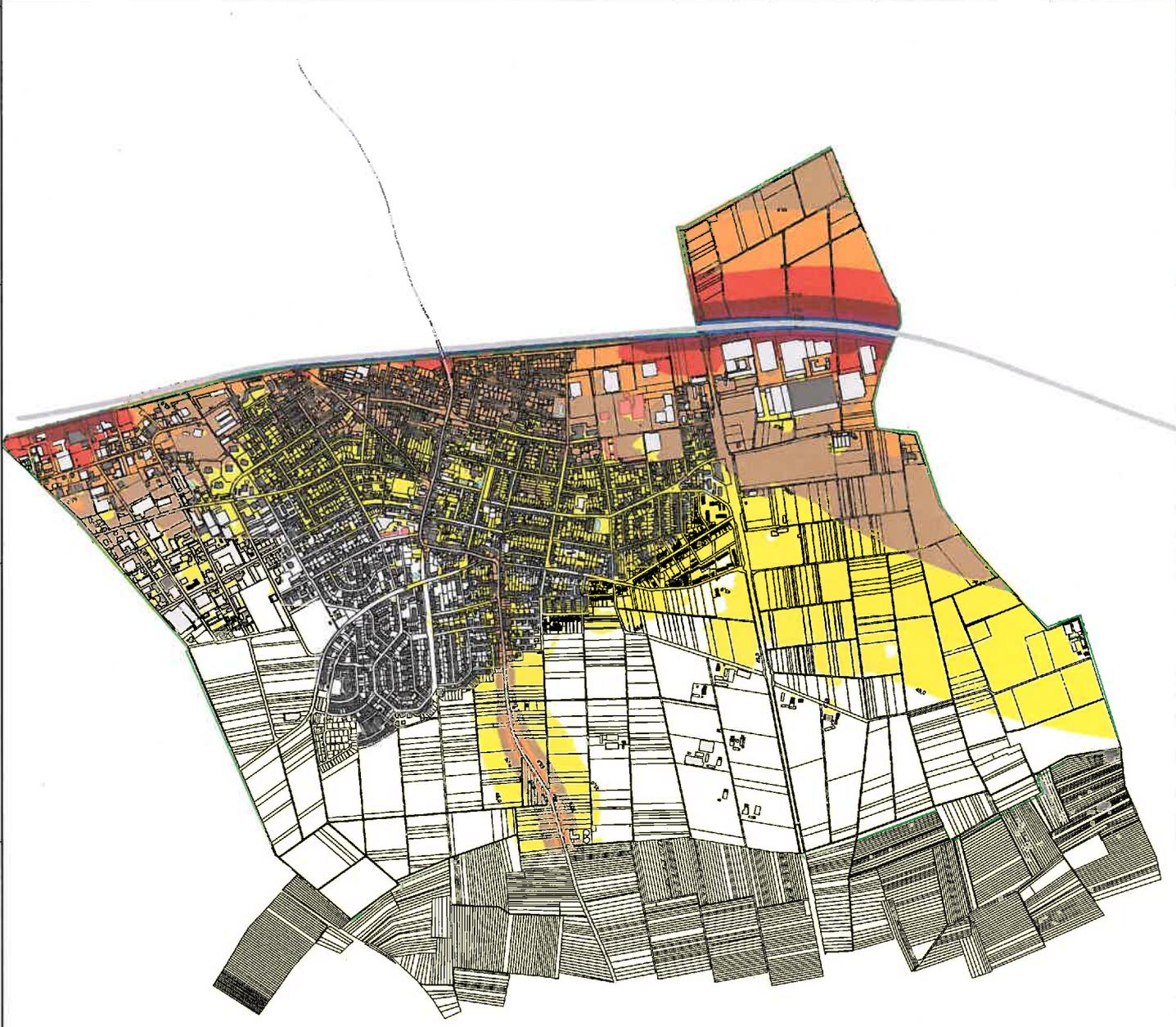
Projektnummer:
894

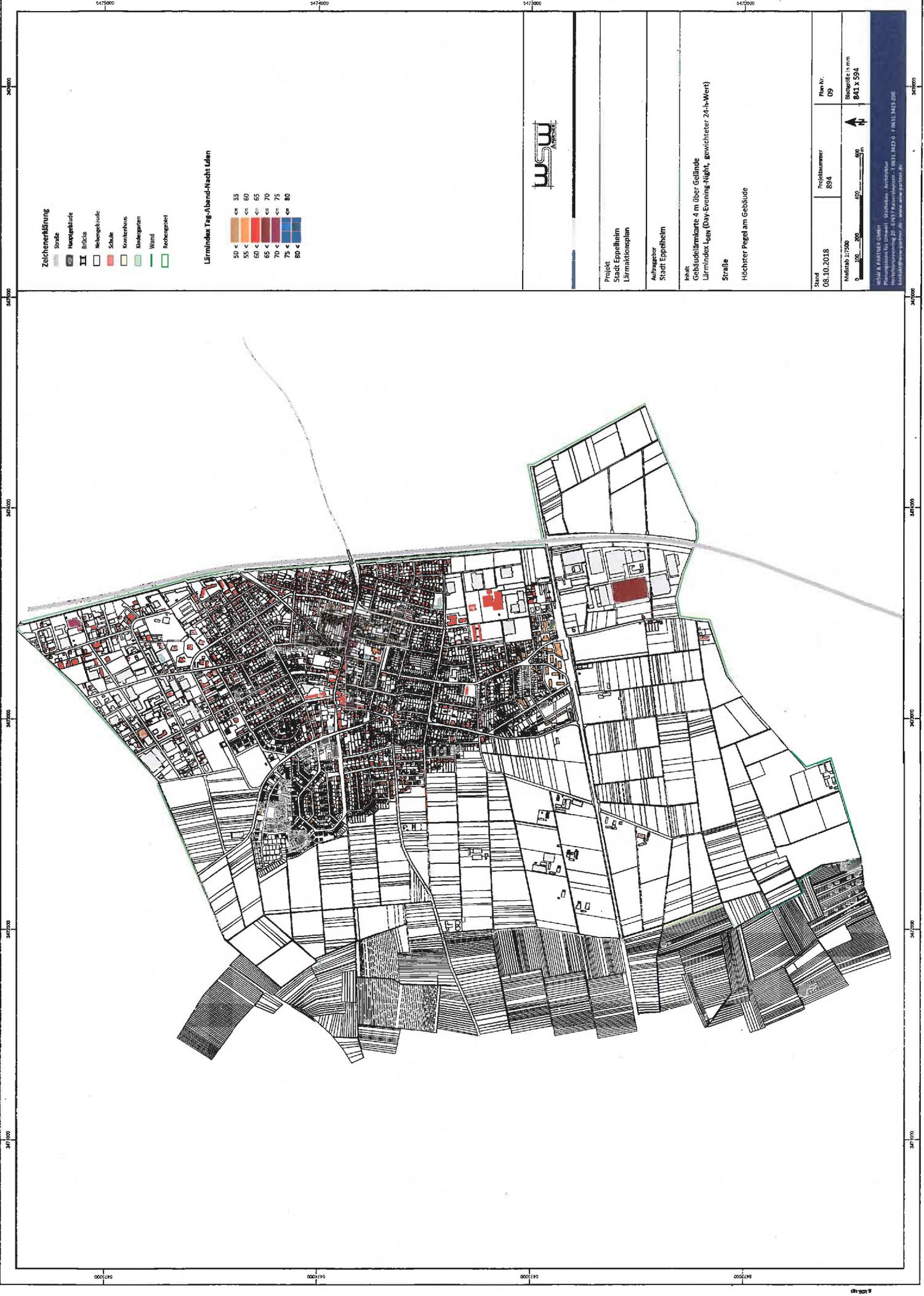
Plan Nr.:
08

Blattgröße in mm:
843 x 594



WSU & Partner GmbH
Planungs- und Ingenieurleistungen
Luisenpark 10, 68305 Mannheim, Germany, Tel. +49 (0) 621 342-2100
www.wsu-partner.de, www.wsu-partner.de





- Zeichenerklärung**
- Straße
 - Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Brücke
 - Schule
 - Kindergarten
 - Wand
 - Reibungskegel

Lärmindex Tag-Abend-Nacht Lden



Projekt
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber
Stadt Eppelheim

Inhalt
Gebäudekarte 4 m über Gelände
Lärmindex Lden (Day-Evening-Night, gewichteter 24-h-Wert)

Straße
Höchster Pegel am Gebäude

Stand
08.10.2018

Projektnummer
894

Plan-Nr.
09

Blauplan-Nr.
841 X 594



WSW & PARTNER GbH
Planungs- und Architekturbüro
Hauptstraße 10, 67161 Eppelheim (Pfalz) | TEL: 06323 9123-0 | FAX: 06323 9123-10
E-Mail: info@wsw-architect.de | www.wsw-architect.de

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

5475000 5476000 5477000 5478000

Zeichenerklärung

- Strasse
- Hauptgebäude
- Bücher
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhause
- Kidergarten
- Wald
- Rechtsegebiet

Lärmindex Nacht Ln



Projekt
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber
Stadt Eppelheim

Inhalt
Gebüdelärmkarte 4 m über Gelände
Lärmindex-Lage (Night, 8-h-Vert)

Straße
Höchster Pegel am Gebäude

Tafel
08.10.2018

Projektnummer
894

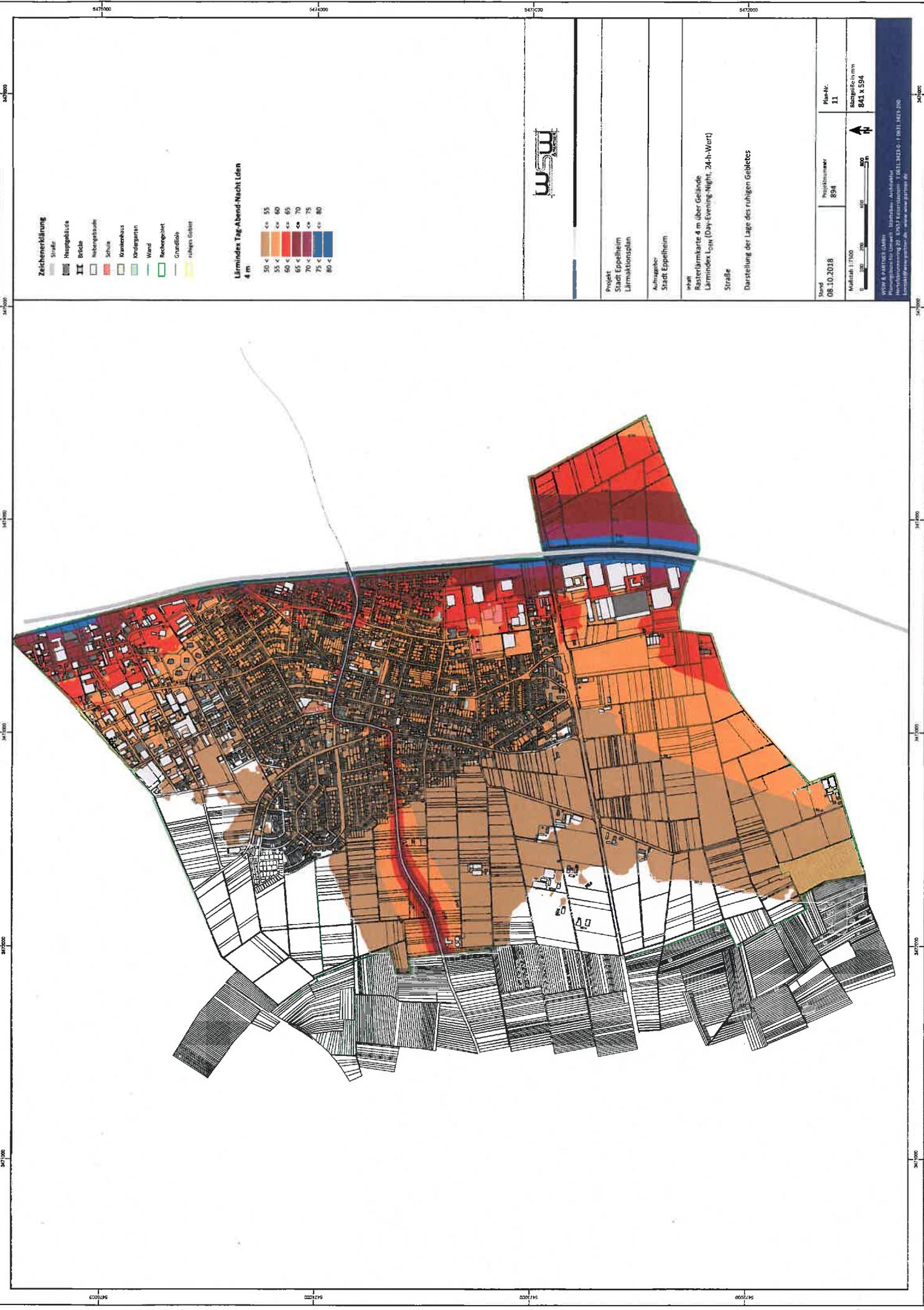
Plan Nr.
10

Maßstab 1:7500
0 200 400 600 800
Blattgröße in mm
841 x 594



AWW & Partner GmbH
Planungsbüro für Umwelt & Landschaftsarchitektur
Landschaftsplanung
Landschaftsarchitektur
www.aww-partner.de





- Zeichenerklärung**
- Strasse
 - Hauptgebäude
 - Brücke
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Niedrigarten
 - Wald
 - Rechtsweg
 - Grundfläch
 - ruhiges Gebiet

Lirindex Tag-Abend-Nacht Lden
4 m



Projekt
Stadt Eppelheim
Lärmaktionsplan

Auftraggeber
Stadt Eppelheim

inhalt
Rasterlärmskarte 4 m über Gelände
Lirindex_{Lden} (Day-Evening-Night, 24-h-Wert)

Strahle
Darstellung der Lage des ruhigen Gebietes

Datum
08.10.2018

Projektnummer
894

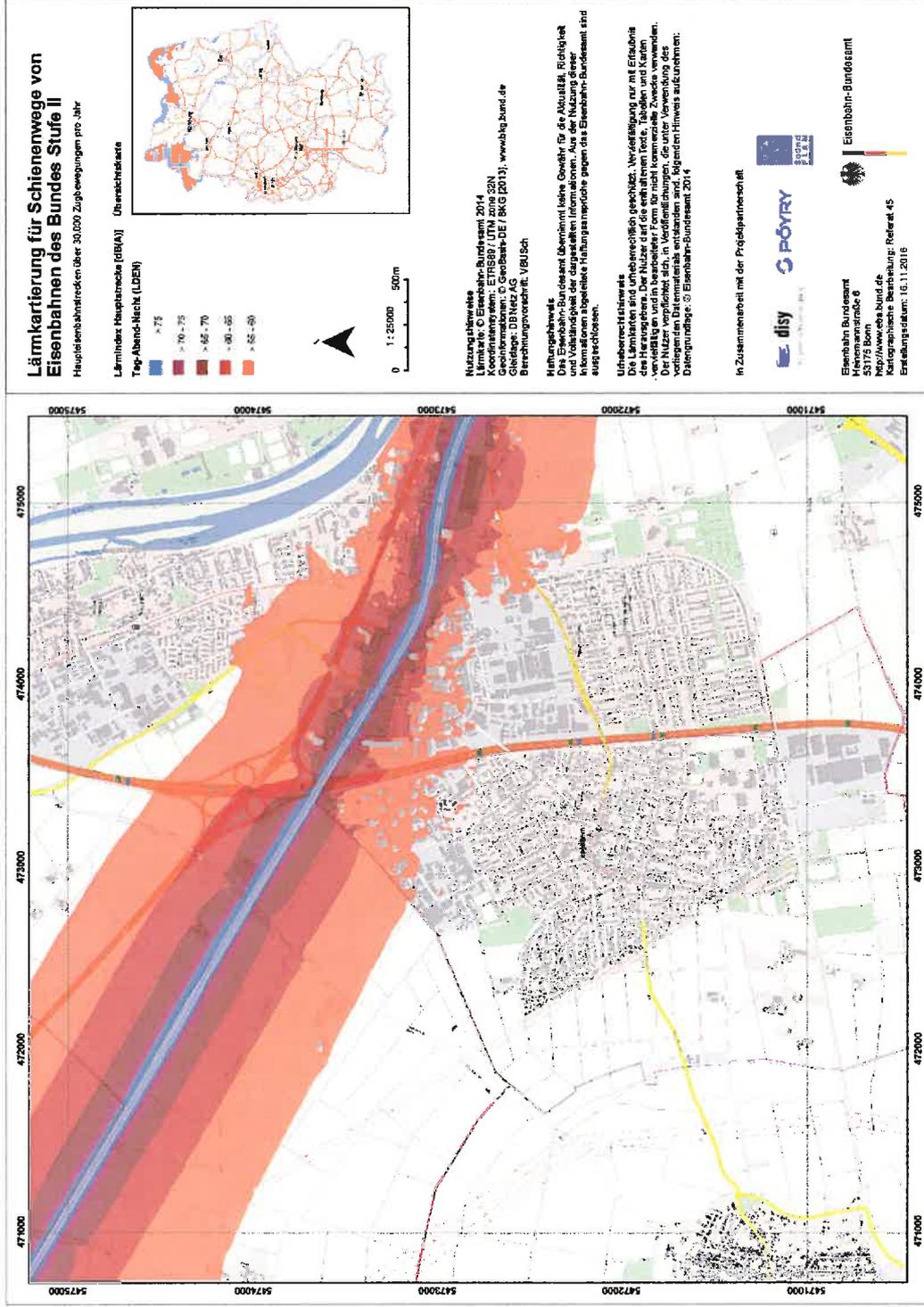
Plan-Nr.
11



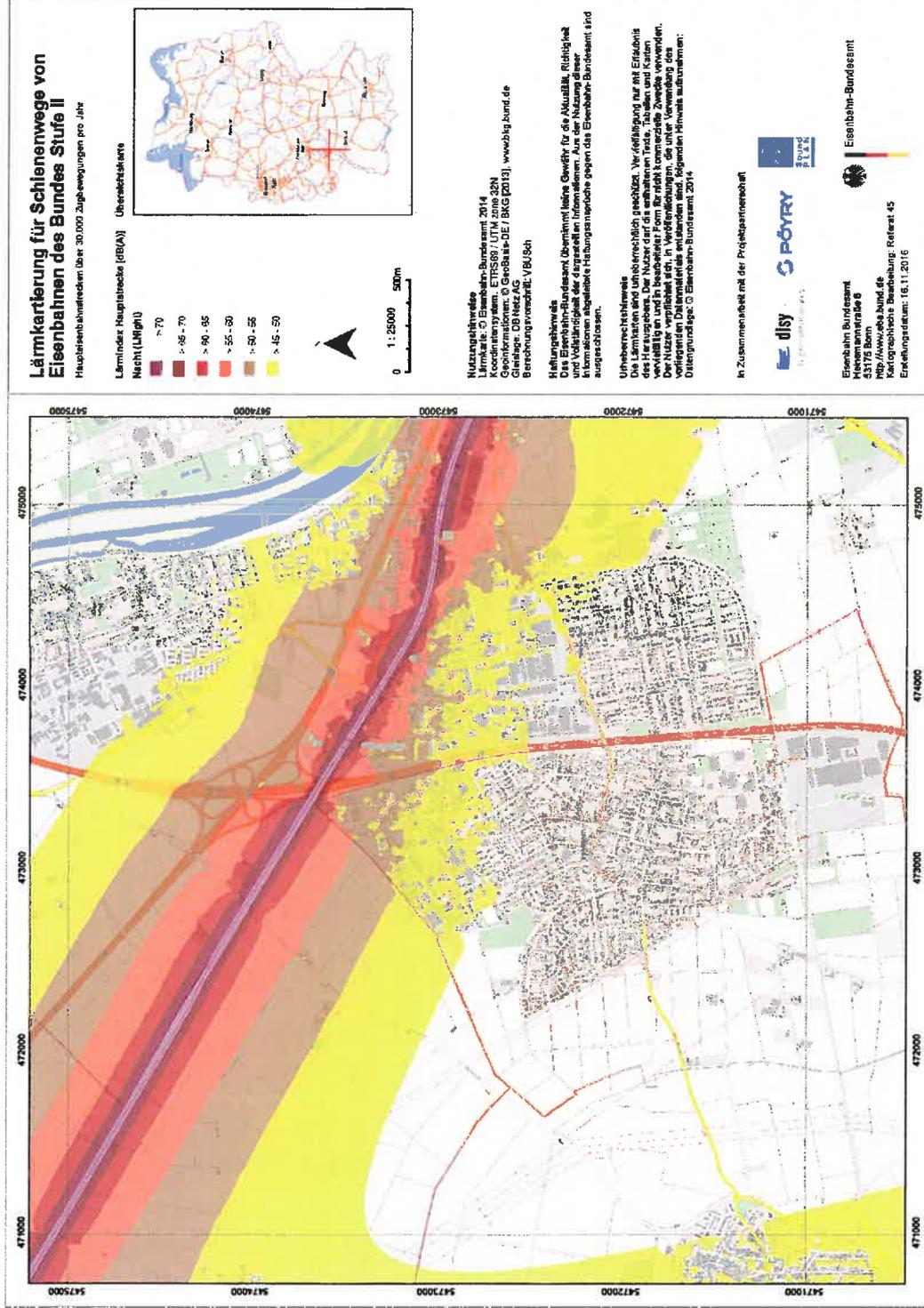
Maßstab 1:1500
Blattgröße in mm
841 x 594

WSW & PARTNER GMBH
Wissenschaftszentrum für Stadtentwicklung und Raumordnung
Helmholtzstr. 10 | 68153 Mannheim | T +49 621 343-13-0 | F +49 621 343-13-200
E post@wsw-partner.de | www.wsw-partner.de

Plan 12: Schiene, Lärmindex L_{den}, Stand 16.11.2016, Quelle: © Eisenbahn-Bundesamt 2014



Plan 13: Schiene, Lärmindex L_{Night}, Stand 16.11.2016, Quelle: © Eisenbahn-Bundesamt 2014



**Anhang zum Lärmaktionsplan, Tabelle 1
 Übersicht**

Nr.	Bürger	keine abwägungsrelevanten Sachverhalte und Anregungen	abwägungsrelevante Sachverhalte und Anregungen		
1	BI Pro-Rudolf-Wild-Straße	X		16.11.2018	16.11.2018

Nr.	Behörde	keine abwägungsrelevanten Sachverhalte und Anregungen	abwägungsrelevante Sachverhalte und Anregungen	Schreiben vom	Eingang
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Gesundheitsamt, Heidelberg	X		09.11.2018	15.11.2018
2	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz, Heidelberg	X		08.11.2018	?
3	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Karlsruhe	X (Hinweise)		13.11.2018	16.11.2018
4	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. Straßenwesen und Verkehr, Karlsruhe	X		13.11.2018	20.11.2018
5	Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim, Mannheim	X		15.11.2018	20.11.2018
6	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, Wiesloch	X (Hinweise)		16.11.2018	23.11.2018

Nr.	Bürger	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
1	<p>BI Pro-Rudolf-Wild-Straße (Schreiben vom 16.11.2018)</p>	<p>Das Lärmgutachten für die Rudolf-Wild-Straße und angrenzende Straßen ist nun beschlossene Sache, was uns selbstverständlich sehr freut. Von unserer Seite ergeben sich Fragen/Anmerkungen, die wir auf diesem Wege gerne mitteilen bzw. stellen möchten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Durchführung einer Zahlenerhebung über das Aufkommen der Fahrzeuge in den dafür vorgesehenen Straßen erscheint uns vor Mitte/Ende März wenig zielführend. In den Wintermonaten sind erfahrungsgemäß aus produktionstechnischen Gründen und aufgrund der gedrosselten Bautätigkeit des Betonwerks weniger Transportfahrzeuge unterwegs, motorisierte Zweiräder fehlen nahezu ganz. Das Ergebnis wäre daher verfälscht und entspräche nicht den realistischen Gegebenheiten. Auch wenn unser Anliegen der Verkehrsberuhigung sehr dringend ist, nehmen wir eine zeitliche Verzögerung aus den genannten Gründen in Kauf. - An welchen Stellen werden die Messgeräte aufgestellt? Zu welchen Zeiten werden die Messungen durchgeführt, 24 Stunden? Über welchen Zeitraum (an wie vielen Tagen?) - Über die Aufstellung und Anbringung der Messgeräte durch das Ingenieurbüro möchten wir gerne rechtzeitig informiert werden, damit wir unsere Erfahrungen als kundige Bürger und Betroffene mit einbringen können. 	<p>Die Inhalte des Schreibens haben keinen Bezug zur Lärmaktionsplanung.</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich.</p>

Nr.	Behörde	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Gesundheitsamt (Schreiben vom 09.11.2018)	Seitens des Gesundheitsamtes bestehen es keine Einwände. Wir gehen davon aus, dass die geltend gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden.	Keine Stellungnahme erforderlich.	Kein Beschluss erforderlich.
2	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz (Schreiben vom 08.11.2018)	Aus Sicht des Amtes für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz bestehen keine Bedenken; weitere Anregungen werden ebenfalls nicht vorgebracht.	Keine Stellungnahme erforderlich.	Kein Beschluss erforderlich.
3	Deutsche Bahn AG (Schreiben vom 13.11.2018)	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren: Gegen den Lärmaktionsplan Eppelheim besteht aus Sicht der PD Karlsruhe keine Bedenken. Der Lärmaktionsplan ist als unkritisch einzustufen. Für den motorisierten Individualverkehr wurden Maßnahmen vorgesehen. Wir erheben keine Einwände für die Lärmaktionsplanung. Der Schienenverkehrslärm wurde betrachtet berücksichtigt, aufgrund geringer Betroffenheit wird jedoch auf Maßnahmen in Eppelheim verzichtet. Durch Eppelheim selbst (Strecke 4103) verläuft keine Bahntrasse mehr, da die Strecke rückgebaut wurde. Direkt an der nördlichen Gemarkungsgrenze verlaufen die Strecken 4000 und 3601. Auf-	Keine Stellungnahme erforderlich.	Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Nr.	Behörde	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
4	<p>Regierungspräsidium Karlsruhe, Abt. Straßenwesen und Verkehr (Schreiben vom 13.11.2018)</p>	<p>grund der geringen Betroffenheit ist Eppelheim derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Hauptisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Bitte beachten Sie folgenden Hinweis: Ihr Schreiben vom 23.10.18 haben Sie irrtümlicherweise an die DB Vertriebs GmbH gesandt, von wo wir es zuständigkeitshalber erst am - 26.10.18 - erhalten haben.</p> <p>Da jedoch die DB AG, DB Immobilien, Region Südwest allein zuständige Eingangsstelle der Deutschen Bahn für Beteiligungen als Träger Öffentlicher Belange im Bundesland Baden- Württemberg ist, möchten wir Sie bitten, zukünftig zur Vermeidung von Verzögerungen sämtliche Anfragen direkt an die oben aufgeführte Adresse der DB Immobilien zu senden.</p>	<p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p>	<p>Kein Beschluss erforderlich.</p>

Nr.	Behörde	Inhalt der Stellungnahme	Fachliche Stellungnahme	Beschlussvorschlag
5	<p>Nachbarschaftsverband Heidelberg-Mannheim (Schreiben vom 15.11.2018)</p>	<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung an oben genanntem Verfahren. Wir haben keine Anregungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p>	<p><i>Kein Beschluss erforderlich.</i></p>
6	<p>Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, Wiesloch (Schreiben vom 16.11.2018)</p>	<p>Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als örtlich üblich hinzunehmen ist. Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärmreduzierung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das ständige Maß an Gefahren im Straßenverkehr erheblich übersteigt.</p> <p>An den klassifizierten Straßen im Zuständigkeitsbereich der Straßenverkehrsbehörde des Rhein-Neckar-Kreises sind keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen vorgesehen. Insofern bedarf es keiner weitergehenden Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>Abschließend möchten wir noch auf den aktualisierten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29.10.2018 hinweisen, der den Entscheidungsspielraum der Gemeinden in Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen neu regelt.</p>	<p>Keine Stellungnahme erforderlich.</p>	<p><i>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</i></p>