

Lärmaktionsplan der Stadt Schwetzingen

Öffentliche Auslegung gemäß § 47 d Abs. 3 Bundesimmissionsschutzgesetz

Abwägung der Stellungnahmen nach § 74 Abs. 6 LBO in Verbindung mit §§ 3 Abs. 2 und 4 Abs. 2 BauGB

Sachstand

Die Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern der öffentlichen Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB sind ordnungsgemäß erfolgt. Die vorgebrachten Stellungnahmen sind nachfolgend dargestellt und mit Abwägungsvorschlägen ergänzt worden.

Anregungen der Behörden und Träger öffentlicher Belange (TÖB):

	BEHÖRDEN / TÖB	ANREGUNGEN	ABWÄGUNGSVORSCHLÄGE
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	Keine Bedenken oder Anregungen	keine Anforderungen
2	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Kreisforstamt	Belange werden nicht berührt	keine Anforderungen
3	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Straßenbauamt	<p>Von Seiten des Straßenbauamts bestehen keine Bedenken.</p> <p>Grundsätzlich bleibt anzumerken, dass das Straßenbauamt im Rahmen einer anstehenden Deckensanierung der Kreisstraße auch die Möglichkeit des Einbaus einer lärmindernden Fahrbahnoberfläche prüft. Erst zu diesem Zeitpunkt wird Art und Umfang für jeden Einzelfall festgelegt. Die Gemeinde kann auf eigene Kosten lärmindernden Belag verbauen und unterhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen.</p> <p>Hinsichtlich der Lärmsanierungsmaßnahmen werden zur Behebung von Verkehrslärmbeeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen Zuschüsse mit 75 % zur Durchführung von Schutzmaßnahmen an Gebäuden die vor dem 02.08.1990 errichtet</p>	keine Anforderungen

		<p>wurden nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt (Richtlinie „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen in der Fassung vom 10.07.1990“). Es handelt sich um eine Fördermaßnahme auf die kein Rechtsanspruch besteht.</p> <p>Schutzmaßnahmen die zuschussfähig sind, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern an bestehenden Gebäuden bei denen Fenster einer niedrigeren Klasse eingebaut sind. Voraussetzung ist, dass die Grenzwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten oder Mischgebieten 72 dB (A) tags und 62 dB (A) nachts überschritten sind und für das Gebäude noch kein Zuschuss gewährt wurde.</p>	
8	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Amt für Flurneuordnung	Ein Gebietsteil der Flurbereinigung Plankstadt (K 4147/L 543/B 535) ist von der Planung betroffen. Daher die Bitte um weitere Beteiligung. Gegen das Gutachten zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung in Schwetzingen 2019 werden vom Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Flurneuordnung keine Bedenken oder Anregungen vorgebracht.	keine Anforderungen
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 5: Umwelt	Bei plan- und beschreibungsgemäßer Ausführung des Vorhabens bestehen keine Bedenken.	keine Anforderungen
10	Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 21, Raumordnung	Keine Anregungen	keine Anforderungen
10b	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 1, Steuerung und Verwaltung	<p>Erläuterung der Entscheidungsgrundlagen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und grundsätzliche wohlwollende Unterstützung zugesagt.</p> <p>Es wird nachgefragt, wie viele Bewohnerinnen und Bewohner konkret von der Maßnahme betroffen sind bzw. profitieren, um daraus eine genaue Abgrenzung der Geschwindigkeitsbegrenzung ableiten zu können und eine besser fundierte Entscheidungsgrundlage zu treffen.</p>	Für diese Frage wurden ergänzende Berechnungen des Schallschutzgutachters durchgeführt mit folgendem Ergebnis: Insgesamt kann aus schalltechnischer Sicht eingeschätzt werden, dass die geplante straßenverkehrsrechtliche Maßnahme M1 (Geschwindigkeitsbegrenzung) in den hier relevanten Straßenabschnitten geeignet ist, die derzeitige Verkehrslärmsituation in diesem Bereich hinsichtlich der Lärmbetroffenheiten zu verbessern und verträglicher zu gestalten.

			<p>Die hier betrachtete Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h führt im Umfeld der Straßen teilweise zu einer deutlichen Reduzierung der Betroffenenzahlen in den Untersuchungsgebieten. Lediglich im Walter-Rathenau-Straße für den Tageszeitraum und in den Abschnitten Bruchhäuser Straße und Nadlerstraße für den Nachtzeitraum gibt es beim Vergleich der Anzahl lärm betroffener Gebäude und Einwohner mit und ohne Maßnahme M1 nur geringe Unterschiede bei den Lärmbetroffenheiten.</p> <p>Bei der vorliegenden Situation wird unabhängig von der Anzahl der Betroffenen auf Grund der hohen Lärmbelastung die Einführung der Maßnahme M1 vorgeschlagen.</p>
10c	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4, Straßen- und Verkehrswesen	Erläuterung der Entscheidungsgrundlagen zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen und grundsätzliche wohlwollende Unterstützung zugesagt. Verweis auf Auslösewerte und Erfordernis der RLS-90-Betrachtung.	<p>Für tags und nachts wurden die Gebäudezahlen respektive Einwohner ermittelt, an denen die vom Straßenverkehrslärm herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-StV ohne und mit Maßnahme M1 (Tempo 30) überschritten werden.</p> <p>Die Ergebnisse beim Vergleich der Anzahl lärm betroffener Gebäude und Einwohner oberhalb des Schallpegels von 70 dB(A) tags in den hier relevanten Untersuchungsgebieten mit und ohne Maßnahme M1 zeigen, dass sich vor allem in den Abschnitten Friedrich-Ebert-Straße, Mühlenstraße und Zähringerstraße die Betroffenheiten bei den Gebäuden und bei den Einwohnern um bis zu 90 % reduzieren. In den Abschnitten Lindenstraße und Nadlerstraße gibt es hier keine und in den Abschnitten Walter-Rathenaus-Straße und Bruchhäuserstraße nur geringe Lärmbetroffenheiten.</p> <p>Die Ergebnisse beim Vergleich der Anzahl lärm betroffener Gebäude und Einwohner oberhalb des Schallpegels von 60</p>

			<p>dB(A) nachts in den hier relevanten Untersuchungsgebieten mit und ohne Maßnahme M1 zeigen, dass sich vor allem in den Abschnitten Mühlenstraße und Zähringerstraße die Betroffenheiten bei den Gebäuden und bei den Einwohnern um bis zu 80 % reduzieren.</p> <p>Aus den Berechnungen nach RLS-90 heraus ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h für die nachfolgenden Straßen und Zeiträume gerechtfertigt:</p> <p>tags:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Friedrich-Ebert-Straße, • Mühlenstraße • Zähringerstraße • Walter-Rathenaus-Straße • Bruchhäuserstraße <p>nachts</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mühlenstraße • Zähringer Straße <p>In Summe wird jedoch empfohlen, die Maßnahme M1 (Tempo 30) in den Straßen, in denen sie tagsüber geboten ist ohne zeitliche Begrenzung anzuordnen, da der Wegfall einer Lärmreduzierenden Maßnahme des Nachts das Ruhebedürfnis der Menschen nicht widerspiegelt.</p>
12	Stadt Schwetzingen, Stabsstelle Städtebau	1. Auch wenn es sich um eine Auswertung des Bestandes handelt, so ist die unmittelbar zur Realisierung anstehende Entwicklung des Pfaudler-Areals zu einem verdichteten innerstädtischen Wohnstandort mit Planung von ca. 700 Wohneinheiten bzw. 2.000 neuen Einwohnern mit aufzunehmen in die Betrachtungen und/oder in die Darstellungen der „Lärmbetroffenheiten“ und den „Hotspots Schienenverkehr ganztags“ / den „Hotspots Straßenverkehr ganztags“.	<p>Die Lärmaktionsplanung ist ein standardisiertes Verfahren und bezieht sich auf den Bestand. Bei der Ausbauplanung des Pfaudler-Areals sind die Aspekte des Verkehrslärms zu berücksichtigen.</p> <p>Nach heutigem Sachstand ist auszuführen, dass die Verkehrsmengen des Pfaudler-Areals nicht dazu geeignet sind, maßgebliche Veränderungen der Lärmsituation herbeizuführen. Hierzu sind die Verkehrsmengen im Vergleich zum Bestand zu gering.</p>

		<p>2. Die Darstellungen im Bereich Schlossplatz, der als verkehrsberuhigtem Bereich „Spielstraße“ ausgewiesen ist und auf dem lediglich Schrittgeschwindigkeit gefahren werden darf, entsprechen nicht der Realität und sind daher für den Betrachter und die im Rahmen der Offenlage zu beteiligende und zu informierende Bevölkerung irreführend.</p>	
13	Stadt Schwetzingen Ordnungsamt, Verkehrsbehörde	Überlagerung von Vereinbarungen/Vorhaben/Planungen mit anderen Beteiligten	Basis des Lärmaktionsplanes ist laut EU-Verordnungen und den jeweiligen Rechtsvorschriften der Mitgliedsstaaten der der IST-Zustand. Weitere Maßnahmen, Planungen etc. sind bei den jeweiligen Vorhaben beachten bzw. auf ihre Lärmtechnische Wirkung zu prüfen.
14	Verkehrsverbund Rhein-Neckar Abteilung Planung und Infrastruktur	<p>Die VRN GmbH, der Rhein-Neckar-Kreis und der BRN begrüßen grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. In der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist in Schwetzingen zur Lärmreduktion die Einrichtung von Tempo 30-Zonen in der Walter-Rathenau-Straße, Friedrich-Ebert-Straße, Mühlenstraße, Bruchhäuser Straße, Zähringer Straße und Lindenstraße vorgesehen.</p> <p>Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.</p> <p>Die in den geplanten Abschnitten durch Schwetzingen führenden Buslinien waren schon in der Vergangenheit von zahlreichen geschwindigkeitsreduzierenden Lärminderungsmaßnahmen im Linienverlauf betroffen. Besonders die Linien 711 und 717 sind durch ihre Streckenführung sehr verspätungsanfällig und zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen verschärfen diese Problematik.</p> <p>Das zuständigen Verkehrsunternehmen (BRN) hat die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im</p>	<p>Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wurde nochmals im Detail geprüft. Aus den Berechnungen des beauftragten Lärmgutachters ergibt sich, dass es im Bereich der Walter-Rathenau-Straße für den Tageszeitraum nur geringe Unterschiede in den Lärmbetroffenheiten gibt.</p> <p>Hieraus lässt sich ableiten, dass in der Walther-Rathenau-Straße im Tageszeitraum von 6 – 22 Uhr auf eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit mit zu Gunsten des ÖPNV verzichtet werden könnte.</p> <p>Auf jeden Fall sollte trotz ggf. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf eine rechts-vor-links-Regelung verzichtet werden, auch um nicht gegen vorhandenen Character von Haupt- und Nebenstraßen zu beschildern.</p> <p>Für die anderen vorgeschlagenen Bereiche ergeben sich aus den Anforderungen ÖPNV keine weiteren Abwägungserfordernisse.</p>

		<p>regulären Linienverkehr optimale Anschlüsse für die Fahrgäste auf andere Buslinien bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden.</p> <p>Wir gehen davon aus, dass sich die Fahrzeiten durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen könnten. Im ungünstigsten Fall müsste für diese Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial und Personal zum Einsatz kommen, dass zu einer Kostensteigerung führen könnte.</p> <p>Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.</p>	
17	Deutsche Telekom	<p>Keine Einwände, jedoch folgende Hinweise: Mit dem vorliegenden Lärmaktionsplan sind noch keine konkreten Maßnahmen verbunden. Daher die Bitte um weitere Beteiligung bei anstehenden Maßnahmen, z. B. Bau von Lärmschutzwänden oder Straßenbaumaßnahmen. Erst mit einer konkreten Planung kann eine detaillierte Stellungnahme zu gegebenenfalls betroffenen Telekommunikationsanlagen der Telekom und deren Sicherung abgegeben werden.</p>	keine Anforderungen zum aktuellen Zeitpunkt
18	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis Vermessungsamt	Keine Bedenken oder Anregungen	keine Anforderungen
23	Verband Region Rhein-Neckar	Keine Anregungen	keine Anforderungen
24	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien	<p>Darlegung, dass kein rechtliches Handlungserfordernis besteht, aber bereits einige freiwillige Leistungen erfolgt sind und weitere freiwillige Leistungen erfolgen werden.</p> <p>Für Lärmschutzmaßnahmen sind bereits verschiedene planerische/bauliche Maßnahmen genannt.</p>	keine Anforderungen

25	IHK Rhein-Neckar	<p>Hinsichtlich der Maßnahme M1 (Tempo 30) wird die Abwägung von Geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (Tempo 30) mit Verdrängungseffekten gefordert, insbesondere für die Zähringer Straße und die Bruchhäuser Straße.</p> <p>Auch hier ist der Verweis zu den Auslösewerten der RLS-90 genannt. Tempo 30 wird als unverhältnismäßig angesehen, wenn keine DEUTLICHE Überschreitung der Richtwerte vorliegt, sowie die Anzahl der betroffenen sich nicht deutlich verstärkt hat. Es gilt FUNKTIONALE Einschränkungen bedeutender Verkehrsbeziehungen zu vermeiden</p> <p>Die Maßnahme M2 – lärmindernder Belag – wird begrüßt!</p> <p>Die Maßnahme M3 – Verkehrslenkung erfordert nach IHK die genaue Prüfung der Verlagerungseffekte.</p> <p>Die Maßnahme M4 –Lkw-Verbot bspw. In der Karlsruher Straße wird kritisch gesehen, da die Erreichbarkeit der Geschäfte etc. gewährleistet werden müsse.</p> <p>Weitere Maßnahmen Es werden passive Lärmschutzmaßnahmen empfohlen, um Anwohner vor Lärmemissionen weiter zu schützen.</p>	<p>M1: Verdrängungseffekte sind – mit Ausnahme auf die B535 – nicht zu erwarten. Die Netzfunktion (Bruchhäuser Straße) bzw. fehlende Alternativrouten, die im Falle der Maßnahme M1 an Bedeutung gewinnen, fehlen. Daher wurde auch keine Verkehrsreduzierende Wirkung in die Berechnungen des Lärmaktionsplanes eingerechnet.</p> <p>Funktionen von innerörtlichen Straßen sind nach geltenden Richtlinien (RASt 06) sind Verbindung, Erschließung und Aufenthalt. Tempo 30 stellt in keinem der erwogenen Beispiele eine funktionale Einschränkung für die Erschließung oder Verbindung dar, da beide Funktionen gegeben sind. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf Teilen der Wegeföhrung kann nicht als funktionale Einschränkung gewertet werden. Hinsichtlich der Aufenthaltsfunktion stellt die Geschwindigkeitsreduzierung eine spürbare Verbesserung dar, da die Lärm-Emissionen in einem Umfang reduziert werden, welcher der Halbierung des Verkehrsaufkommens entspricht.</p> <p>M2: keine Anforderungen</p> <p>M3: Verkehrsverlagerungen sind zwar angesprochen, werden als umzusetzende Maßnahme jedoch nicht vorgeschlagen und werden nicht weiterverfolgt.</p> <p>M4: Die Erreichbarkeit muss in jedem Fall gewährleistet sein und würde die Anlieger von einem Lkw-Fahrverbot ausschließen.</p> <p>Weitere Maßnahmen Es ist anzumerken, dass die Attraktivität einer Innenstadt maßgeblich von der Aufenthaltsqualität (Belebung der Straßenräume und Innenstädte!) mitbestimmt wird. Die Aufenthaltsqualität wiederum wird durch Emissionen (z.B.</p>
----	------------------	---	--

			<p>Lärm, Abgas) sowie durch Trennwirkung beeinträchtigt. Tempo 30 reduziert die nachteiligen Wirkungen des Straßenverkehrs und erhöht die Aufenthaltsqualität, was wiederum mehr Besucherinnen und Besucher in die Stadt einlädt. Das vermeintliche Einsparen von Sekunden für einen Aufenthalt unbestimmter und stark veränderlicher Dauer erscheint hier der Verbesserung der Aufenthaltsqualität deutlich untergeordnet.</p> <p>Der Einbau von besonderer Verglasung ist – im Vergleich zur Maßnahme M1 – teuer und erfordert geschlossene Fenster in den Räumen. Darüber hinaus werden die o.g. Effekte nicht erzielt.</p> <p>Vor diesem Hintergrund und dem Fehlen negativer Effekte (s.o.) erweist sich die Maßnahme M1 auch hier als sinn- und wirkungsvolle Maßnahme.</p>
27	Nachbarschaftsverband Mannheim-Heidelberg	Keine Anregungen	keine Anforderungen
28	Polizeipräsidium Mannheim	<p>Hinweis auf die Rechtslage zur Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen.</p> <p>Konkret wird den Geschwindigkeitsbegrenzungen NICHT zugestimmt, da lt. Gutachten ein Effekt von 2,5 dB(A) zu erwarten ist. Allenfalls in der Überlagerung mit einem besonderen Belag sei die „erforderliche“ Wirkung von Mindestens 3 dB(A) zu erzielen und dann auch nur in der Walter-Rathenau-Straße, der Friedrich-Ebert-Straße und der Mühlenstraße.</p>	<p>Nach den geltenden Berechnungsgrundlagen und Vorschriften (RLS-90) sind die Beurteilungspegel auf ganze dB(A) aufzurunden! Demnach ist in dem hier genannten Fall eine RLS-90-konforme Veränderung von 3 dB(A) anzusetzen, wenn die berechnete Veränderung 2,5 dB(A) beträgt.</p> <p>Die Effekte in der Reduzierung der Betroffenenheiten von Immissionen über den Auslösewerten wurde auf der Basis der RLS-90 berechnet und zweifelsfrei nachgewiesen (vgl. auch Anmerkungen zu 10c.</p>
29	Gemeinde Ketsch	Keine Bedenken oder Anregungen	keine Anforderungen
30	Gemeinde Plankstadt	Die Gemarkungsgrenze stimmt nicht mit dem Grundbuch über. Es sind für das Untersuchungsgebiet die alten Grenzen vor dem Gemarkungstausch eingezeichnet. Dies sollte geändert werden.	keine Anforderungen bzgl. etwaiger Maßnahmen

31	Bürgermeisteramt Oftersheim	Oftersheim beklagt, dass sämtliche Ausfallstraßen zu anderen Gemeinden betrachtet wurden, die zu/von Oftersheim nicht. Insbes. Für die Scheffelstraße und die Markgrafenstraße sei nachzuarbeiten.	Nach den vorliegenden Zahlen sind die von Oftersheim genannten Straßen nicht in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen, da die Verkehrsmenge auf der Scheffelstraße die erforderliche Größe unterschreitet. Darüber hinaus erfolgt das Verfahren auch hier vollkommen losgelöst von der Fragestellung, wohin diese Straße führt und welche Gemeinden betroffen sind. Schwetzingen erstellt die Lärmaktionsplanung auf der Basis der EU- und Bundesvorgaben für die dort genannten Strecken. Auch Straßen innerhalb Schwetzingens, die ähnliche Verkehrsmengen aufweisen, werden im Lärmaktionsplan nicht behandelt.
32	Gemeinde Brühl	Keine Einwendungen. Gemarkungsgrenzen zum Gemeindegebiet Brühl sind nicht immer korrekt eingetragen.	keine Anforderungen bzgl. etwaiger Maßnahmen
35	Eisenbahn Bundesamt	In diesem Fall kein Träger öffentlicher Belange, verweist auf den Ansprechpartner: DB Netz AG. TÖB-Beteiligungen zukünftig an: ZD-kar-stg@eba.bund.de	keine Anforderungen bzgl. etwaiger Maßnahmen

	Bürgerinnen und Bürger	ANREGUNGEN	ABWÄGUNGSVORSCHLÄGE
36	Bewohner	Es besteht der Wunsch, die Nadler Straße in dem Abschnitt zwischen C.Theodor-Straße und Turnerkreisel auch als Tempo 30-Straße auszuweisen. Die besondere Topographie führe zu Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen und somit zu einer besonderen Belastung.	Auch wenn eine relativ hohe Lärmbelastung unterstellt werden muss (Signalisierung und Steigung), so ist nach den zwingend anzuwendenden Verfahren und den Voraussetzungen für lärmotivierte Geschwindigkeitsbegrenzungen eine solche Maßnahme rechtlich nicht durchzusetzen.
37	Bewohner	Es besteht der Wunsch, den verkehrsberuhigten Bereich vom Schlossplatz in die Karlsruher Straße bis zur Einfahrt der TG zu ziehen. Es besteht der Wunsch, die Buslinien aus der Karlsruher Straße zu verlegen. Dies sei über einen Umstieg der betreffenden Fahrgäste in die 715 begleitet werden, um das Schloss weiter zu erschließen.	Eine solche Maßnahme ist, unabhängig von der Beurteilung an sich, aus der Sicht des Lärmaktionsplanes nicht geboten. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit unterhalb von 30 km/h erzielt nicht die notwendigen Veränderungen, die rechtlich für die Anordnung erforderlich sind. Im Zuge des Umbaus der Karlsruher Straße ergeben sich hier Veränderungen, die auch hinsichtlich Lärm eine Verbesserung erzielen.

		Es besteht der Wunsch, die Busse der Linien 713 und die Stadtbusse elektrisch auszurüsten.	<p>Im Zuge der Lärmaktionsplanung sind Veränderungen am Busverkehr (Reduktion Anzahl Busse, Verlegung Haltestelle, Ausrüstung mit Elektromotoren) keine Maßnahme, die eine Auswirkung auf die maßgebenden Lärmpegel zeigt. Daher ist sie als Maßnahme im Lärmaktionsplan nicht vorzusehen. Die Veränderung der Erreichbarkeit des ÖPNV ist hieraus ebenfalls nicht zu rechtfertigen.</p> <p>Die Stadt kann sich unabhängig davon zum Ziel setzen, bei allen weiteren Maßnahmen dem Lärmschutz ein besonderes Augenmerk zu widmen.</p>
38	Bewohner	<p>Die Anmerkungen beziehen sich auf die Gustav-Hummel-Straße, Ludwigstraße, Heidelberger Straße und Berliner Straße. Diese seien bautechnisch bedingt zu verbessern, um einen Beitrag zum Lärmschutz zu leisten.</p> <p>Im Schienenverkehr könnte durch eine Heckenpflanzung (anstelle des Zaunes) oder eine Gabionenwand eine Verbesserung hinsichtlich Lärm erzielt werden. Auch hinsichtlich Straßenraumgestaltung in der Fußwegeverbindung zur Bahnhofsanlage seien diese eine Verbesserung.</p>	<p>Die Straßen mit geringeren Verkehrsmengen sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes und daher hier zunächst außen vor.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht an dieser Stelle ebenfalls Handlungsbedarf und die vorgeschlagene Maßnahme würde sicherlich eine Verbesserung der Situation erwirken. Allerdings erfordert die Maßnahme die Mitwirkung und Kostenübernahme der DB. Die DB hat sich allerdings insofern zurückgezogen, als Maßnahmen in frühestens 5 Jahren und dann freiwillig erfolgen. Eine Kostenübernahme der vorgeschlagenen Maßnahme ist daher nicht zu erwarten.</p>
39	Bewohner	<p>Stellungnahme zu den Maßnahmen</p> <p>M1: Tempo 30 wird begrüßt, allerdings werden Kontrollen als erforderlich angesehen.</p> <p>M2: Belagswechsel wird ebenfalls begrüßt und wäre ja im Zuge anstehender Erneuerungsarbeiten „mitzuerledigen“.</p> <p>M3: Verkehrslenkung: Die Bruchhäuserstraße wird als Straße empfunden, die trotz B535 hohe Durchgangsverkehrsanteile tragen muss. Eine Reduzierung dieser Verkehre wird ausdrücklich begrüßt.</p> <p>M4: Lkw-Fahrverbot: vgl. M3: Wird für die Bruchhäuserstraße begrüßt.</p>	<p>Zu dem weiteren Maßnahmenvorschlag:</p> <p>Die Bruchhäuser Straße erfüllt im Netz im Bedarfsfall eine übergeordnete Funktion. Aus dieser Sicht verbietet sich die Erhöhung des Befahrungswiderstandes. Die hier zu unterstellenden Behinderungen im Verkehrsablauf würden in der Folge zu verschiedenen Mehrbelastungen und einer deutlichen Funktionseinschränkung führen.</p> <p>Es kann daher nicht empfohlen werden, diesen Maßnahmenvorschlag weiterzuverfolgen.</p>

		Weiterer Maßnahmvorschlag: Aufhebung des Parkverbots um den Befahrungswiderstand zu erhöhen. Anfahrende Fahrzeuge seien leiser als zu schnell fahrende Fahrzeuge.	
--	--	---	--

Abschließende Empfehlung:

Insgesamt wird im Lärmaktionsplan für Schwetzingen die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in nachfolgenden Straßen vorgeschlagen:

- Friedrich-Ebert-Straße,
- Mühlenstraße
- Zähringerstraße
- Walter-Rathenaus-Straße
- Bruchhäuserstraße

Nach Abwägung der o.g. Anregungen und Stellungnahmen sollte diese Maßnahme dort umgesetzt werden. Dabei sollte der Tags- und der Nachtzeitraum nicht unterschiedlich ausgewiesen werden.

In der Lindenstraße werden die Auslösewerte gemäß der Lärmschutz-Richtlinien-SV nicht überschritten, weshalb, trotz lärmindernder Wirkung, eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Grund der Lärmsituation allein nicht rechtskonform umgesetzt werden kann.