Bürgerinitiative B 27 raus aus Kirchheim e.V.
c/o Rolf Riecker
Friedrichstraße 39
74366 Kirchheim

Kirchheim, den 09.08.2019

An die
Gemeinde Kirchheim
Hauptstraße 78
74366 Kirchheim

Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplans (Stand 10.07.2019)

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Bürgerinitiative B 27 raus aus Kirchheim hat sich intensiv mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans beschäftigt und nimmt wie folgt Stellung:

Seite 3:
Zitat: „Der Lärmaktionsplan entfaltet ... eine interne **Bindungswirkung** ... für alle Träger öffentlicher Verwaltung." Wir bitten die Gemeinde, die Ergebnisse des Lärmaktionsplans bei allen zuständigen Behörden sehr energisch zu vertreten und auf die Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg zu verweisen, wonach bei rechtsfehlerfreier Abwägung aller Belange des Straßenverkehrs durch die Kommune kein Ermessensspielraum einer Straßenverkehrsbehörde angewandt werden kann. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die Erfahrungen in Kirchheim, wonach Vorschläge von Bürgerinnen und Bürgern, von Fachplanern und der Gemeinde von den übergeordneten Behörden oft mit fadenscheinigen Argumenten „abgebügelt" werden.

Seite 4:
Es wird dargestellt, dass der **Schienenverkehrslärm** nicht im Lärmaktionsplan zu betrachten ist, sondern im Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes behandelt wird. Zwar hat die Gemeinde Kirchheim durch den Bau der Lärmschutzwand im Bereich zwischen Tunnel und

Bahnhof von lärmmindernden Maßnahmen profitiert, aber für den Bereich zwischen Bahnhof und Neckarbrücke ist nicht bekannt, dass dort etwas Ähnliches geplant ist (außer dem Angebot der Bahn an einige Anwohner auf Förderung von Schallschutzfenstern). Im Wohngebiet Ehewiesen trifft also der weiterhin vorhandene Bahnlärm auf den Straßenlärm, verursacht durch den Verkehr auf dem Autobahnzubringer und der Bundesstraße. Wir bitten deshalb, den Bahnlärm in die Gesamtbetrachtung des Gebiets Ehewiesen mit einzubeziehen.

Seite 5:
Ziff. 3.1 – Wir schlagen vor, die **Wilhelmstraße** ebenfalls in die Untersuchungen mit einzubeziehen, auch wenn die Verkehrsbelastung unter 4.000 Kfz/24h liegen würde. Begründung ist der hohe Ausweichverkehr wegen der Ampel beim Real und der hohe Anteil von LKWs von und zu den Betrieben im angrenzenden Gewerbegebiet bzw. ebenfalls als Ausweichverkehr. Ferner verkehren dort viele Busse, die den LKW vom Lärm her gleichzusetzen sind.
Ziff. 3.2 – Es wird von **Verkehrszählungen** im März 2019 gesprochen. Die Ergebnisse sind uns bisher nicht bekannt. Wir bitten um Veröffentlichung.

Seite 7:
Der Gutachter weist darauf hin, dass die Lärmeinwirkungen entlang der Bundesstraße als **„sehr hohe gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen"** zu werten sind. Auf diesen Aspekt ist bei allen Behördenvorgängen hinzuweisen, da alle Politiker und Verwaltungsmitarbeiter sich verpflichtet haben, zum Wohl der Bevölkerung zu handeln! Es stellt sich sogar die Frage, ob diese Personen beim Verhindern von lärmmindernden Maßnahmen wegen Körperverletzung rechtlich belangt werden können.

Seite 8:
Ziff. 4.2 - Welche **flächenmäßige Ausdehnung** die Lärmimmissionen ausgehend von den Durchgangsstraßen haben, ist mit ungefähr 20 % der Bevölkerung als direkt Betroffene und über 5 % der Bevölkerung als gesundheitlich gefährdet ermittelt. Diese Ergebnisse sind noch weiter hervorzuheben, da es erklärtes Ziel der Lärmaktionsplanung die Verhinderung bzw. Minderung von Umgebungslärm insbesondere dort ist, wo die Geräuschbelästigung gesundheitsschädliche Auswirkungen haben kann (Seite 2). Es ist Aufgabe auch der Gemeinde, hier zum Wohle der Bevölkerung zu handeln und dringend die Umsetzung aller lärmmindernden Maßnahmen voranzubringen.
Ziff. 5.1.1 – Wie ausgeführt führt der Lärm insbesondere durch die Durchgangsstraßen zu gesundheitlichen und wirtschaftlichen Nachteilen der Kirchheimer Bevölkerung. Zumindest für die **Gesundheitsschäden** werden monetäre Werte in Höhe von 146.000 €/Jahr genannt. Die **Einbußen bei den Immobilienwerten** könnte durch eine Auswertung der Bodenrichtwertkarte entlang der Durchgangsstraßen im Vergleich zu normalen Wohngebieten ebenfalls dargestellt werden.

Seite 9:
Ziff. 5.3 – Wie bereits bei der Entwicklung eines Verkehrskonzepts gehandhabt, sollte auch zum Lärmaktionsplan ein **Workshop** für die Öffentlichkeit angeboten werden, um einen interaktiven Austausch zwischen Experten und Bürgerinnen und Bürgern zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere für die Interpretation der zahlreichen Tabellen und Pläne in der Anlage.

Wünschenswert wäre es dann, der Bevölkerung einen zusammenfassenden Überblick zu den Themen Verkehrskonzept, Lärmaktionsplan und Schadstoffbelastungen zu geben und nach Möglichkeit auch das Meinungsbild der Kirchheimer Bürger abzufragen.
Wir weisen auch darauf hin, dass durch Ausweichverkehr, der als Folge des Lärmaktionsplans in bestimmten Ortsbereichen neu entstehen oder zunehmen kann, der Anteil betroffener Bürgerinnen und Bürger erheblich über dem derzeit unmittelbar von überhöhten Lärmimmissionen betroffenen Anteil liegen kann. Insbesondere im Hinblick auf die vom VGH festgestellte rechtliche Bindungswirkung des Lärmaktionsplans bei rechtsfehlerfreier Abwägung aller Belange ist dies von größter Bedeutung!

Seiten 11/12/13:
Die Auswertung der Anlagen 8.1, 8.2 und 8.3 ergeben auch unserer Ansicht nach eindeutig die **Notwendigkeit einer Kombination lärmreduzierender Maßnahmen**: Sowohl die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf **Tempo 30 km/h**, der Einbau von **Schallschutzfenstern** und eines **lärmarmen Fahrbahnbelags** sind dringend notwendig – mit der traurigen Konsequenz, dass trotz allem bei vielen Gebäuden die Grenzwerte weiterhin überschritten werden!
Die Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern an der Bundesstraße kann nicht versagt werden, nur weil wie in Kirchheim geschehen vor 40 Jahren bereits eine Förderung erfolgt ist. Die Technik und damit der Lärmschutz der Fenster erzielen heute viel bessere Werte.
Ziff. 5.4.3 - Wir halten es für dringend notwendig, die hier beschriebenen Maßnahmen auf der B 27, der Hohensteiner Straße und der Brackenheimer Straße schnellstmöglich umzusetzen – natürlich unter **Vermeidung einer Verkehrsverlagerung in die Wohngebiete**. Auch die weiträumige **Umleitung des Durchgangs-Schwerverkehrs** muss erfolgen, so wie es bei Gefahrguttransporten bereits jetzt vorgeschrieben ist. Hier ist für die Region eine gemeindeübergreifende Lösung zu finden.
Die Berechnung der Fahrzeitverlängerung ist nur theoretisch, da durch die nichtkoordinierten Fußgängerampeln bereits heute wesentlich höhere Wartezeiten entstehen.
Die **Überwachung der Verkehrsbeschränkungen** (Geschwindigkeiten, Durchfahrtsverbote, Ampelregelungen usw.) muss dauerhaft erheblich verstärkt werden, da sonst die Wirkung rasch nachlässt. Wir fordern daher eine regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle entlang der Durchgangsstraßen durch mobile Geräte.
Wie beim Verkehrskonzept bereits vorgetragen, gibt es viele Maßnahmen, um den Verkehr zu steuern und damit auch die Lärmbelästigung zu senken: Zur Vermeidung von Ausweichverkehr z.B. Sperrung von Bahnhof-/Schillerstraße, Wilhelmstraße, Oberdorf-/Hauptstraße, Bachmühlweg/Talstraße und Friedhofstraße mit Pollern und/oder Einbahnstraßenregelungen; Straßenraumgestaltung mit alternierender Parkierung; Koordination aller Ampeln entlang der Bundesstraße um eine Grüne Welle bei Tempo 30 zu ermöglichen; Regelung des ortseinwärts fahrenden Verkehrs durch Pförtnerampeln, sichere Querungshilfen für Fußgänger und Radfahrer und vieles mehr.

Seite 14:
Die im Plan dargestellten Maßnahmen werden durch die Aussage zu den langfristigen Maßnahmen konterkariert: Jedem Kirchheimer Bürger und letztlich auch dem Gutachter ist klar, dass die Lärmbelastungen nur durch eine Umgehungsstraße wirksam verringert werden können. Die Aufnahme „als langfristig zu realisierendes Ziel“ kommt jedoch einer

Selbstaufgabe gleich. **Wir fordern, dass die Umgehungsstraße als kurz- bzw. mittelfristiges Ziel in den Lärmaktionsplan aufgenommen wird.**
Aktuell lassen verschiedene Schriftwechsel zwischen den Behörden wie Landratsamt, Regierungspräsidium, Verkehrsministerien in Land und Bund mit Mitgliedern der BI den Schluss zu, dass die zuständigen Ministerien an einer Umsetzung einer Umgehungsstraße überhaupt kein Interesse haben. Durch ihre Verhinderungshaltung gegenüber der Gemeinde und deren Bürgerinnen und Bürger wirkt dies eher wie eine Beschäftigungstherapie.

Fazit:
Wir halten es für dringend erforderlich, umgehend die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes mit der Verkehrskonzeption der Gemeinde zu verknüpfen. In diese Betrachtungen sind auch die Schadstoffbelastungen mit einzubinden. Es ist allen bewusst, dass nur eine **ganzheitliche Lösung** der durch den Durchgangsverkehr oder den Zielverkehr zum/vom Bahnhof hervorgerufenen Probleme eine Entlastung für den Ortskern und die Bereiche Schillerstraße/Ehewiesen/Friedhofstraße/Bachmühlweg usw. bringt.
Die ganzheitliche Betrachtung ist, wie bereits oben erwähnt, auch für die Rechtsbindung der Verkehrsbehörde im Sinne einer rechtsfehlerfreien Abwägung aller Belange erforderlich.

Wir fordern die Gemeinde und den Gemeinderat sowie alle unsere Gemeinde vertretenden Politiker in Kreis, Land und Bund auf, die Belastungen der Kirchheimer Bevölkerung ernst zu nehmen und umgehend für die **Bereitstellung der finanziellen Mittel** für die im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen zu sorgen.

Im Auftrag:

Rolf Riecker
Vorsitzender

Exkurs: Untersuchungen der Universität Jena zur Auswirkung der Geschwindigkeit auf die innerörtlichen Geräuschimmissionen (Quelle: Lärmbekämpfung Bd. 12 (2017 Nr. 6)
Folgende Ergebnisse wurden dabei u.a. am Beispiel der Stadt Jena festgestellt:
Stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen – „Blitzer“: Nur in unmittelbarer Nähe der Anlage wird die Geschwindigkeit und damit der Lärmpegel reduziert. Nach Passieren der Anlage steigt die Geschwindigkeit um fast 10 km/h und der Lärmmittlungspegel um 1 bis 2 dB an.
Bei PKW ist im Durchschnitt der Maximalpegel bei 30 km/h um 6 dB niederer als bei 50 km/h. Im betrachteten Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 50 km/h spielt das Reifengeräusch die entscheidende Rolle für die Lärmimmission. Deshalb bewirken auch elektrische Antriebe keine nennenswerte Geräuschreduktion.