STADT SINSHEIM

Überprüfung des Lärmaktionsplan 2017 hinsichtlich verkehrsrechtlicher Maßnahmen

Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Karlsruhe, im Dezember 2022

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Ingenieurbüro für Verkehrswesen • Koehler & Leutwein GmbH & Co. KG • Greschbachstraße 12 • D-76229 Karlsruhe
Telefon: 07 21 / 9 62 60 - 0 • Fax: 07 21 / 9 62 60 - 50 • mail@koehler-leutwein.de • www.koehler-leutwein.de

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Ausgangslage	1
2. Datengundlage	2
3. Auswertung der berechneten Fassadenpegel und Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans	3
4. Abwägung der verkehrsrechtliche Maßnahmen	8
5. Ausblick auf das weitere Verfahren	13

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

1	Übersicht untersuchte Straßenabschnitte
2.1.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Stadtteil Eschelbach
2.2.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Stadtteil Dühren
2.3.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Stadtteil Hoffenheim
2.4.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Stadtteil Rohrbach/Steinsfurt
2.5.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Stadtteil Reihen
2.6.1/2	Übersicht höchste Fassadenpegel Kernstadt
3.1.01-55	Detailkarten der höchsten Fassadenpegel im Tagzeitraum
3.2.01-55	Detailkarten der höchsten Fassadenpegel im Nachtzeitraum
4	Übersicht Maßnahmenbereiche
5	Übersicht Maßnahmenbereiche nach Abwägung

1. Ausgangslage

Der Lärmaktionsplan der Stadt Sinsheim wurde am 27.11.2017 durch den Gemeinderat verabschiedet. Darin enthalten waren verkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen, die anhand einer Neukartierung des Straßenverkehrslärms entwickelt wurden. Als Grundlage der Neukartierung wurden in der Emissionsberechnung die Verkehrsmengen aus dem Verkehrsmodell Sinsheim mit einem Analysestand von 2014 herangezogen. Anhand einer Berechnung von Fassadenpegeln nach der Richtlinie RLS-90, wurden Bereiche identifiziert, in denen Überschreitungen der sich aus der Verkehrslärmschutzrichtlinie ergebenden Auslösewerte von 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts vorlagen. Die identifizierten Bereiche wurden im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe vorgelegt. Diese hatte gemäß den Vorgaben aus dem Kooperationserlass vom März 2012 einen Ermessensspielraum bei der Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen.

Am 17.07.2018 fällte der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg ein Urteil, das das bisherige Verfahren aus dem Kooperationserlass von 2012 grundlegend veränderte. Gemäß dem Urteil des VGH kommt den Kommunen bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen eine erweiterte Weisungsbefugnis, auch gegenüber der oberen Straßenverkehrsbehörde zu. Diese hat bei rechtsfehlerfreier Abwägung aller Belange des Straßenverkehrs durch die Kommune, keinen Ermessensspielraum mehr und muss die Maßnahmen umsetzen. Gleichzeitig entschied der VGH, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen bereits ab niedrigeren Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts durch eine Kommune in Betracht gezogen werden können. Mit der Veröffentlichung des aktualisierten Kooperationserlasses durch das Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Oktober 2018, wurden diese Folgen aus dem Urteil in die Praxis bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen aufgenommen.

2. Datengrundlage

Im Rahmen der Neukartierung des Straßenverkehrslärms in Sinsheim wurde ein Schallausbreitungsmodell für die Gesamtstadt erstellt. Die Verkehrsbelastung als wesentliche Grundlage der Emissionsberechnung entstammte dem Analysefall des Verkehrsmodells Koehler & Leutwein für den Raum Sinsheim von 2014. In der Zwischenzeit wurde durch das Büro Modus Consult Ulm GmbH ein weiteres Verkehrsmodell erstellt, das einen Analyse-Nullfall mit Bezugsjahr 2018 enthält. Diese Daten wurden in Form von Belastungsplänen (Präsentation Modus Consult Ulm, Klausurtagung Gemeinderat 11.10.2019) an das Büro Koehler & Leutwein übergeben. Die darin dargestellten Verkehrsbelastungen stellen nur den Bereich der Kernstadt Sinsheim dar.

In Absprache mit der Verwaltung wurde vereinbart, auf Basis des neuen Analysefalls 2018 eine Aktualisierung der Fassadenpegel im Bereich der Kernstadt durchzuführen und die Berechnungsergebnisse hinsichtlich der Möglichkeit der Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen ,basierend auf der neuen Rechtslage, zu bewerten. Für die Stadtteile, für die keine neuen Verkehrszahlen vorlagen wurde vereinbart, die Fassadenpegel aus der Kartierung zum Lärmaktionsplan 2017 neu auszuwerten. **Anlage 1** zeigt die ausgewerteten Straßenabschnitte und die Straßenabschnitte, die auf Basis der aktuelleren Verkehrszahlen neu berechnet wurden.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die Kartierungsergebnisse im Bereich der Kernstadt seit 2017 neu eingeführte Geschwindigkeitsbeschränkungen berücksichtigen, in den Kartierungsergebnissen des Lärmaktionsplans 2017 jedoch noch zulässige Höchstgeschwindigkeiten berücksichtigt wurden, die dem damaligen Zeitpunkt entsprachen und mittlerweile – gemäß den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan 2017 – verändert wurden. Hierzu zählen:

- Hoffenheim, Ortsdurchfahrt der B 45: 30km/h ganztags
- Dühren, Ortsdurchfahrt der B 292: 30 km/h 22-06 Uhr
- Rohrbach, Ortsdurchfahrt der B 39, 30 km/h 22-06 Uhr
- Steinsfurt, Ortsdurchfahrt der B 39, 30 km/h ganztags & 22-06 Uhr (abschnittsweise)

3. Auswertung der berechneten Fassadenpegel und Maßnahmen im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans

In den **Anlagen 2.1.1 bis 2.6.2** sind die jeweils höchsten Fassadenpegel pro Fassadenabschnitt in einer Übersicht dargestellt – unterschieden nach den beiden zu betrachtenden Zeitbereichen 06-22 Uhr und 22-06 Uhr. Die farbliche Einteilung zeigt hier die Überschreitung der Auslösewerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen vor und nach der Aktualisierung des Kooperationserlasses. Nur bei den in **Anlage 2.6.1/2** dargestellten Fassadenpegeln handelt es sich um eine Neuberechnung unter Verwendung aktueller Verkehrszahlen (2018) und den aktuell geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.

Die **Anlagen 3.1.01-55** zeigen im Detail die Bereiche, in denen Überschreitungen von 65 dB(A) im Tagzeitraum vorliegen und die **Anlagen 3.2.01-55** analog hierzu die Bereiche mit Überschreitungen von 55 dB(A) im Nachtzeitraum.

Es ist an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass auch weiterhin eine Abwägung der Belange des Straßenverkehrs gegenüber den festgestellten Immissionen zu erfolgen hat, die ggf. zum Ergebnis haben kann, trotz Überschreitungen von 65/55 dB(A) tags/nachts, keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen anzuordnen. Die Bereiche wurden auf Basis der im Kooperationserlass 2018 gemachten Vorgaben, dass Lücken von weniger als 300 m Länge in denen keine Überschreitung von 65/55 dB(A) vorliegen, geschlossen werden können, abgegrenzt. Im Folgenden werden, die in **Anlage 4** dargestellten und nummerierten Bereich näher erläutert:

Bereich 01

Ortsteil:	Eschelbach
Straße:	B 292 Ab Eichtersheimer Straße 20 bis Würzburger Straße 25
Länge des Abschnitts:	630 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	125 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	135 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 02

Ortsteil:	Dühren
Straße:	B 292 Ab Karlsruher Straße 97 bis Augrund 3
Länge des Abschnitts:	1.190 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	226 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	246 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h tags / teilweise 30 km/h nachts
Bemerkung:	Die Anzahl der Betroffenen im Nachtzeitraum bezieht sich auf die Kartierung unter Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h. Im Lärmaktionsplan 2017 wurde für einen Teil des Streckenabschnitts eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 22-06 Uhr auf 30 km/h festgelegt.
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags



Bereich 03

Ortsteil:	Hoffenheim
Straße:	B 45 Ab Zuzenhäuser Straße 44 bis Gartenstraße 66
Länge des Abschnitts:	1.500 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	248 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	312 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h, teilweise 30 km/h ganztags
Bemerkung:	Die Anzahl der Betroffenen bezieht sich auf die Kartierung unter Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im Lärmaktionsplan 2017 wurde für einen Teil des Streckenabschnitts eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags festgelegt.
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 04

Ortsteil:	Rohrbach
Straße:	B 39 Ab Heilbronner Straße 2 bis Heilbronner Straße 89
Länge des Abschnitts:	820 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	157 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	163 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h tags / teilweise 30 km/h nachts
Bemerkung:	Die Anzahl der Betroffenen im Nachtzeitraum bezieht sich auf die Kartierung unter Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Nachtzeitraum von 50 km/h. Im Lärmaktionsplan 2017 wurde für einen Teil des Streckenabschnitts eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit von 22-06 Uhr auf 30 km/h festgelegt.
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 05

Ortsteil:	Steinsfurt
Straße:	B 39 Ab Steinsfurter Straße 73 bis Schönblick-straße 1
Länge des Abschnitts:	1.200 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	272 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	316 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h, teilweise 30 km/h ganztags
Bemerkung:	Die Anzahl der Betroffenen bezieht sich auf die Kartierung unter Annahme einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Im Lärm-aktionsplan 2017 wurde für einen Teil des Streckenabschnitts eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags und teilweise nachts festgelegt.
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwin-digkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 06

Ortsteil:	Reihen
Straße:	L 592 Ab Louis-Goos-Straße 15 bis Ernst-Wengen-roth-Straße 8
Länge des Abschnitts:	430 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	72 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	76 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwin-digkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 07

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	B 39 Ab Magdeburger Straße 15 bis Westliche Ring-straße 9
Länge des Abschnitts:	340 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	0 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	107 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwin-digkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum

Bereich 08

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	B 39 Ab Hauptstraße 12 bis Hauptstraße 156
Länge des Abschnitts:	1.680 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	693 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	723 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h, teilweise 30 km/h ganztags
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 09

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	B 39 Ab Albrecht-Dürer-Straße 1 bis Siebenbürgenstraße 13
Länge des Abschnitts:	610 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	0 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	84 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Nachtzeitraum

Bereich 10

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	L 533 Ab Dührener Straße 23 bis Dührener Straße 1
Länge des Abschnitts:	620 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	70 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	86 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 11

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	L 550 (Friedrichstraße) Ab Neulandstraße 1 bis Hauptstraße 124
Länge des Abschnitts:	450 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	121 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	121 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

Bereich 12

Ortsteil:	Kernstadt
Straße:	L 550 (Wilhelmstraße) Ab Hauptstraße 115 bis Wilhelmstraße 42
Länge des Abschnitts:	490 m
Anzahl der Betroffenen 06-22 Uhr:	113 Bewohner
Anzahl der Betroffenen 22-06 Uhr:	113 Bewohner
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	50 km/h
Geplante Maßnahmen	Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags

4. Abwägung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen

Für die voran genannten Bereiche besteht nach dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg von 2018 gegenüber dem Lärmaktionsplan 2017 nun die Möglichkeit, in einem größeren Umfang verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen in Erwägung zu ziehen und bei rechtsfehlerfreier Abwägung in einem erneuten Verfahrensdurchlauf gegenüber der Straßenverkehrsbehörde durchzusetzen. Bei allen Straßenabschnitten, auf denen Immissionswerte von 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts überschritten werden, handelt es sich um als Landesstraße oder höher klassifizierte Straßen. Mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt Eschelbach haben diese Straßenabschnitte auch eine Verkehrsbelastung von über 8.200 Kfz/24h. Somit sind die Bedingungen der 34. BImSchV für die Anwendung der Absenkung der Auslösewerte aus dem VGH-Urteil vom Juli 2018 gegeben.

Für die unter Punkt 3 angeführten 12 Bereiche wird in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ganztags angeordnet, mit Ausnahme der Bereiche 07 und 09 in der Kernstadt, für dies nur im Nachtzeitraum von 22-06 Uhr angeordnet wird.

Die Fahrzeiten in den jeweiligen Bereichen verlängern unter Berücksichtigung der aktuell geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wie folgt:

Bereich 01: 30s tags / 30s nachts
Bereich 02: 57s tags / 0s nachts
Bereich 03: 38s tags / 38s nachts
Bereich 04: 39s tags / 0s nachts
Bereich 05: 25s tags / 15s nachts
Bereich 06: 21s tags / 21s nachts
Bereich 07: 0s tags / 16s nachts
Bereich 08: 58s tags / 16s nachts
Bereich 09: 0s tags / 28s nachts
Bereich 10: 27s tags / 27s nachts
Bereich 11: 18s tags / 18s nachts
Bereich 12: 24s tags / 24 s nachts

Gemäß dem im Oktober 2018 aktualisierten Kooperationserlasses sind Fahrzeitverlängerungen bis zu 30 Sekunden generell hinzunehmen. Diese Grenze wird für die meisten oben genannten Bereiche unterschritten, wobei anzumerken ist, sich Fahrzeitverlängerungen über 30 Sekunden auch bei der Durchfahrt mehrerer Bereiche in Folge ergeben können dies trifft insbesondere auf Buslinien zu. Die tatsächliche Fahrzeitverlängerung für die in Sinsheim verkehrenden Buslinien ergibt sich aus der Addition der jeweiligen Verlängerungen in den Einzelbereichen, die einfach durchfahren werden:

Buslinien 741: 101s tags / 66s nachts
Buslinien 755: 55s tags / 66s nachts

Buslinien 761: 101s tags / 44s nachts
Buslinien 762: 138s tags / 91s nachts
Buslinien 763: 5s tags / 5s nachts
Buslinien 765: 10s tags / 10s nachts
Buslinien 767: 50s tags / 18s nachts
Buslinien 768: 32s tags / 18s nachts
Buslinien 771: 45s tags / 18s nachts
Buslinien 772: 35s tags / 18s nachts
Buslinien 796: 42s tags / 42s nachts
Buslinien 797: 42s tags / 42s nachts
Buslinien 799: 101s tags / 44s nachts
Buslinien 899: 42s tags / 42s nachts

Nur mit Ausnahme der Buslinie 763 und 765 liegt die Fahrzeitverlängerung über 30 Sekunden und im Falle der Buslinien 741, 761, 762 und 799 auch über einer Minute. Es ist somit davon auszugehen, dass bei Einführung der neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen auch Taktanpassungen der Buslinien erforderlich werden.

Direkten Kosten, die durch mögliche Taktanpassungen entstehen, stehen die jährlichen Gesundheitsschadenskosten durch die hohen, gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmimmissionen gegenüber: diese summieren sich nach einer Studie im Auftrag der WHO [CE Delft, Infras, Fraunhofer ISI: External Costs of Transport in Europe, Update Study for 2008, 2011] aus der Betroffenenanzahl in den jeweiligen Immissionsintervallen der Umgebungslärmkartierung auf ca. 1,2 Millionen Euro pro Jahr. Die Ermittlung der Lärmschadenskosten nach dieser Methode, wird durch die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) in den Hinweisen zur Lärmaktionsplanung empfohlen.

Durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist gemäß Fachliteratur eine Minderung von 2-3 dB(A) zu erreichen. Somit kann für viele der betroffenen Gebäude der

höchste anzutreffende Pegel unterhalb die Gesundheitsgefährdung gesenkt werden. Im Falle der milderen Maßnahmen, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, trifft dies in wesentlich geringerem Umfang zu, da hier nur eine Pegelminderung von 1 bis 1,5 dB(A) zu erwarten ist.

Generell kann ein Straßenabschnitt, auf dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, von mehr Fahrzeugen befahren werden als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf der anderen Seite wird die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes von den Knotenpunkten bestimmt, an denen auf dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Änderungen vorgenommen werden. (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstetigung des Verkehrs führen. In Bezug auf Luftreinhaltung sind in erster Linie Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid relevant. Die Wirkung von T30, T40 und T50 auf die Schadstoffproduktion sind nach der Fachliteratur unterschiedlich und hängen zu einem großen Ausmaß von der jeweiligen Fahrverlauf des Verkehrs ab. Generell gilt für 30 km/h ein ungünstigerer Schadstoffausstoß als bei 50 km/h, jedoch nehmen die Beschleunigung und Bremsvorgänge bei 30 und auch 40 km/h ab, sodass der Ausstoß von Luftschadstoffen bei einer Verringerung der zulässige Höchstgeschwindigkeit sich Schadstoffneutral, bzw. im vorliegenden Fall bei einer zu erwartenden Verstetigung des Verkehrs ggf. auch positiv sein kann (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Haupt-verkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38 und Steven, H. (2012): Schadstoff- und CO2-Emissionen bei Tempo 30. Fachtagung des Umweltbundesamtes im November 2012, Berlin).

Nach Offenlage des Lärmaktionsplans und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, wurden nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Gemeinderat, der Maßnahmenplan teilweise verändert. Hierbei wurde insbesondere den Einwänden der Nahverkehrsbetreiber Rechnung getragen, um die durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen eventuell eintretenden Fahrzeitverlängerungen zu

Mindern. In der Anlage 5 sind die Maßnahmenbereiche entsprechend der Abwägungen dargestellt. Im Einzelnen sind folgende Maßnahmenbereiche betroffen:

Bereich 03:
Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird auf die Innerortslage beschränkt und auf den Teilbereich südlich des Ortsausgangs Hoffenheim verzichtet.

Bereich 05b:
Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird auf die Innerortslage beschränkt und auf den Teilbereich südlich des Ortsausgangs Steinsfurt verzichtet.

Bereich 07:
Die die hohen Immissionen verursachende Straße (B 39) verläuft im westlichen der Kernstadt Teil außerorts. In diesem Bereich wird auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit verzichtet.

Bereich 09:
Im Bereich Albrecht-Dürer-Straße/Siebenbürgenstraße wird die Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h, anstatt 30 km/h festgelegt.

Bereich 10:
Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h wird in der Dührener Straße nach Süden nur bis zur Kreuzung Muthstraße / Lange Straße erfolgen.

Bereich 11:
Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in der Friedrichstraße wird verworfen.

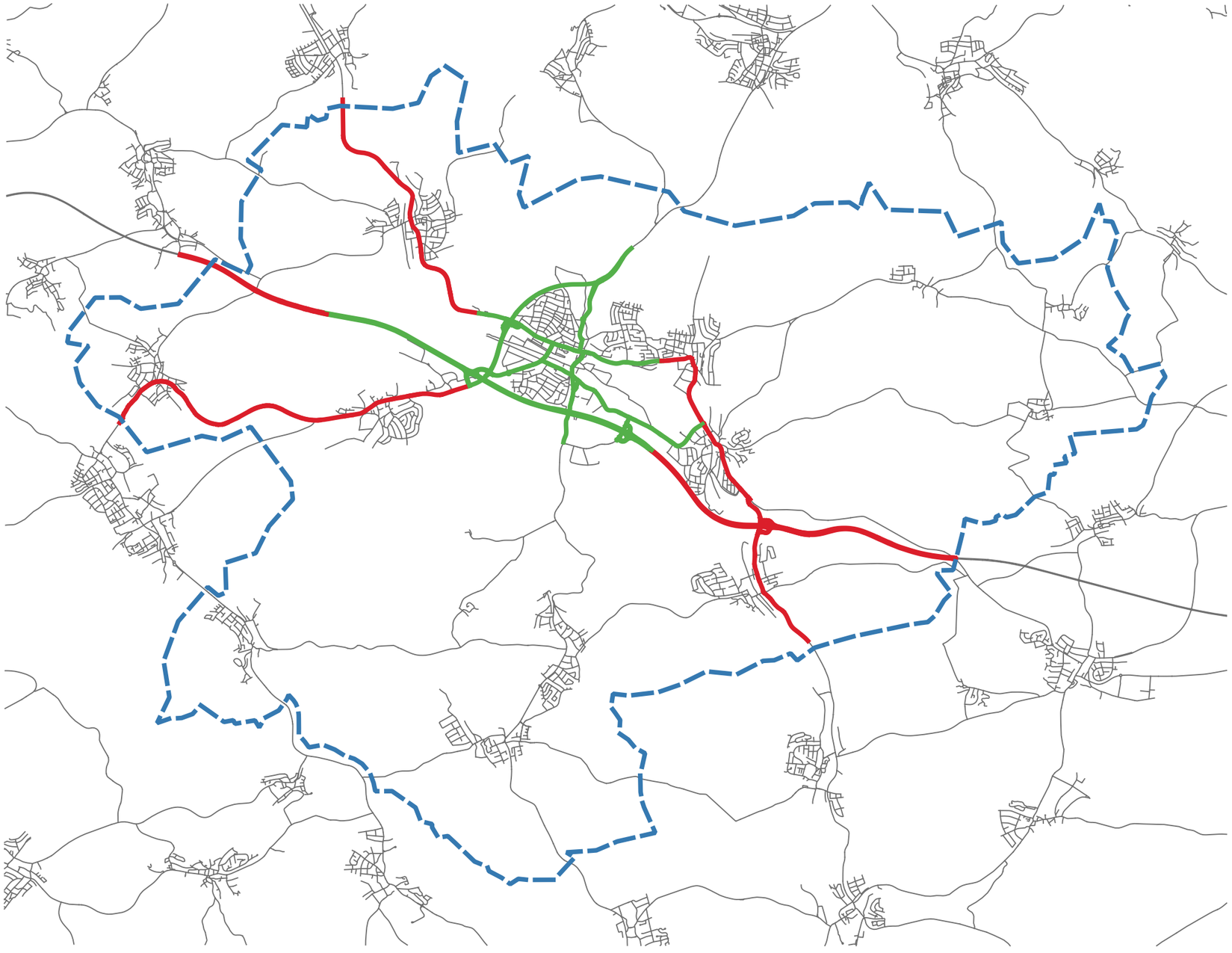
5. Ausblick auf das weitere Verfahren

Die vorliegende Fortschreibung des Lärmaktionsplan 2017 dient der Reaktion auf die kurz nach Beschluss aufgetretene, neue rechtliche Situation. Generell sind Lärmaktionspläne alle fünf Jahre zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Hierbei ist in Baden-Württemberg ebenfalls seit 2018 die Stichtagsregelung der EU-Umgebungslärmrichtlinie anzuwenden. Dies bedeutet, dass die vierte Stufe der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie zunächst eine landesweite Kartierung des Straßenverkehrslärms durch die LUBW bis 2022 vorsieht und aufbauend auf dieser die Lärmaktionspläne der Kommunen bis 2024 aufgestellt, bzw. fortgeschrieben werden. Hierbei steht es den Kommunen wieder frei, eine Nachkartierung vorzunehmen.

Entsprechend dem Analyse-Nullfall 2018 des Büros Modus Consult Ulm, sind bereits in der Kartierung zum Lärmaktionsplan 2017 alle Straßen in Sinsheim mit einer Verkehrsbelastung von über 8.200 Kfz/24h enthalten. Bereits bei der Aufstellung des ersten Lärmaktionsplans, wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung die Frage gestellt, warum die L 550 in der Ortsdurchfahrt Hilsbach und Weiler nicht berücksichtigt wurde. Eine Aufnahme dieser Straßenabschnitte in eine Neukartierung und ggf. Maßnahmenplanung musste damals abschlägig beschieden werden, da die dort anzutreffende Verkehrsmenge unterhalb des auslösenden Wertes von 8.200 Kfz/24h lag und somit nicht mit Immissionen zu rechnen war, die lärmmindernde Maßnahmen nach Fachrecht erlauben würden. Zur Überprüfung dieser Aussage wurde im September 2020 im Ortsteil Weiler eine Querschnittszählung auf der L 550 am Ortsausgang in Richtung Kernstadt Sinsheim vorgenommen. Im Ergebnis zeigte sich, dass dort die Verkehrsbelastung mit 6.800 Kfz/24h weiterhin unterhalb dem eine Kartierung auslösenden Wert von 8.200 Kfz/24h lag. Diese Verkehrsmenge liegt zwar in einer vergleichbaren Höhe wie die Verkehrsbelastung auf der B 292 in Eschelbach, jedoch lag der Schwerverkehrsanteil 2014 dort mit 8% ca. doppelt so hoch wie der 2020 in Weiler ermittelte von 4,5%. Durch größere Gewerbeansiedlungen im Raum Kronau, Bad Schönborn, Östringen kann zudem zu erwartet werden, dass der Schwerverkehrsanteil sich in Eschelbach gesteigert

hat. Es ist aufgrund des deutlich geringeren Schwerverkehrsanteils in Weiler nach erster Einschätzung keine Immissionen zu erwarten sind, die verkehrsrechtliche Maßnahmen nach Fachrecht erlauben werden. Einer präzisen Überprüfung dieser Einschätzung, kann im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans bis 2024, in Form einer umfassenden Neukartierung erfolgen.

UNTERSUCHTE STRASSENABSCHNITTE



Datenbasis

- Kartierung 2017
- Kartierung 2020

Auf DIN A3 in Maßstab 1:75.000 08/2020

STADT SINSHEIM
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

RLS-90 FASSADENPEGEL
TAGZEITRAUM
ESCHELBACH

LrT

- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Kartierter Straßenabschnitt

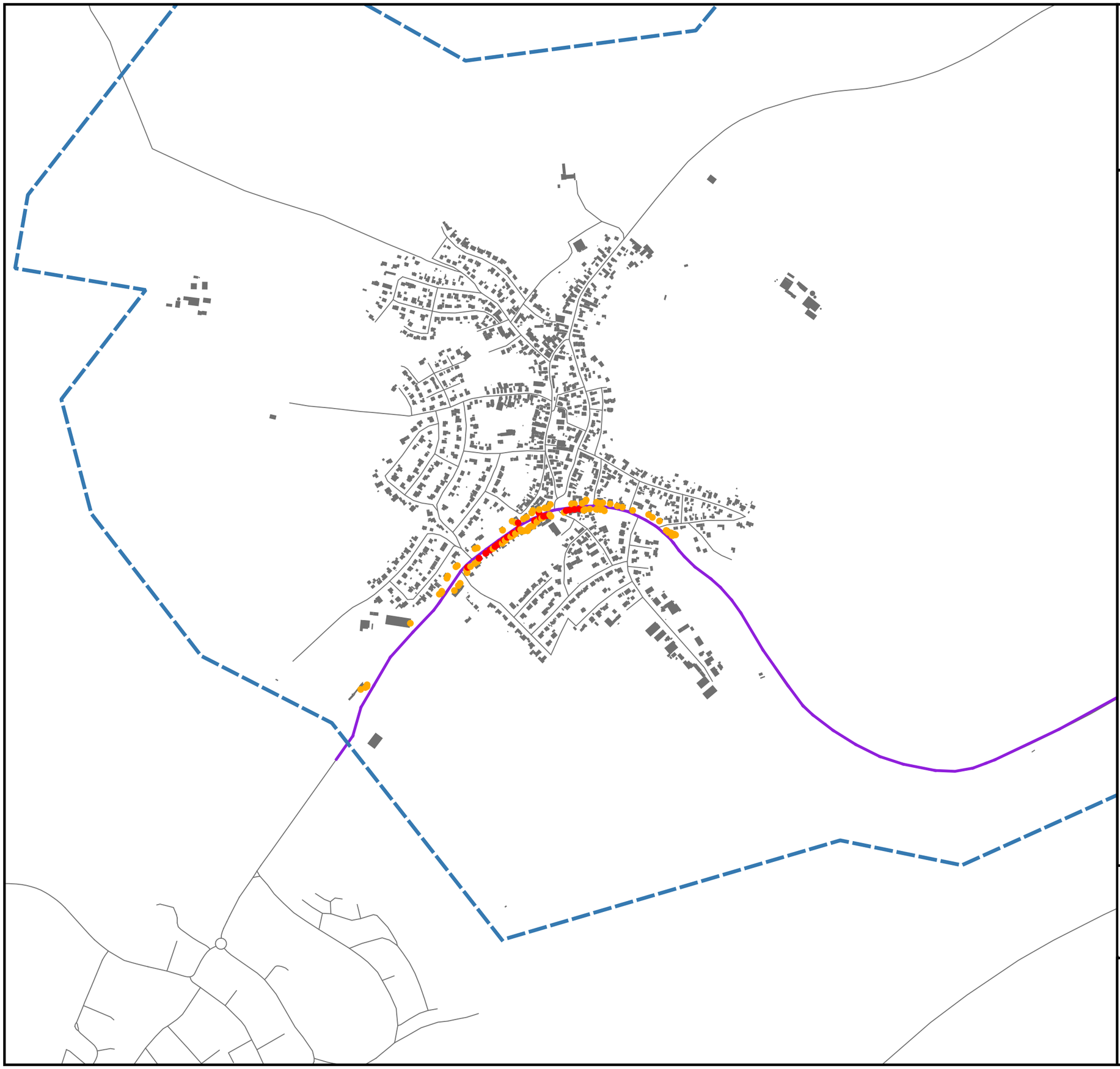
Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000 08/2020

STADT SINSHEIM
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

2.1.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

RLS-90 FASSADENPEGEL
NACHTZEITRAUM
ESCHELBACH



LrN
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Kartierter Straßenabschnitt

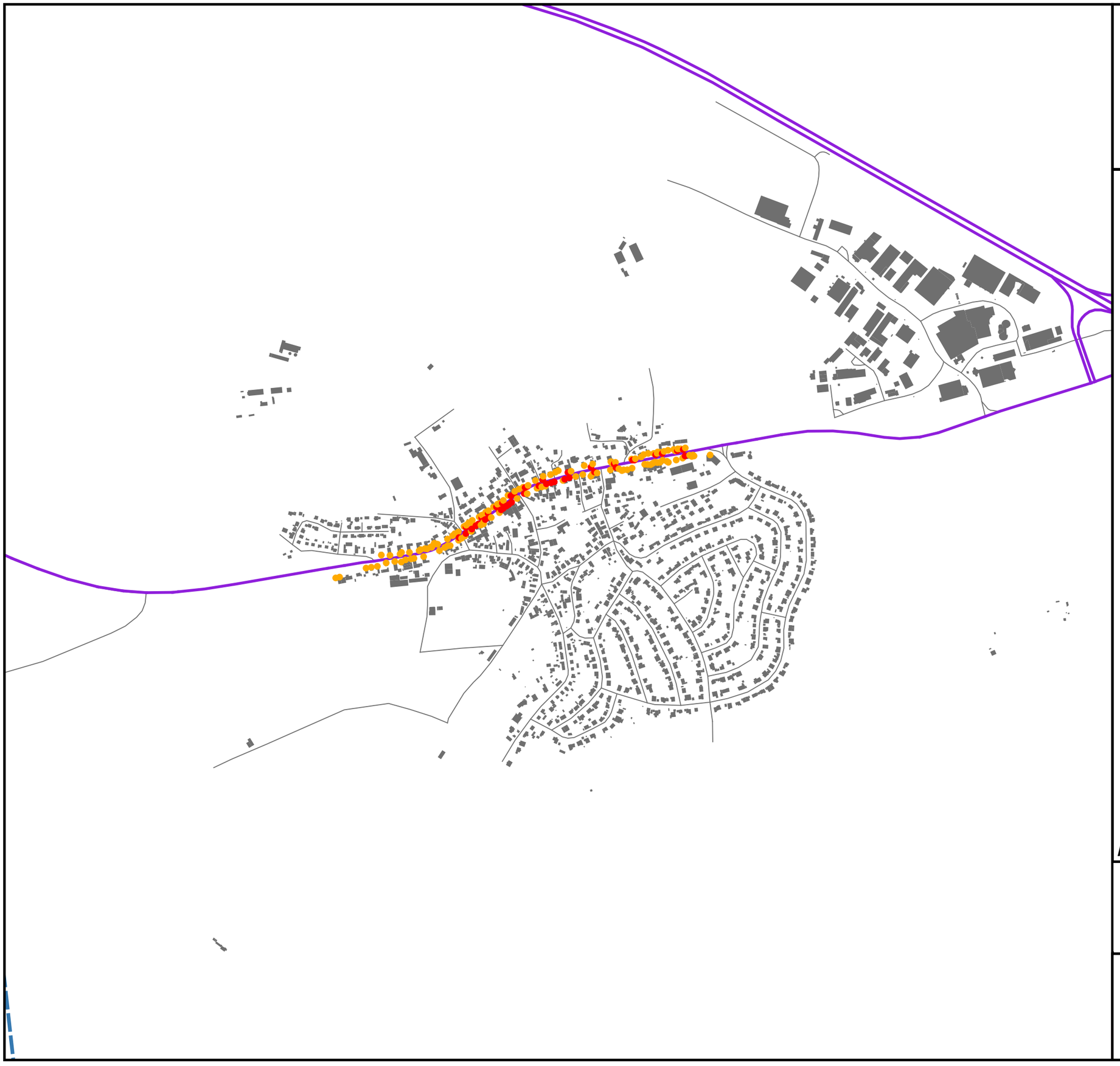
Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000 08/2020

STADT SINSHEIM
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

2.1.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

RLS-90 FASSADENPEGEL
TAGZEITRAUM
DÜHREN



LrT
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Kartierter Straßenabschnitt

Auf DIN A3 in Maßstab 1:10.000 08/2020

STADT SINSHEIM
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

2.2.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen