

## **Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Wertheim gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz**

auf Basis des Lärmaktionsplans 2019 und  
der Umgebungslärmkartierung 2022

Auftraggeber: Stadtverwaltung Wertheim  
Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz  
Mühlenstraße 26  
97877 Wertheim

Projektleitung: Stadtverwaltung Wertheim  
Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz  
Herr Simon Valkov  
in Kooperation mit:  
Referat für Öffentliche Ordnung  
Herr Volker Mohr

Berichtsnummer: Y0196.009.01.002

Dieser Bericht umfasst 21 Seiten Text und 44 Seiten Anhang.



Akkreditierung nach  
DIN EN ISO/IEC 17025  
für die Prüfarten Geräusche,  
Erschütterungen und  
Bauakustik

Bekanntgegebene  
Messstelle nach  
§ 29b BImSchG  
für Geräusche und  
Erschütterungen

Höchberg, 14.11.2025



Dipl.-Ing. J. Genth  
Bearbeitung



Dipl.-Geophys. S. Ibbeken  
Prüfung und Freigabe  
fachliche Verantwortung

VMPA-anerkannte  
Schallschutzprüfstelle  
nach DIN 4109,  
VMPA-SPG-210-04-BY

## Änderungsindex

Version	Datum	Geänderte Seiten/Kapitel	Hinzugefügte Seiten/Kapitel	Erläuterungen
001	11.04.2025	-	-	Erstellung
002	14.11.2025	2, 4.3, 5.3, A-1 bis A-6		Anpassungen nach Beteiligungsverfahren

## Inhaltsverzeichnis

1	Unterlagen/Quellen.....	3
2	Zusammenfassung .....	5
3	Grundlagen der Lärmaktionsplanung.....	6
3.1	Aufgabenstellung und rechtlicher Hintergrund .....	6
3.2	Berechnungsvorschriften und Lärmschwellen.....	7
3.2.1	EU-Umgebungsärmrichtlinie .....	7
3.2.2	Nationale Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften .....	7
3.3	Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen .....	9
3.3.1	Untersuchungsraum .....	9
3.3.2	Hauptlärmquellen .....	10
3.4	Zuständigkeit .....	11
4	Analyse der Lärm- und Konfliktsituation .....	12
4.1	Vorgehensweise .....	12
4.2	Belastungsstatistik LUBW .....	12
4.3	Berechnungen nach RLS-19 .....	13
5	Maßnahmenplanung.....	14
5.1	Allgemeine Maßnahmenplanung .....	14
5.1.1	Vorbemerkung.....	14
5.1.2	Aktive Schallschutzmaßnahmen .....	14
5.1.3	Passive Schallschutzmaßnahmen .....	17
5.2	Identifikation von Belastungsschwerpunkten (Hotspots).....	17
5.3	Maßnahmenplanung von Geschwindigkeitsreduzierungen .....	17
5.4	Schutz ruhiger Gebiete.....	20
5.5	Vorhandene und geplante kommunale Planungen und langfristige Strategie .....	20
6	Mitwirkung der Öffentlichkeit.....	20
7	Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan.....	21
Anhang A Kartendarstellungen		
	Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Tag.....	A-1
	Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Nacht.....	A-2
	Übersicht Maßnahmenplanung mit Hotspots, belasteten Gebäuden und berücksichtigten Straßendeckschichten (Gebäudepegel nach RLS-19) .....	A-3
	Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots .....	A-4
Anhang B Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen		

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3.1: Untersuchungsraum Stadt Wertheim mit nach RLS-19 kartierten Straßen (ohne BAB A 3)	10
Abbildung 4.1: Belastungsstatistik 2022 LUBW /15/ (Darstellung aus der Berichterstattung an die EU)..	12
Abbildung 5.1: Ebenen der Lärminderungsplanung (Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, "Handbuch Lärmaktionspläne", 2015).....	15

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 3.1: Orientierungswerte Lärmschutz-Richtlinien-StV .....	9
Tabelle 3.2: Hauptlärmquellen und zusätzliche Straßen.....	10
Tabelle 4.1: Belastete Personen oberhalb von Lärmschwellen, Berechnung nach RLS-19.....	13
Tabelle 5.1: Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung /12/ .....	16
Tabelle 5.2: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 1 bis 6.....	18
Tabelle 5.3: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 6 bis 10 und Gesamtwirkung.....	19

# 1 Unterlagen/Quellen

Nr.	Dokument/Quelle
/1/	RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm
/2/	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 24. Februar 2025 (BGBl. 2025 I Nr. 58) geändert worden ist
/3/	Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV), Verkehrslärmschutzverordnung vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 4. November 2020 (BGBl. I S. 2334) geändert worden ist
/4/	Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) (34. BImSchV) vom 6. März 2006 (BGBl. I S. 516), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 28. Mai 2021 (BGBl. I S. 1251) geändert worden ist
/5/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB)
/6/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Datenbank für die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB-D)
/7/	Bundesanzeiger, BAnz AT 05.10.2021 B4, Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB)
/8/	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 – RLS-19
/9/	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990 – RLS-90
/10/	Lärmschutz-Richtlinien-StV, Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm vom 23.11.2007

---

Nr. Dokument/Quelle

---

- /11/ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 24 der Verordnung vom 11. Dezember 2024 (BGBl. 2024 I S. 411) geändert worden ist
- /12/ Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI), LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, Dritte Aktualisierung, 19.09.2022
- /13/ Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg, Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung, 08.02.2023
- /14/ Verordnung der Landesregierung, des Umweltministeriums und des Verkehrsministeriums über Zuständigkeiten für Angelegenheiten des Immissionsschutzes (Immissionsschutz-Zuständigkeitsverordnung - ImSchZuVO) Vom 11. Mai 2010
- /15/ Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW), Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung 2022, <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>  
Berechnungsmodell der Lärmkartierung nach BUB und nach RLS-19 im Format Shape
- /16/ Stadt Wertheim, Verkehrszahlen Bestenheider Landstraße, Bestenheider Höhenweg, Berliner Ring, Stand 2024
- /17/ Wölfel Engineering GmbH + Co. Kg, Lärmaktionsplan der Stadt Wertheim gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz, 08.11.2019
- /18/ Wölfel Engineering GmbH + Co. Kg, „IMMI“ Release 20241121, Programm zur Schallimmissionsprognose qualitätsgesichert nach DIN 45687:2006 bzw. ISO 17534-1:2015, überprüft durch A-QNS

## 2 Zusammenfassung

Die große Kreisstadt Wertheim liegt etwa 140 km nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart im Norden Baden-Württembergs und hat rund 23.000 Einwohner. Wertheim ist die nordöstlichste Stadt in Baden-Württemberg und liegt unmittelbar an der Mündung der Tauber in den Main. Der Main stellt gleichzeitig die nördliche Stadt- sowie die Landesgrenze zum Freistaat Bayern dar. Die Stadt hat eine Gesamtfläche von rund 139 km<sup>2</sup> und umfasst neben der Kernstadt mit fünf Stadtteilen 15 Ortschaften.

Gemäß § 47 d BImSchG /2/ ist die Stadt Wertheim dazu verpflichtet, auf Grundlage der Lärmkartierung 2022 und unter Information und Beteiligung der Öffentlichkeit die Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2019 durchzuführen und an die EU-Kommission zu übersenden. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, Belastungsschwerpunkte innerhalb der Stadt zu überprüfen und die Lärmbelastung weiter zu reduzieren.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung in der Stadt Wertheim ist das Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz in Kooperation mit dem Referat für Öffentliche Ordnung.

In der Lärmkartierung 2022 für die Hauptverkehrsstraßen wurden durch das Landesamt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) im Stadtgebiet Wertheim die Landesstraßen L 2310 und L 508 sowie die Bundesautobahn BAB A 3 kartiert. Die an der Autobahn liegenden Siedlungsgebiete Bettingen und Dertingen werden hier in Abstimmung mit der Stadt Wertheim nicht weiter berücksichtigt, da im Rahmen des 6-spurigen Ausbaus eine umfassende Lärmschutzplanung umgesetzt wurde.

Im Sinne einer konsequenten Lärmaktionsplanung hat sich die Stadt Wertheim entschieden, eine Nachkartierung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) mit korrigierten Verkehrsdaten und zusätzlichen Straßen durchführen zu lassen. Diese aktualisierten Daten führen zu realistischeren Lärmpegeln und Lärmbetroffenheiten als in der ursprünglichen Lärmkartierung 2022 ausgewiesen.

Mit den Ergebnissen der Nachkartierung wurde eine Hotspot-Analyse durchgeführt, um Gebiete mit einer hohen Anzahl an lärmbelasteten Anwohnenden aus der Aktionsplanung 2019 zu überprüfen bzw. neu zu identifizieren, in denen Beurteilungspegel über 55 dB(A) in der Nacht auftreten.

Dabei konnten insgesamt 10 Hotspots in den Bereichen Bestenheid Mitte, Bestenheid Süd, Bismarckstraße, Uihleinstraße, Innenstadt Ost, Eichel Mitte, Eichel Ost, Urphar, Berliner Ring und Bestenheider Höhenweg identifiziert werden, von denen in 7 Bereichen vordringlicher Handlungsbedarf besteht (in Bestenheid Mitte, Bestenheider Höhenweg und Berliner Ring sind die Belastungen vergleichsweise gering).

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden verschiedene für die Stadt Wertheim geeignete Maßnahmen zur Lärminderung diskutiert. In den Aktionsplan aufgenommen wurden umfassende Reduzierungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h, 40 km/h und 30 km/h, teilweise nur in der Nacht.

In den Hotspots werden 213 Menschen von Pegeln über 65 dB(A) am Tag belastet. Pegel der Gesundheitsgefährdung von über 70 dB(A) belasten 11 Personen am Tag. In der Nacht werden knapp 100 Menschen von Pegel der Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) belastet. Unter Annahme der Umsetzung aller untersuchten Geschwindigkeitsreduzierungen werden in der Nacht 45 % aller Gesundheitsgefährdungen durch Lärm vermieden.

Besonders lärmoptimierte Straßenbeläge wurden nicht vorgesehen, da das untersuchte Straßennetz kürzlich saniert wurde bzw. in bestehenden Planungen zeitnah saniert wird.

In die Lärmaktionsplanung können bei Erfordernis Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete aufgenommen werden. Da derzeit keine Entwicklungen zu erwarten sind, die zu einer Verlärmung von bestehenden, ruhigen Erholungsgebieten führen, werden keine ruhigen Gebiete im Lärmaktionsplan definiert.

Langfristige Maßnahmen zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bestehen im ständigen Ausbau des Stadtbusnetzes und des Radwegnetzes.

Die Mitwirkung der Öffentlichkeit wird durch öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplans und Entgegennahme von Hinweisen und Vorschlägen von Mitte April bis Mitte Mai 2025 gewährleistet.

## 3 Grundlagen der Lärmaktionsplanung

### 3.1 Aufgabenstellung und rechtlicher Hintergrund

Die Stadt Wertheim hat im Jahr 2019 einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der auf den Ergebnissen der Lärmkartierung des Jahres 2012 basiert. Gemäß § 47 d BImSchG /2/ sind Lärmaktionspläne alle 5 Jahre bzw. bei bedeutsamen Änderungen der Lärmsituation auch zuvor zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben. Spätestens mit der Lärmkartierung des Jahres 2022 ist diese Überprüfung und Fortschreibung erforderlich.

Nach § 47d Abs. 2 BImSchG haben Lärmaktionspläne und auch deren Überprüfungen u. a. den Mindestanforderungen des Anhangs V der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG /1/ zu entsprechen.

Die Aktionspläne müssen danach mindestens folgende Angaben und Unterlagen enthalten:

- eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die zu berücksichtigen sind,
- die zuständige Behörde,
- den rechtlichen Hintergrund,
- alle geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5,
- eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,
- eine Bewertung der geschätzten Anzahl 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 fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,
- die langfristige Strategie,
- finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse, Kosten-Nutzen-Analyse,
- die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans.

In den Aktionsplänen sollten Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen (die sich belästigt fühlen, unter Schlafstörungen leiden oder anderweitig beeinträchtigt sind) enthalten sein.

Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen von Lärmaktionsplänen gehört. Die Öffentlichkeit erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit sich an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne zu beteiligen. Die Ergebnisse der Mitarbeit sind zu berücksichtigen, die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten.

## 3.2 Berechnungsvorschriften und Lärmschwellen

### 3.2.1 EU-Umgebungs-lärmrichtlinie

Die EU-Umgebungs-lärmrichtlinie 2002/49/EG wurde in den Jahren 2005 und 2006 im deutschen Recht in den Paragraphen 47 a-f des BImSchG sowie in der 34. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über die Lärmkartierung) verankert.

Nach der Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV /4/ sind in der Lärmkartierung folgende Lärmindizes zu berechnen:

- $L_{\text{Day}}$  12 Stunden, beginnend um 6.00 Uhr,
- $L_{\text{Evening}}$  4 Stunden, beginnend um 18.00 Uhr,
- $L_{\text{Night}}$  8 Stunden, beginnend um 22.00 Uhr.

Daraus ist der 24-Stunden Lärmindex  $L_{\text{DEN}}$  wie folgt zu bilden:

$$L_{\text{DEN}} = 10 * \lg \frac{1}{24} \left( 12 * 10^{\frac{L_{\text{Day}}}{10}} * 4 * 10^{\frac{L_{\text{Evening}}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{\text{Night}}+10}{10}} \right)$$

In die weitere Bewertung gehen üblicherweise nur die Lärmindizes  $L_{\text{DEN}}$  (nicht zu verwechseln mit „Tag“) und  $L_{\text{Night}}$  ein.

Die Berechnungen erfolgen nach den Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB) /5/ i. V. m. der Datenbank für die Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (BUB-D) /6/. Die Belastetenzahlen werden nach den Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) /7/ ermittelt.

Die vorgenannten Berechnungsmethoden wurden erstmalig in der Lärmkartierung des Jahres 2022 angewendet. Die Lärmkartierungen der vorhergehenden Stufen erfolgten nach anderen, teils deutlich abweichenden Methoden. Die Berechnungsergebnisse der aktuellen Kartierung sind daher mit älteren Ergebnissen nicht direkt vergleichbar.

Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg /13/ führt zu Lärmschwellen in Abschnitt 2.5.1 aus:

*„Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Daher sind Bereiche mit Lärmbelastungen ab 65 dB(A)  $L_{\text{DEN}}$  und 55 dB(A)  $L_{\text{Night}}$  bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung auf jeden Fall zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist durch die Festlegung geeigneter Maßnahmen darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten. [...]*

*Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen und im Blick auf den Gesundheitsschutz grundrechtlich relevanten Lärmbelastungen ab 70 dB(A)  $L_{\text{DEN}}$  und 60 dB(A)  $L_{\text{Night}}$ .“ /13/*

### 3.2.2 Nationale Berechnungs- und Beurteilungsvorschriften

Zum Berechnungsverfahren von Beurteilungspegeln für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen) und zur Gewichtung der Lärmsituation führt der Kooperationserlass ebenfalls in Abschnitt 2.5.1 aus:

*„Berechnungsverfahren*

*Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 [/8/] anzuwenden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) [/3/] vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit 1. März 2021 anzuwenden. Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 [/9/] sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV [/10/]. Bei Anwendung der RLS-19 sind insbesondere auch*

die dort ausgewiesenen Straßendeckschichtkorrekturwerte zu berücksichtigen (Tab. 4a der RLS-19 unter Berücksichtigung ggf. später erfolgnder Aktualisierungen). [...]

*Gewichtung der Lärmsituation bei der Ermessensausübung*

Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO [/11/] eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).

Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36)<sup>[...]</sup>.

Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.“ /13/

Abschließend wird Abschnitt 2.5.1 des Kooperationserlasses darauf hingewiesen:

„Auf das Zustimmungserfordernis nach Ziffer V zu § 45 der VwV-StVO bei Maßnahmen der Straßenverkehrsbehörden zum Schutz vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1 b Nr. 5 StVO wird gemäß Ziffer VI. zu § 45 der VwV-StVO verzichtet, soweit es sich um Maßnahmen zur Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274) im Innerortsbereich handelt.

Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind die unteren Straßenverkehrsbehörden als zuständige Fachbehörde weiter zu beteiligen, da sie für die Durchsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständig sind. Es entfällt jedoch der bisherige Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höhere Straßenverkehrsbehörden.

Die Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen nach § 45 StVO [...] sind mit Referat 46 des Verkehrsministeriums als oberster Straßenverkehrsbehörde abgestimmt und gelten unabhängig davon, ob straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen eigenständig oder als Maßnahme eines Lärmaktionsplans ergriffen werden sollen. Sie sind von den Verkehrsbehörden zu beachten.“ /13/

§ 47d Abs. 6 i. V. 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, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Ist dies gegeben, ist die Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet.

Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Gemäß der Richtlinie kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn am Immissionsort die folgenden Beurteilungspegel, berechnet nach RLS-90<sup>1</sup>, überschritten werden:

Tabelle 3.1: Orientierungswerte Lärmschutz-Richtlinien-StV

Nutzung	tags/ dB(A)	nachts/ dB(A)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	70	60
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	72	62
Gewerbegebiete	75	65

### 3.3 Untersuchungsraum und Hauptlärmquellen

#### 3.3.1 Untersuchungsraum

Die große Kreisstadt Wertheim liegt etwa 140 km nördlich der Landeshauptstadt Stuttgart im Norden Baden-Württembergs und hat rund 23.000 Einwohner. Wertheim ist die nordöstlichste Stadt in Baden-Württemberg und liegt unmittelbar an der Mündung der Tauber in den Main. Der Main stellt gleichzeitig die nördliche Stadt- sowie die Landesgrenze zum Freistaat Bayern dar. Die Stadt hat eine Gesamtfläche von rund 139 km<sup>2</sup> und umfasst neben der Kernstadt und fünf Stadtteilen 15 Ortschaften. Die Lage des Stadtgebiet Wertheims ist in Abbildung 3.1 dargestellt.

Das Stadtgebiet Wertheims wird durch die Landesstraße L 2310 in ost-westlicher Richtung durchzogen, Wertheim selber wird darüber hinaus von den Landesstraßen L 508 und L 506 aus südlicher Richtung bedient. Im Nord-Osten wird das Stadtgebiet durch die Autobahn A 3 zwischen Würzburg und Frankfurt durchzogen und über die Anschlussstelle 66 „Wertheim/Lengfurt“ angebunden. Unweit der Anschlussstelle zur A 3 zweigt östlich von Bettingen die L 617 von der L 2310 ab, bevor sie über die Landesgrenze in den Freistaat Bayern tritt und zur Staatsstraße St 2299 wird. Neben der guten Anbindung durch die Straße wird die Stadt Wertheim darüber hinaus durch die Bahnstrecke 4920 mit zahlreichen Regionalzügen bedient.

Von den fünf Stadtteilen und 15 Ortschaften im Stadtgebiet Wertheim sind von relevanten Pegeln der Lärmkartierung ( $L_{DEN}$  über 65 dB(A),  $L_{Night}$  über 55 dB(A)) lediglich die Innenstadt Wertheim sowie die Stadtteile Bestenheid, Eichel/Hofgarten und die Ortschaft Urphar betroffen. Die Ortschaften Bettingen und Dertingen an der A 3 sind durch bestehende Lärmschutzwände bereits vor den genannten Pegelüberschreitungen geschützt und somit nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.

<sup>1</sup> Berechnungen nach RLS-90 sind gemäß Kooperationserlass nicht mehr erforderlich. Die Orientierungswerte sind auf Berechnungen nach RLS-19 anzuwenden.

### 3.3.2 Hauptlärmquellen

Hauptlärmquellen sind kartierte Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehr von mehr als 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr. Der Gemeinde steht es frei, zusätzliche Straßen in die Lärmaktionsplanung aufzunehmen. Diese Ergänzung wurde für zwei Straßen vorgenommen (siehe Abbildung 3.1):

Tabelle 3.2: Hauptlärmquellen und zusätzliche Straßen

Stadtteil/Ortschaft	Straße
Innenstadt	L 2310 (Packhofstraße, Eichelgasse) L 508 (Bismarckstr., Neue Vockenroter Steige) Berliner Ring (Ergänzung)
Bestenheid	L 2310 (Bestenheider Landstraße) Bestenheider Höhenweg (Ergänzung)
Eichel/Hofgarten	L 2310 (Würzburger Straße)
Urphar	L 2310 (Maintalstraße)

Die Prüfung des akustischen Kartierungsmodells der Lärmkartierung<sup>2</sup> hat ergeben, dass die L 2310 im Bereich der gesamten Bestenheider Landstraße (zwischen Mainbrücke der L 508 und Ortsausgang West von Bestenheid) dort nicht berücksichtigt wurde. Dieser Straßenabschnitt wurde in das RLS-19-Berechnungsmodell der Lärmaktionsplanung als Korrektur aufgenommen.

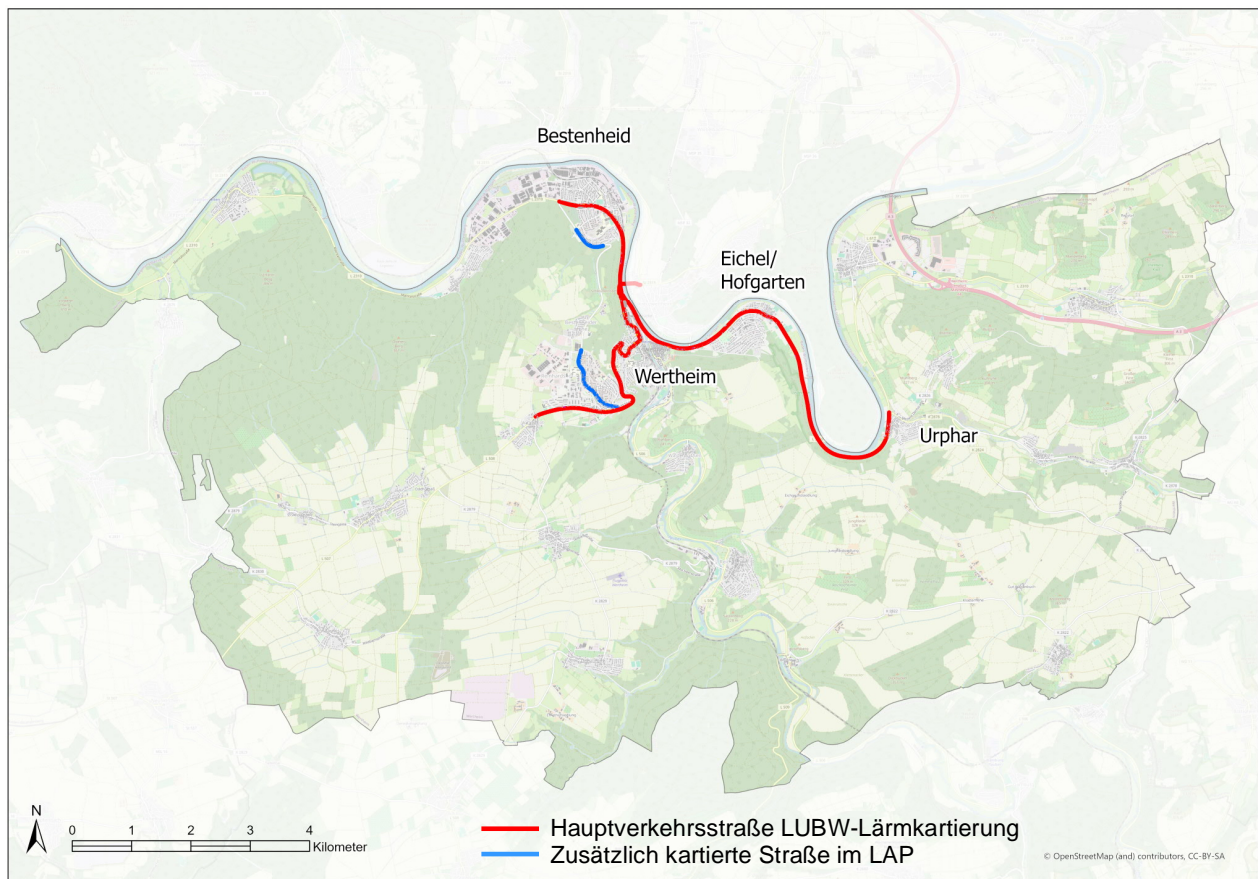


Abbildung 3.1: Untersuchungsraum Stadt Wertheim mit nach RLS-19 kartierten Straßen (ohne BAB A 3)

<sup>2</sup> Das Berechnungsmodell mit Verkehrsparametern nach BUB und nach RLS-19 wurde den Gemeinden vom LUBW /15/ übergeben

### 3.4 Zuständigkeit

Die Zuständigkeiten für die Lärmaktionsplanung ist in § 47e Abs. 1 und 4 BImSchG i. V. m. § 6 ImSchZuVO /14/ geregelt. Zuständig für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen sind demnach die Städte und Gemeinden für

- Ballungsräume,
- Hauptverkehrsstraßen,
- nicht-bundeseigene Haupteisenbahnstrecken und
- Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen, die nicht in Bundeshoheit liegen,

das Regierungspräsidium Stuttgart für den

- Flughafen Stuttgart,

das Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

- für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit.

Die Lärmaktionsplanung stellt für Städte und Gemeinden eine weisungsfreie Pflichtaufgabe dar, d. h. diese Aufgaben werden von den Städten und Gemeinden eigenständig im Rahmen der kommunalen Selbstverwaltung wahrgenommen /13/.

Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung von Hauptverkehrsstraßen ist damit die

Stadtverwaltung Wertheim

Referat für Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz

in Kooperation mit dem Referat für Öffentliche Ordnung

Mühlenstraße 26

97877 Wertheim

Die Lärmaktionsplanung wird nach Fertigstellung auf der Homepage der Stadt Wertheim ([www.wertheim.de](http://www.wertheim.de)) veröffentlicht und kann im Rathaus (Mühlenstraße 26) zu den Geschäftszeiten eingesehen werden.

## 4 Analyse der Lärm- und Konfliktsituation

### 4.1 Vorgehensweise

Die Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten erfolgt über die Darstellung der Belastungsstatistik 2022 der Lärmkartierung durch das LUBW. In diesen Daten sind die Korrektur der Bestenheider Landstraße und die weiteren ergänzten Straßen (siehe Kapitel 3.3.2) nicht enthalten.

Die um die entsprechenden Straßen korrigierte und ergänzte Lärmbelastung wird über Neu-Berechnungen nach RLS-19 dargestellt.

Ein Vergleich mit der Belastungsstatistik des Jahres 2012 aus der Lärmaktionsplanung 2019 wird nicht vorgenommen, da die unterschiedlichen Berechnungs- und Analysemethoden einen solchen Vergleich nicht zulassen.

### 4.2 Belastungsstatistik LUBW

Die Lärmkartierung des LUBW weist folgende Belastungen aus:

<b>2. Bewertung der Ist-Situation</b>					
<b>2.1 Anzahl von Personen, die Verkehrslärm ausgesetzt sind (gemäß Lärmkartierung) [5]</b>					
<b>2.1.1 Hauptverkehrsstraßen</b>					
Angaben über die geschätzte Zahl der betroffenen Menschen in den Isophonenbändern					
LDEN [dB(A)]	>55-59	>60-64	>65-69	>70-74	>75
Anzahl Betroffene	1.251	968	295	94	4
LNIGHT [dB(A)]	>50-54	> 55-59	>60-64	>65-69	>70
Anzahl Betroffene	1280	508	100	20	0
Angaben über lärmbelastete Flächen, Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser im kartierten Gebiet					
LDEN [dB(A)]	>55	>65	>75		
Fläche [km²]	17,3	6,9	1,5		
Wohnungen [Anzahl]	1244	187	2		
Schulgebäude [Anzahl]	8	4	0		
Krankenhausgebäude [Anzahl]	0	0	0		
Angaben zur geschätzte Zahl der gesundheitsschädlichen Auswirkungen und Belästigungen					
	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörung		
Anzahl Betroffene	1	423	112		
<b>2.2 Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten [6]</b>					
Anzahl der Personen, die in dem vom Lärmaktionsplan erfassten Gebiet...					
... einer Lärmbelastung ab 55 dB(A) LDEN durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind			2.612		
... einer Lärmbelastung ab 50 dB(A) LNight durch Lärm von Hauptverkehrsstraßen ausgesetzt sind			1.908		

Abbildung 4.1: Belastungsstatistik 2022 LUBW /15/ (Darstellung aus der Berichterstattung an die EU)

Mit 393 Personen, die einer Lärmbelastung ab  $L_{DEN}$  65 dB(A) ausgesetzt sind und 628 Personen ab einem  $L_{Night}$  von 55 dB(A) (in Abbildung 4.1 rot umrandet) besteht die Notwendigkeit einer qualifizierten Lärmaktionsplanung (siehe Kapitel 3.2.1).

### 4.3 Berechnungen nach RLS-19

Die für die Lärmaktionsplanung wesentliche Analyse der Lärm- und Konfliktsituation und die darauf aufbauende Wirkungsanalyse von lärmmindernden Maßnahmen erfolgt über Berechnungen nach RLS-19 mit der Software IMMI /18/. Für diese Berechnungen wurde das akustische Berechnungsmodell<sup>3</sup> der Lärmkartierung übernommen und mit folgenden Änderungen, Korrekturen und Ergänzungen versehen:

- Aufnahme der Bestenheider Landstraße (Quelle Verkehrszahlen: Stadt Wertheim /16/). Eine geplante Belagsanierung mit Asphaltbeton wurde vorausgreifend berücksichtigt.
- Ergänzung Berliner Ring und Bestenheider Höhenweg (Quelle Verkehrszahlen: Stadt Wertheim /16/). Ohne Berücksichtigung einer Belagsanierung angenommen („Gußasphalt“)
- Korrektur Landesstraße L 2310, Taubermündung bis östlicher Ortsausgang Eichel: Der gesamte Abschnitt ist tatsächlich mit einem Straßenbelag des Typs Asphaltbeton bzw. Splittmastixasphalt versehen. Abweichend davon wurde in der Lärmkartierung (mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes im westlichen Eichel) ein um 2 dB „lauterer“ Gußasphalt kartiert.
- Korrektur Neue Vockenroter Steige: In der Lärmkartierung wurde stadteinwärts in der Kurve „Am Tannenberg“ eine zu hohe zul. Geschwindigkeit (60 km/h) angesetzt.
- Korrektur Mainbrücke Wertheim einschl. Zufahrt Eichelsteig: in der Lärmkartierung fehlerhaft mit dem Verkehr der L 2310 und einer zul. Geschwindigkeit von 100 km/h berücksichtigt. Diese Straßenabschnitte waren tatsächlich nicht zu kartieren und blieben bei der Neuberechnung unberücksichtigt.
- Bismarckstraße: Berücksichtigung einer geplanten Belagsanierung mit Asphaltbeton („Gußasphalt“ in der Lärmkartierung).

Die resultierende Lärmkarte der Beurteilungspegel  $L_{Tag}$  und  $L_{Nacht}$  ist auf den Seiten A-1 und A-2 dokumentiert.

Für die Belastungsstatistik wird an jedem Gebäude der jeweils höchste berechnete Beurteilungspegel herangezogen und der Gesamtzahl der Einwohnenden zugeordnet:

Tabelle 4.1: Belastete Personen oberhalb von Lärmschwellen, Berechnung nach RLS-19

Tag			Nacht		
$\geq 65$ dB(A)	$\geq 67$ dB(A)	$\geq 70$ dB(A)	$\geq 55$ dB(A)	$\geq 57$ dB(A)	$\geq 60$ dB(A)
241	123	11	525	260	101

Auch mit 241 Personen, die einer Lärmbelastung ab  $L_{Tag}$  65 dB(A) ausgesetzt sind und 525 Personen ab einem  $L_{Nacht}$  von 55 dB(A) besteht die Notwendigkeit einer qualifizierten Lärmaktionsplanung (siehe Kapitel 3.2.1).

Die genannten Belastungszahlen nach RLS-19 sind aus folgenden Gründen nicht mit den Belastungszahlen der Lärmkartierung vergleichbar:

- Beurteilungszeit von  $L_{Tag}$  entspricht nicht  $L_{DEN}$  (Tag, Abend, Nacht)
- Modelldaten in RLS-19-Berechnung gegenüber Lärmkartierung verändert/korrigiert
- Personenzuordnung zu Pegeln am Gebäude unterschiedlich

<sup>3</sup> Das Berechnungsmodell wurde einschließlich der Verkehrsparametern nach RLS-19 vom LUBW übergeben

Für die ausgewiesenen Betroffenheiten über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht „verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten“ (siehe Kapitel 3.2.2). Bei Überschreitung der Werte 67 dB(A) bzw. 57 dB(A) (Tag/Nacht) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. /13/

## 5 Maßnahmenplanung

### 5.1 Allgemeine Maßnahmenplanung

#### 5.1.1 Vorbemerkung

Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans hat sich die Stadt Wertheim dazu entschlossen, die Lärmbelastung und damit die Anzahl lärm betroffener Personen weiter zu senken. Zur Lärminderung kommt grundsätzlich eine Vielzahl von Lärminderungsmaßnahmen in Betracht, von denen sich je nach örtlicher Situation jedoch meist nur wenige Maßnahmen sinnvoll umsetzen lassen.

In der Lärmaktionsplanung geht es maßgeblich darum, Lärm am Ort der Entstehung (Emissionsort) zu vermeiden bzw. zu vermindern (siehe Abbildung 5.1, Ebene 1). Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Lärmemissionen räumlich in weniger belastete Gebiete zu verlagern oder aktiven/passiven Lärmschutz zu betreiben (Ebene 2). Erst wenn die Lärminderungspotentiale vorgenannter Handlungsmöglichkeiten erschöpft sind, kommen Minderungsmaßnahmen am Einwirkort (Immissionsort) in Betracht (Ebene 3). Mit dieser Rangordnung folgt die Lärmaktionsplanung einem wichtigen Grundprinzip des Umweltschutzes, negative Umweltauswirkungen vorrangig an der Quelle zu vermeiden. Eine Maßnahmenplanung unmittelbar am Immissionsort kann punktuell zwar hohes Potential aufweisen, in der Fläche bieten solche Maßnahmen jedoch keine umfassende Lärminderung.

Somit sind aktive Maßnahmen an der Entstehungsquelle passiven Maßnahmen am Einwirkort vorzuziehen.

#### 5.1.2 Aktive Schallschutzmaßnahmen

Die pauschale Wirksamkeit von aktiven Maßnahmen zur Lärminderung wird in Tabelle 5.1 veranschaulicht. „Sehr positive Auswirkungen“ (++) haben demnach unter den Maßnahmen, auf die die Stadt Wertheim einen Einfluss hat, die Reduzierung der Geschwindigkeit, lärmindernde Fahrbahnbeläge, instandgesetzte Fahrbahnbeläge und Schallschutzwände.

Die Reduzierung der Geschwindigkeit als Minderungsmaßnahme wird ausführlich in Kapitel 5.3 behandelt. Dieser Maßnahmentyp bildet den Schwerpunkt der vorliegenden Lärmaktionsplanung.

Lärmindernde Fahrbahnbeläge bzw. Instandsetzungen von Fahrbahnbelägen wurden in der Stadt Wertheim bereits umfassend umgesetzt. Im Abschnitt der L 2310 von der Kreuzung mit der L 508 bis zum östlichen Ortsausgang Eichel/Hofgarten und auf der L 508 Uihleinstraße bis Ortsausgang Wertheim kamen dabei Asphaltbeton AC 11 oder Splittmastixasphalt zum Einsatz<sup>4</sup>. Für den Abschnitt der L 2310 von der Kreuzung mit der L 508 bis zum westlichen Ortsausgang Bestenheid und die L 508 Bismarckstraße sind vergleichbare Sanierungen in den kommenden 5 Jahren fest eingeplant (siehe Seite A-3). In den Berechnungen zur Lärmaktionsplanung wird auf den genannten Straßen ein Asphaltbelag der Qualität AC 11 (bzw. Splittmastix) vorausgesetzt. Ausgenommen davon sind der Bestenheider Höhenweg und der Berliner Ring, deren Belagsanierung in den kommenden 5 Jahren nicht vorgesehen ist.

Bei zukünftigen Belagsanierung sollte geprüft werden, ob besonders lärmindernde Verfahren zum Einsatz kommen können.

---

<sup>4</sup> Gemäß RLS-19 bewirken Asphaltbeton AC 11 bzw. Splittmastixasphalt eine Pegelminderung von knapp 3 dB gegenüber nicht geriffeltem Gußasphalt (letzterer wird in der RLS-19 als Referenz herangezogen)

Schallschutzwände erreichen eine relevant lärmindernde Wirkung erst bei deutlicher Unterbrechung der Sichtachse zwischen Lärmquelle und Empfangsort. Im innerstädtischen Straßenbereich kommen Schallschutzwände daher meist nicht in Betracht und werden auch nicht gewünscht. Schallschutzwände werden in der vorliegenden Lärmaktionsplanung in Abstimmung mit der Stadt Wertheim daher nicht weiter untersucht.

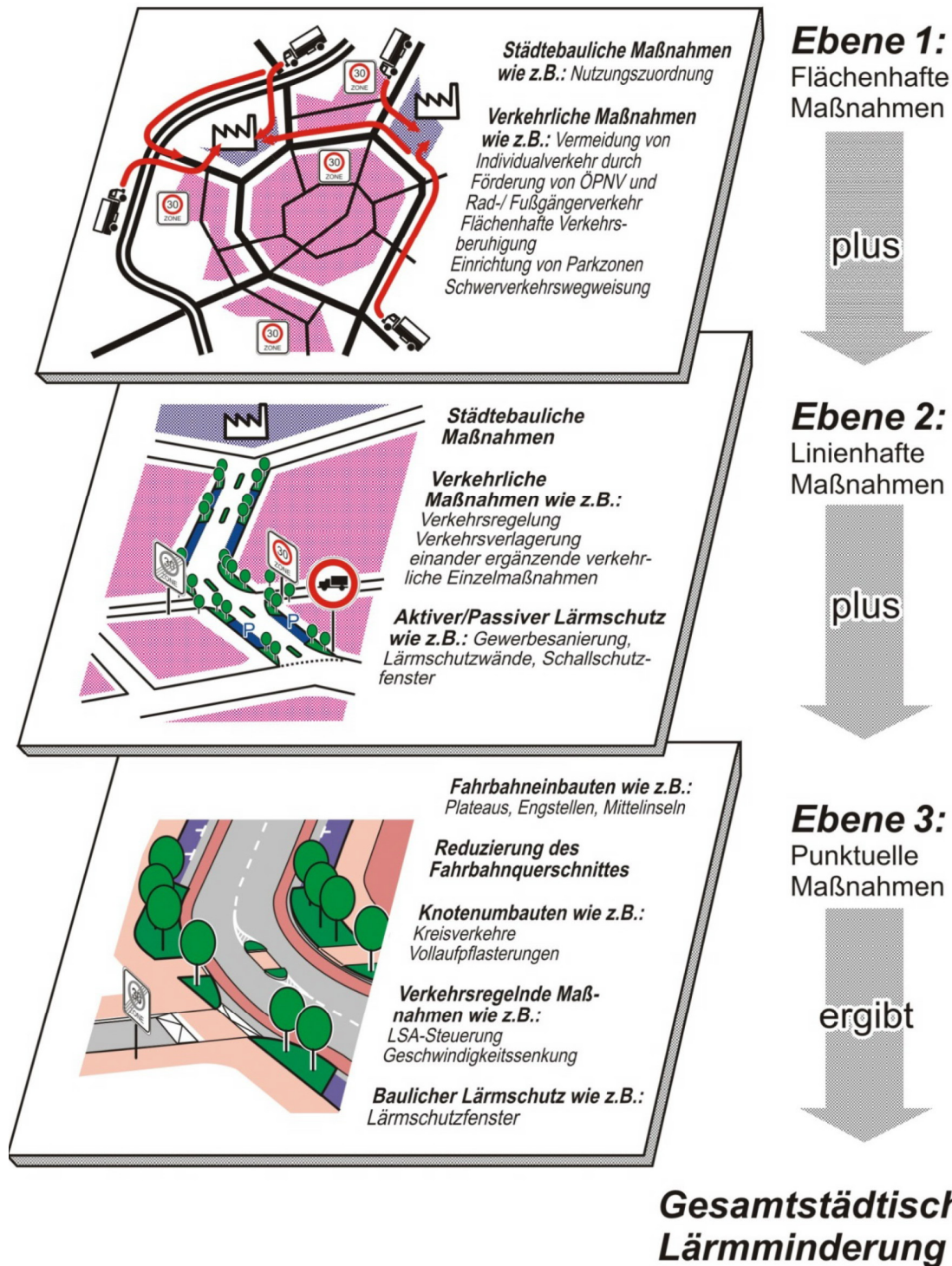


Abbildung 5.1: Ebenen der Lärminderungsplanung (Quelle: PGT Umwelt und Verkehr GmbH, "Handbuch Lärmaktionspläne", 2015).

Tabelle 5.1: Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung und Luftreinhaltung /12/

Maßnahme	Lärm	Luft	räumliche Wirkung/ Sekundäreffekte	Zeitraumen
Reduzierung der fahrzeugseitigen Schadstoffemissionen	0	++	gesamtstädtische Wirkung	entsprechend der technischen Entwicklung
Reduzierung der fahrzeugseitigen Geräuschemissionen	++	0		
Reduzierung der Kfz-Verkehrsmenge durch weitgehende Modal-Split-Änderungen	0+	0+	gesamtstädtische Wirkung; positive Effekte Verkehrsreduzierung	langfristig
Gesamtstädtische Reduzierung der Lkw-Anteile	0+	+		
Verkehrslenkung und -umverteilung	+	+	Straßenraum; Verdrängungseffekte	kurz- bis mittelfristig
Kleinräumige Reduzierung der Lkw-Anteile	+	+		
Erhöhung der Anteile schadstoffarmer Fahrzeuge im Straßenraum	0	+	Straßenraum; ggf. Verdrängungseffekte	Kurzfr.; bei technischer Weiterentwicklung nachl. Effekte
Erhöhung der Anteile lärmarmen Fahrzeuge im Straßenraum	++	0+		
Reduzierung der Geschwindigkeit	++	0+	Straßenraum; Erhöhung Verkehrssicherheit;	kurzfristig
Verbesserung des Verkehrsflusses	+	+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Immissionsmindernde Straßenraumorganisation	0+	0+	Straßenraum; ggf. Verbesserung Verkehrsabwicklung	
Lärmindernder Fahrbahnbelag	++	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Instandsetzung der Fahrbahnoberfläche	++	+		
Verlegen der Fahrstreifen in Straßenmitte	+	0	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Schallschutzwand	++	0+	Straßenraum	kurz- bis mittelfristig
Bewertung:    ++    sehr positive Auswirkungen +    positive Auswirkungen 0    weitgehend wirkungsneutral (0+ mit positiver Tendenz, 0- mit negativer Tendenz)				

Sehr positive Auswirkung und im Rahmen der Lärmaktionsplanung umsetzbar

### 5.1.3 Passive Schallschutzmaßnahmen

Sind keine aktiven emissionsseitigen Maßnahmen umsetzbar oder führen diese nicht zu einer ausreichenden Minderung, so können Schallschutzfenster, schallgedämmte Lüftungseinrichtungen und/oder andere passive Schallschutzmaßnahmen für Wohn-, Aufenthalts- und Schlafräume Anwohnende (zusätzlich) vor Lärm schützen. Schallschutzfenster und schallgedämmte Lüftungseinrichtungen haben im Außenbereich, für Balkone, Terrassen und Loggien zwar keine Wirkung, im Innenraum gewährleisten sie jedoch die Einhaltung gesunder Wohnverhältnisse. Dies gilt insbesondere für die Nacht, in der gemäß Lärmwirkungsforschung in Schlafräumen Pegel von 30 dB(A) nicht überschritten werden sollten.

Schallschutzfenster werden je nach erforderlichem Schalldämmmaß in unterschiedliche Schallschutzklassen unterteilt. Die erforderlichen Schalldämmmaße der Schallschutzklassen I und II werden bereits beim Einbau von Fenstern herkömmlicher Bauweise gewährleistet. Erst wenn aufgrund hoher Außenlärmpegel Schalldämmmaße der Schallschutzklasse III oder höher erforderlich sind, kommen spezielle Schallschutzfenster mit erhöhten Schalldämmmaßen zum Einsatz.

Im Rahmen der Lärmsanierung an bestehenden Straßen und Schienenwegen können passive Schallschutzmaßnahmen mit maximal  $\frac{3}{4}$  der anfallenden Gesamtkosten bezuschusst werden. Die Finanzierung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung erfolgt durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Es besteht allerdings kein Rechtsanspruch auf Bezuschussung und die Bewilligung ist nur im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel möglich.

Der Kartendarstellung auf Seite A-3 sind mit dem Eintrag „Fenster“ Abschnitte zu entnehmen, in denen eine zusätzliche Lärminderung durch passiven Schallschutz empfohlen wird.

## 5.2 Identifikation von Belastungsschwerpunkten (Hotspots)

Die in Tabelle 4.1 ermittelten Belastungen oberhalb von Lärmschwellen sind über die Einfärbung von Gebäuden, in denen lärmbelastete Personen wohnen, auf Seite A-3 kartografisch dargestellt. Es bilden sich 10 Belastungsbereiche (Hotspots) heraus, die teilweise bereits in der Lärmaktionsplanung 2019 untersucht wurden und in der vorliegenden Planung identisch dazu nummeriert sind. Hinzugekommen sind Urphar und mit geringer Belastung der Berliner Ring und der Bestenheider Höhenweg. Bestenheid Mitte ist ebenfalls nur gering belastet und wird informativ weiter mit aufgeführt.

Detaillkarten der Hotspots mit betroffenen Gebäuden im Nullfall ohne Minderungsmaßnahmen sind auf den Seiten A-4 bis A-10 dargestellt.

## 5.3 Maßnahmenplanung von Geschwindigkeitsreduzierungen

Mit der Absenkung der Lärmschwellen unter die Werte der Lärmschutz-Richtlinien-StV, der vereinfachten Berechnung nicht in allen Geschossebenen und den weiteren verwaltungstechnischen Vereinfachungen (siehe Kapitel 3.2.2 und /13/) hat das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg in seinem Kooperationserlass die Umsetzung von Geschwindigkeitsreduzierungen erheblich erleichtert.

Im Rahmen der vorbereitenden Lärmaktionsplanung wurde daher zunächst von den beteiligten Fachbehörden unter Einbezug von Zwischenergebnissen geprüft, in welchen Hotspots Geschwindigkeitsreduzierungen infrage kommen und um welchen Betrag die Absenkung erfolgen soll. Die Übersicht der Maßnahmenplanung auf Seite A-3 zeigt die aktuell zul. Höchstgeschwindigkeiten und die geplanten reduzierten Geschwindigkeiten.

Die aus den Reduzierungen resultierenden Lärmentlastungen werden aus den in Kapitel 4.3 beschriebenen Berechnungen abgeleitet. Dazu erfolgt eine weitere Berechnung mit entsprechend reduzierten Geschwindigkeiten und die „Einwohnenden über Lärmschwellen“ werden für beide Szenarien und jeden Hotspot ausgegeben und in Tabelle 5.2 und Tabelle 5.3 über die Differenz der Einwohnenden miteinander verglichen (Hotspots ohne Maßnahme werden mit aufgeführt):

Tabelle 5.2: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 1 bis 6

1 Bestenheid Mitte, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	0	0	0	19	0	0

2 Bestenheid Süd, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 70 km/h	43	43	11	43	43	43

3 Bismarckstraße/Bahnhofstraße, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	30	2	0	75	30	0
Maßnahme 30 km/h	16	0	0	31	17	0
Differenz Einwohnende	-14	-2	0	-44	-13	0

4 Uihleinstraße, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	41	15	0	113	41	0
Maßnahme 30 km/h	0	0	0	50	0	0
Differenz Einwohnende	-41	-15	0	-63	-41	0

5 Innenstadt Ost, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	62	41	0	83	68	35
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			73	62	9
Differenz Einwohnende				-10	-6	-26

6 Eichel Mitte, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 70 km/h	3	3	0	62	11	3
Maßnahme 50 km/h	Nur Nacht			3	0	0
Differenz Einwohnende				-59	-11	-3

Tabelle 5.3: Einwohnende über Lärmschwellen in Hotspots 6 bis 10 und Gesamtwirkung

7 Eichel Ost, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	19	13	0	33	28	13
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			28	19	0
Differenz Einwohnende				-5	-9	-13

8 Urphar, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	15	5	0	29	17	5
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			24	11	2
Differenz Einwohnende				-5	-6	-3

9 Berliner Ring, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 40 km/h	0	0	0	15	0	0

10 Bestenheider Höhenweg, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand 50 km/h	0	0	0	12	0	0
Maßnahme 40 km/h	Nur Nacht			0	0	0
Differenz Einwohnende				-12	0	0

Summe alle Hotspots, Einwohnende über Lärmschwellen						
	Tag			Nacht		
dB(A):	≥ 65	≥ 67	≥ 70	≥ 55	≥ 57	≥ 60
Bestand	213	122	11	484	238	99
Maßnahmen	158	105	11	286	152	54
Differenz Einwohnende	-55	-17	-0	-198	-86	-45
Relativ	-26 %	-14 %	-0 %	-41 %	-36 %	-45 %

Die Differenzbetrachtungen zeigen, dass mit den untersuchten Geschwindigkeitsreduzierungen zahlreiche Personen von der Überschreitung von Pegelschwellen entlastet werden können. Verbleibende Überschreitungen sollten weitestmöglich durch passive Maßnahmen (siehe Kapitel 5.1.3) gelöst werden.

#### **5.4 Schutz ruhiger Gebiete**

Die Umgebungslärmrichtlinie sieht neben der Sanierung belasteter Gebiete die mögliche Ausweisung und den vorbeugenden Schutz „ruhiger Gebiete“ vor Lärm als einen Teil der Lärmaktionsplanung vor. Vordringliches Ziel ist es an dieser Stelle nicht, die Lärmbelastung in ruhigen Gebieten durch Maßnahmen zu vermindern, sondern diese vielmehr vor einer Zunahme von Lärm zu schützen. Die Maßnahmenvorschläge eines Lärmaktionsplans dürfen ausgewiesene ruhige Gebiete demnach nicht weiter verlärmern. Der Schutz ruhiger Gebiete wird durch planungsrechtliche Festsetzungen der zuständigen Behörde hergestellt, die sodann von allen zuständigen Planungsträgern bei Planvorhaben berücksichtigt werden müssen. Attraktivität und Lebensqualität werden durch den Schutz ruhiger Gebiete gewahrt bzw. erhöht, da Erholungsmöglichkeiten in unmittelbarer und naher Umgebung zur Wohnbebauung geschützt werden. Darüber hinaus treten mit der Festsetzung ruhiger Gebiete oft Synergieeffekte wie die Sicherung ökologisch oder klimatologisch wertvoller Bereiche auf.

Ruhige Gebiete können auf der einen Seite somit die Handlungsmöglichkeiten einer Stadt insbesondere bei vorhandenem Siedlungsdruck einschränken, tragen auf der anderen Seite hingegen deutlich zur Attraktivität einer Stadt bei. Eine reifliche und nachhaltige Abwägung bezüglich der Festsetzung ruhiger Gebiete ist daher unabdingbar.

Die Stadt Wertheim sieht derzeit kein Erfordernis, ruhige Gebiete im oder um das Stadtgebiet Wertheim festzusetzen, da derzeit keine Entwicklungen zu erwarten sind, die zu einer Verlärmung von bestehenden, ruhigen Erholungsgebieten führen könnten.

#### **5.5 Vorhandene und geplante kommunale Planungen und langfristige Strategie**

Die im vorliegenden Lärmaktionsplan untersuchten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduktion zielen maßgeblich auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ab, auch wenn der gewerbliche Fahrzeugverkehr dadurch ebenso lärmgemindert wird.

Der Durchgangsverkehr ist in der Stadt Wertheim mangels Streckenalternativen kaum beeinflussbar. Der innerörtliche Verkehr und der Verkehr zwischen den Ortschaften kann jedoch durch Alternativangebote reduziert werden. Dafür wurde bereits vor der Lärmaktionsplanung 2019 ein Stadtbusnetz aufgebaut, das von der Bevölkerung gut angenommen und stetig ausgebaut wird. Der weitere Ausbau dieses Busnetzes in Bezug auf Strecken und Taktung sollte strategisch weiterverfolgt werden.

Entlang der Landesstraße L 2310 nach Freudenberg und nach Bettingen und entlang der L 506 nach Tauberbischofsheim ist die Stadt Wertheim an das RadNETZ Baden-Württemberg angeschlossen. Auch dieser Verkehrsweg wird gut angenommen und in die langfristige Strategie sollte aufgenommen werden, den Fahrradverkehr durch innerstädtische Radwege bestmöglich zu unterstützen.

## **6 Mitwirkung der Öffentlichkeit**

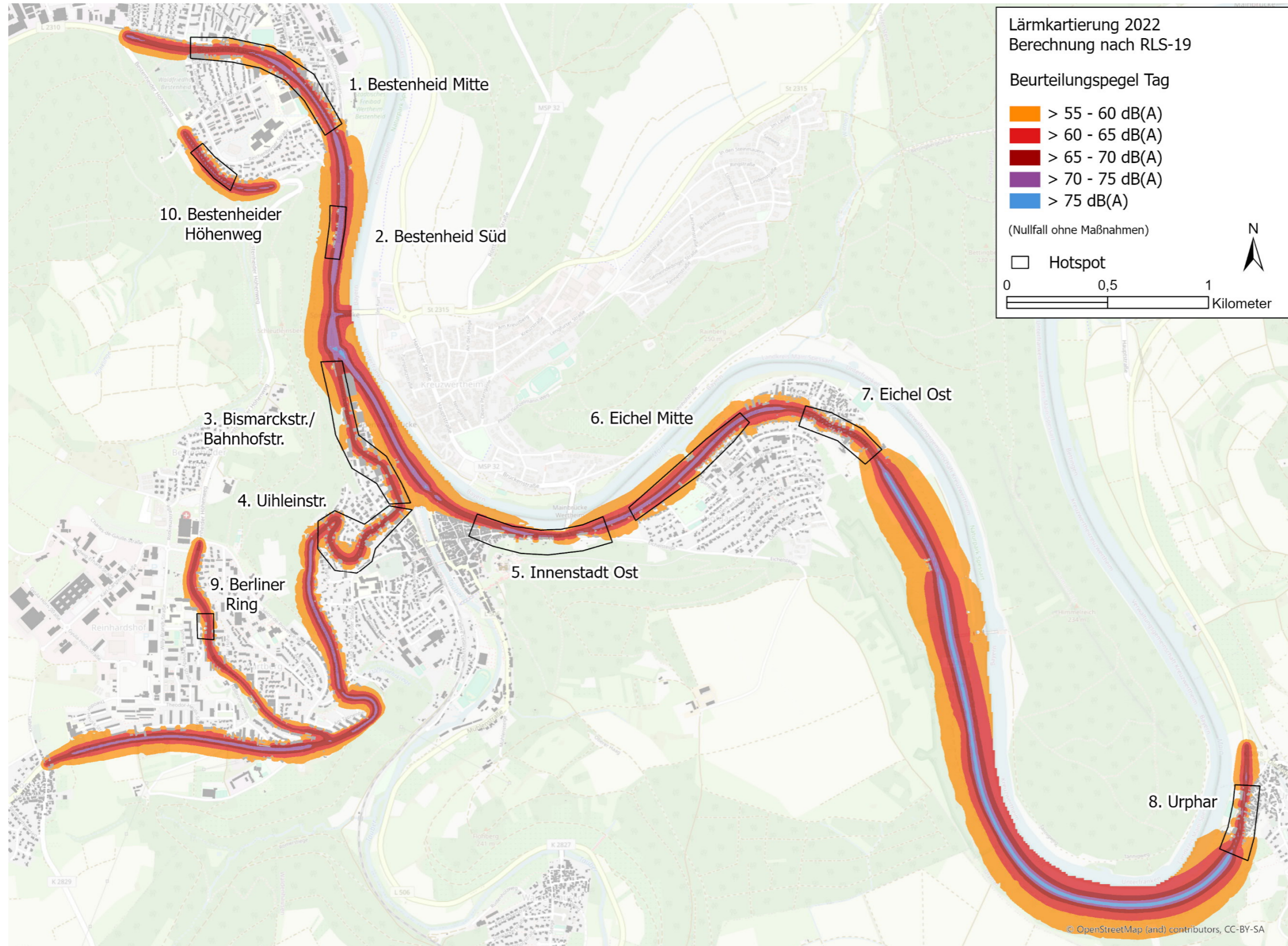
Nach § 47 d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu Vorschlägen von Lärmaktionsplänen gehört. Die Beteiligung der Öffentlichkeit fand in der Zeit vom 22.04. bis 22.06.2025 statt. Die Öffentlichkeit erhielt darüber die Möglichkeit, sich effektiv an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionsplanung zu beteiligen. Die Ergebnisse der Mitarbeit werden als Protokoll dem Lärmaktionsplan beigelegt (siehe Anhang B) und die Öffentlichkeit wird über die getroffenen Entscheidungen unterrichtet.

## **7 Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan**

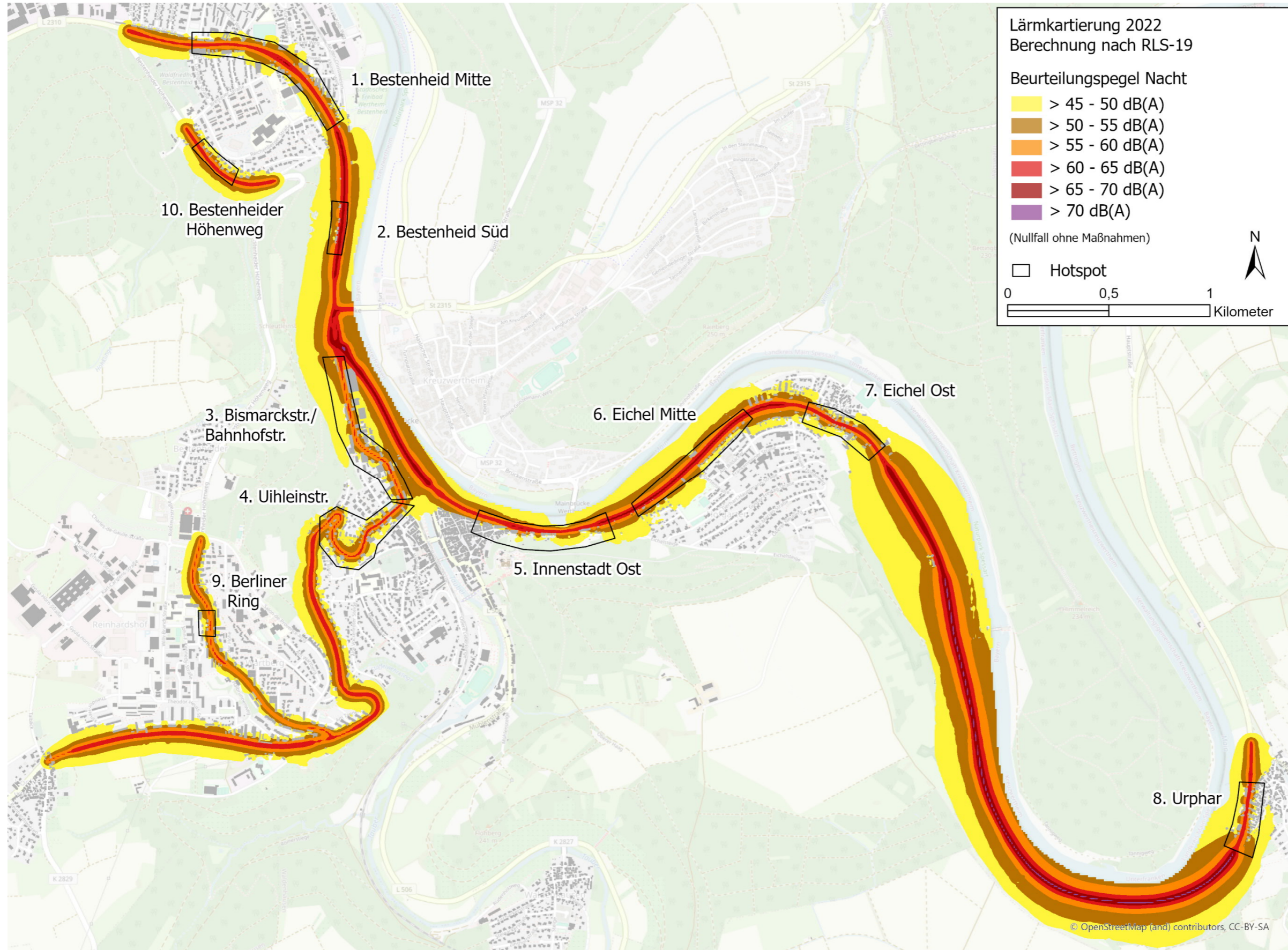
Die vorliegende Lärmaktionsplanung sieht ausschließlich Geschwindigkeitsreduzierungen als Maßnahmen vor. Der Kostenaufwand für die erforderliche Beschilderung und ggf. Anpassung der Taktung von Lichtsignalanlagen kann hier nicht qualifiziert abgeschätzt werden. Hohe Kosten sind nicht zu erwarten.

## Anhang A Kartendarstellungen

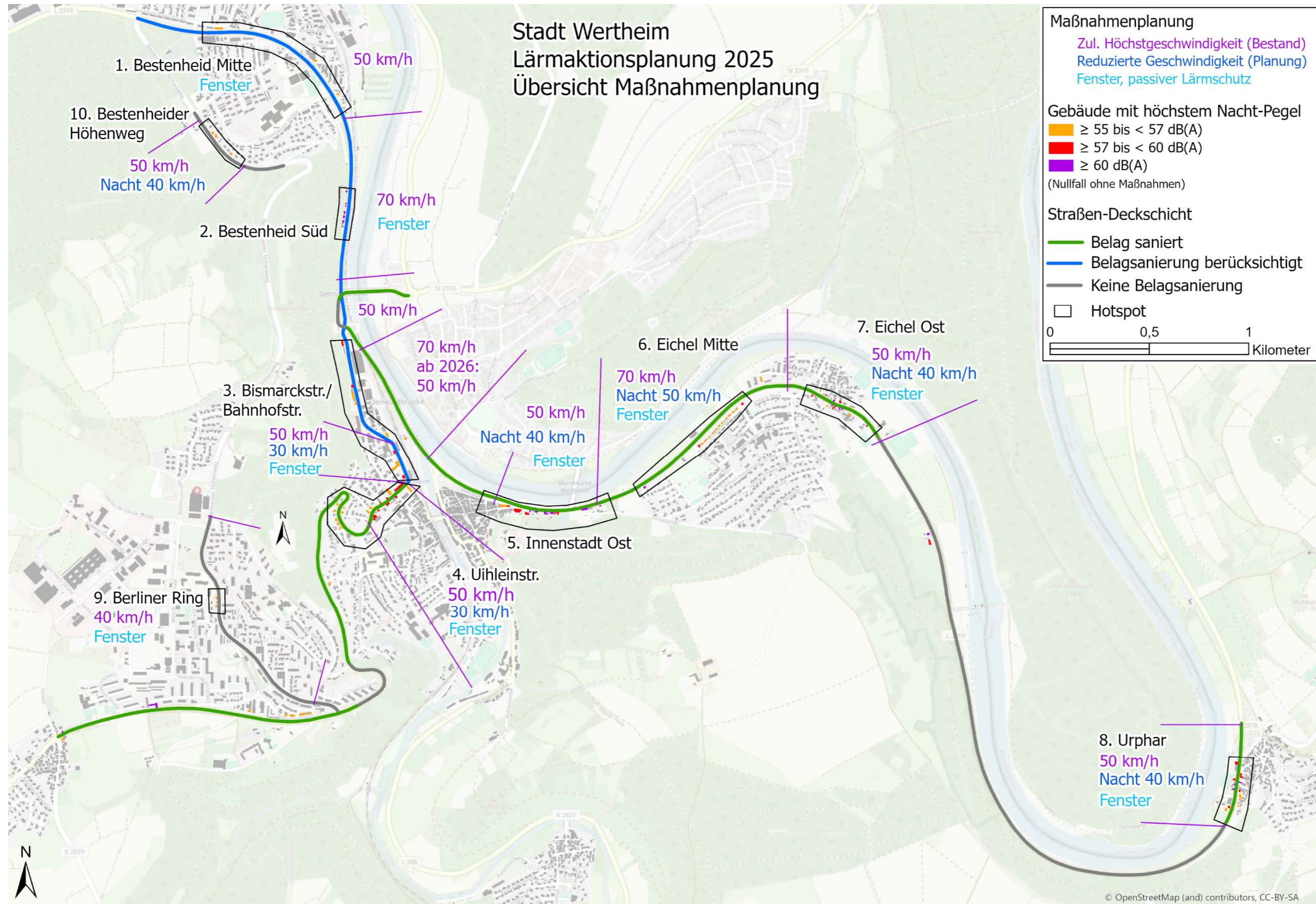
### Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Tag



Lärmkarte 2022, Ergänzung Lärmaktionsplan, Berechnung nach RLS-19 / Nacht

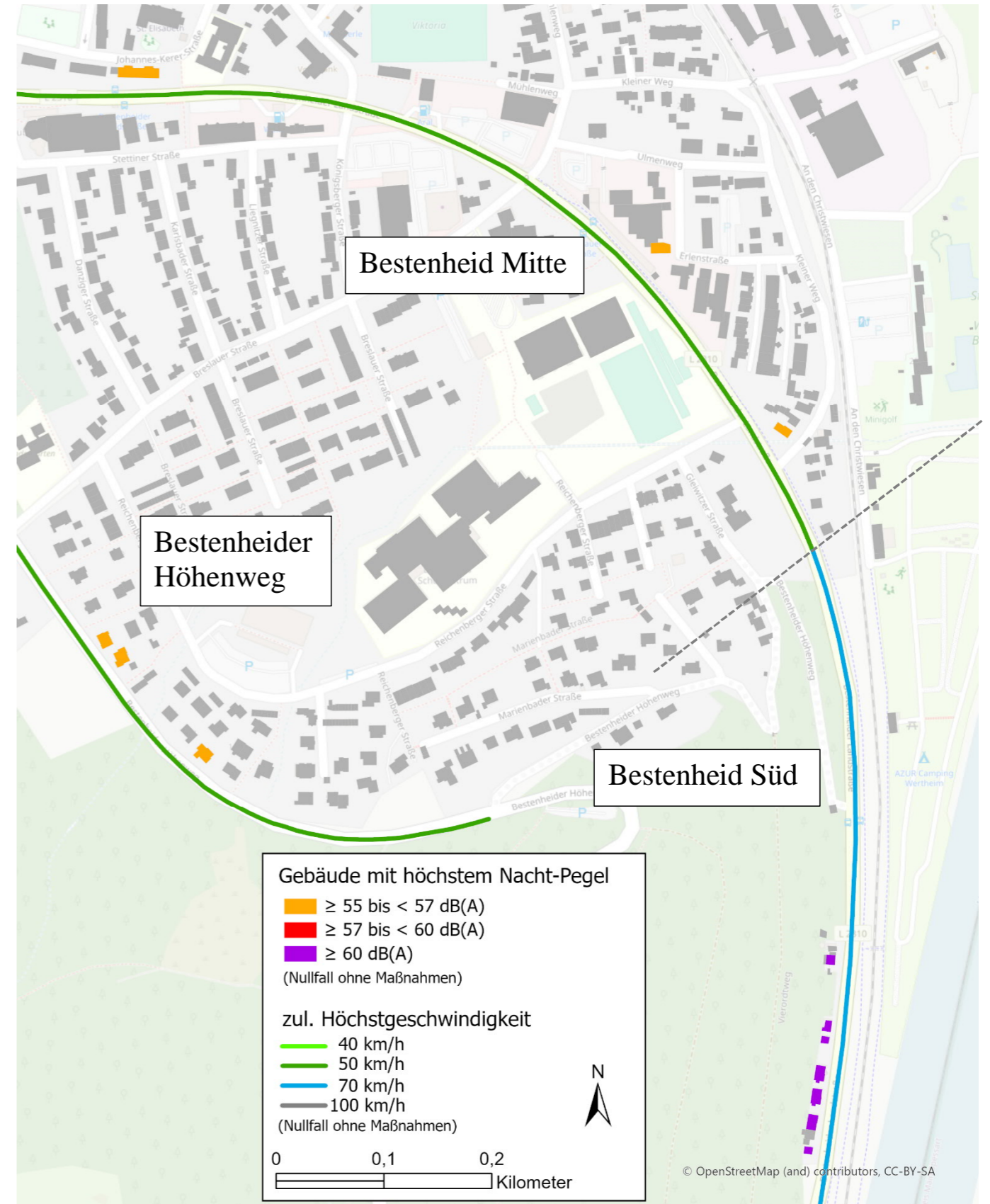
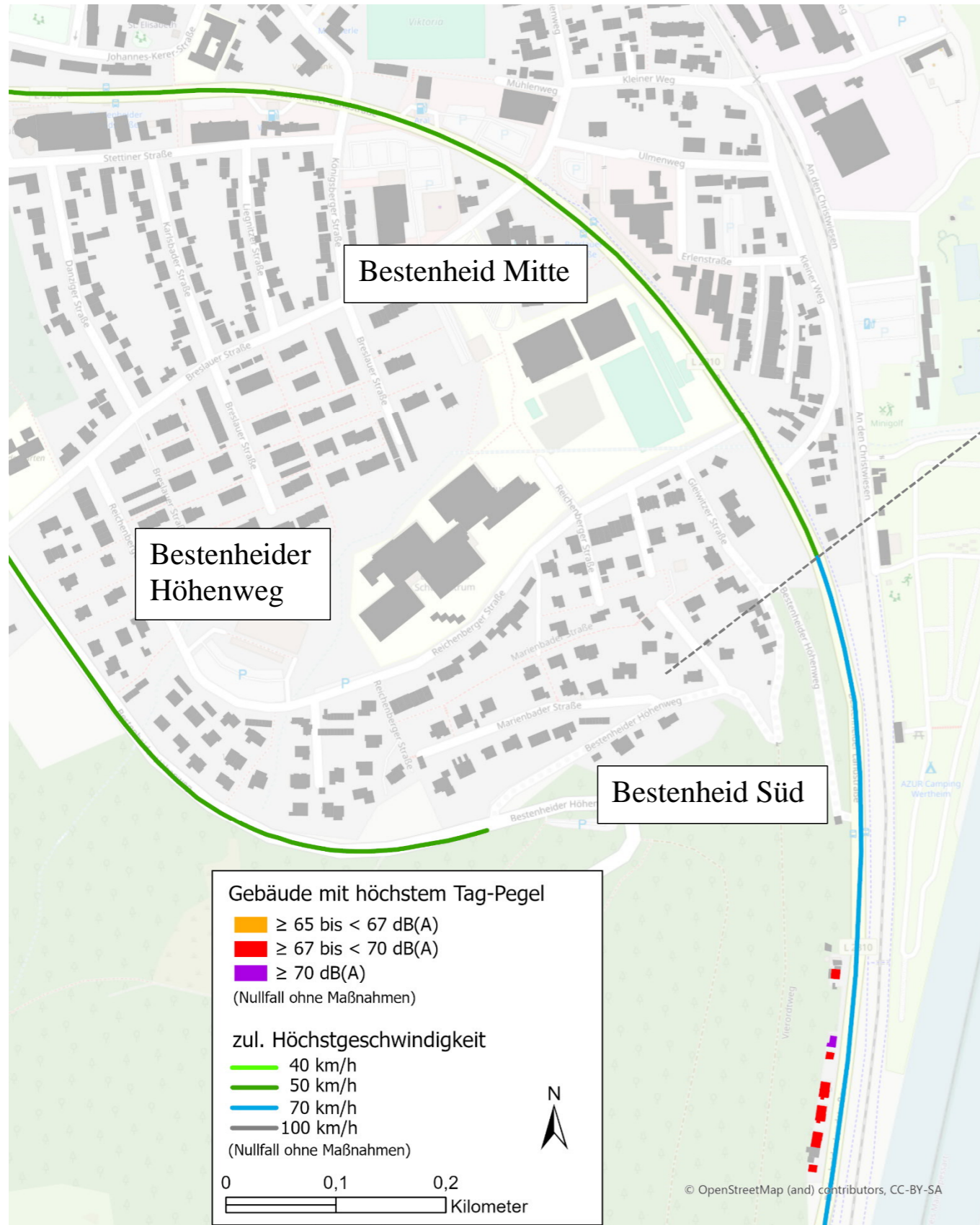


Übersicht Maßnahmenplanung mit Hotspots, belasteten Gebäuden und berücksichtigten Straßendeckschichten (Gebäudepegel nach RLS-19)

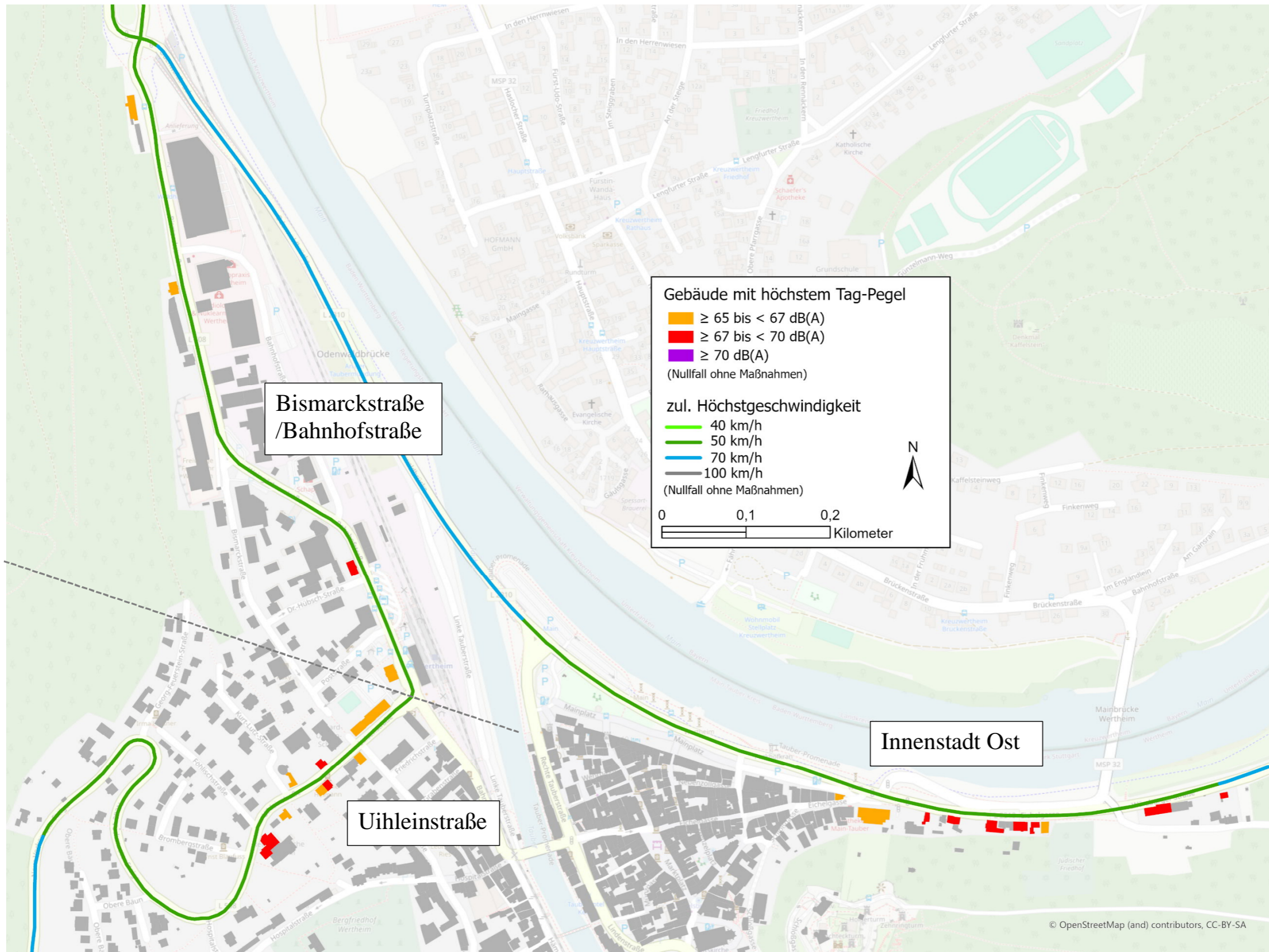


**Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots**

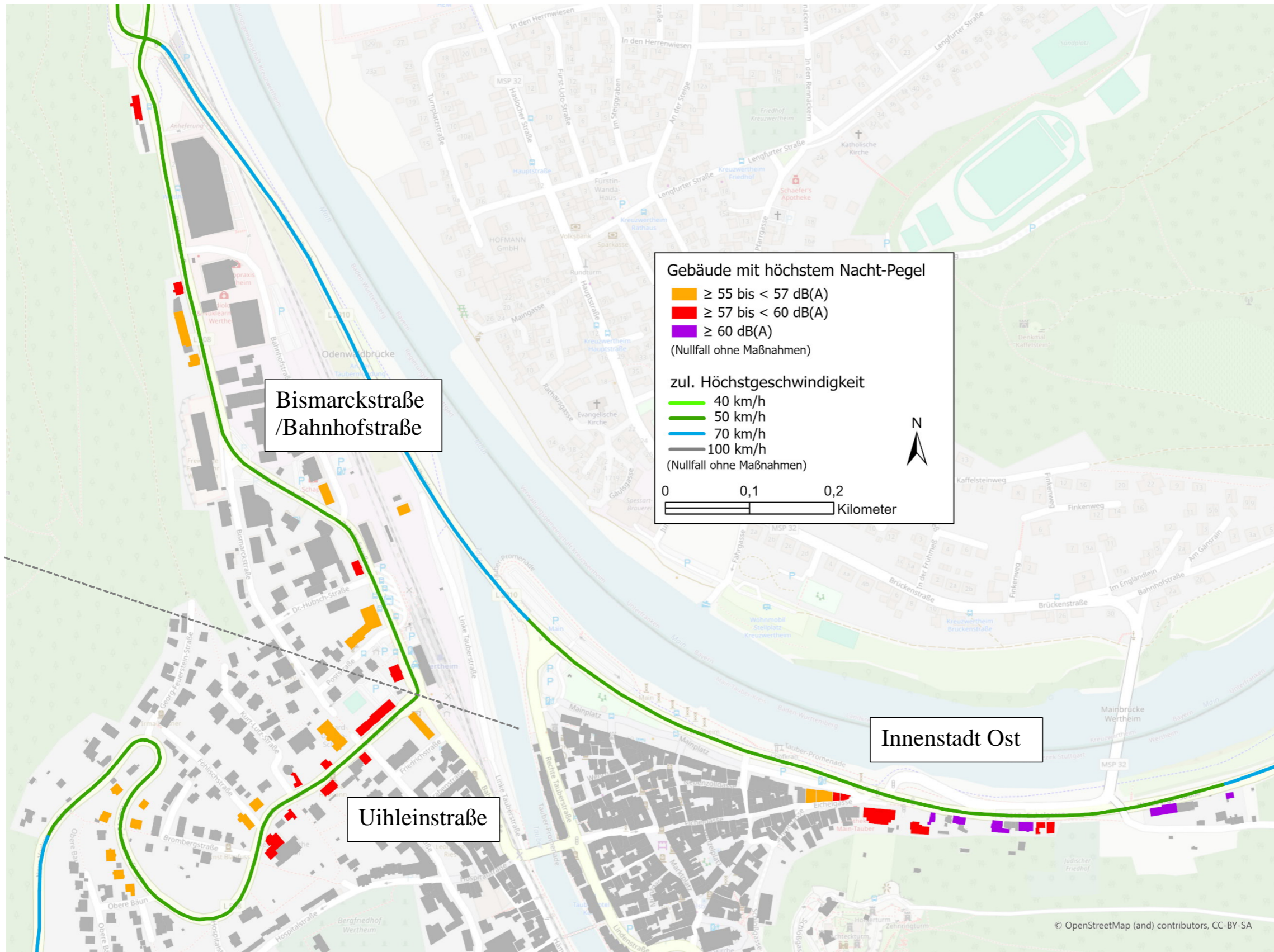
Bestenheid Mitte, Bestenheider Höhenweg und Bestenheid Süd / Tag und Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Bismarckstraße, Uihleinstraße und Innenstadt Ost / Tag



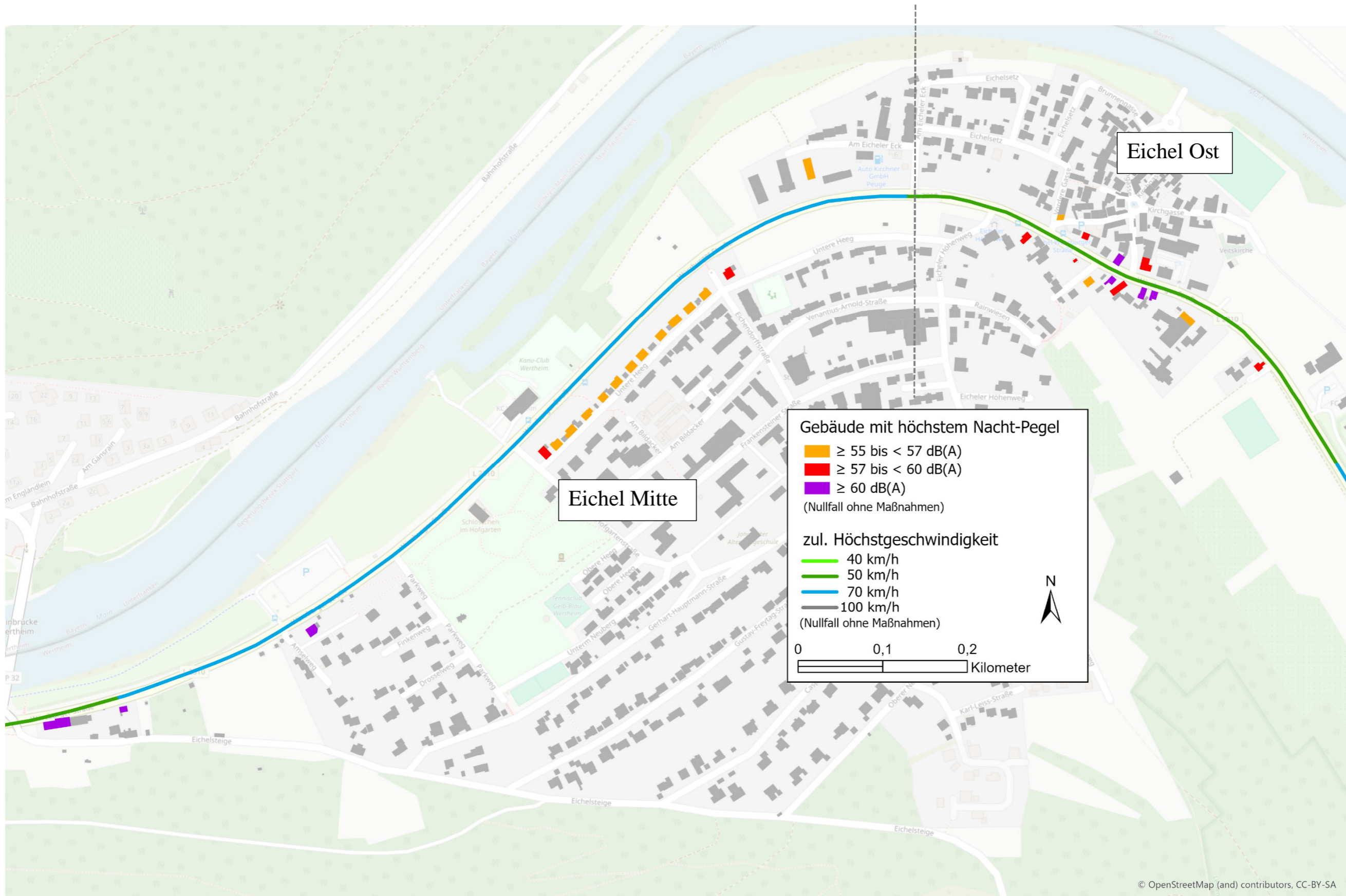
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Bismarckstraße, Uihleinstraße und Innenstadt Ost / Nacht



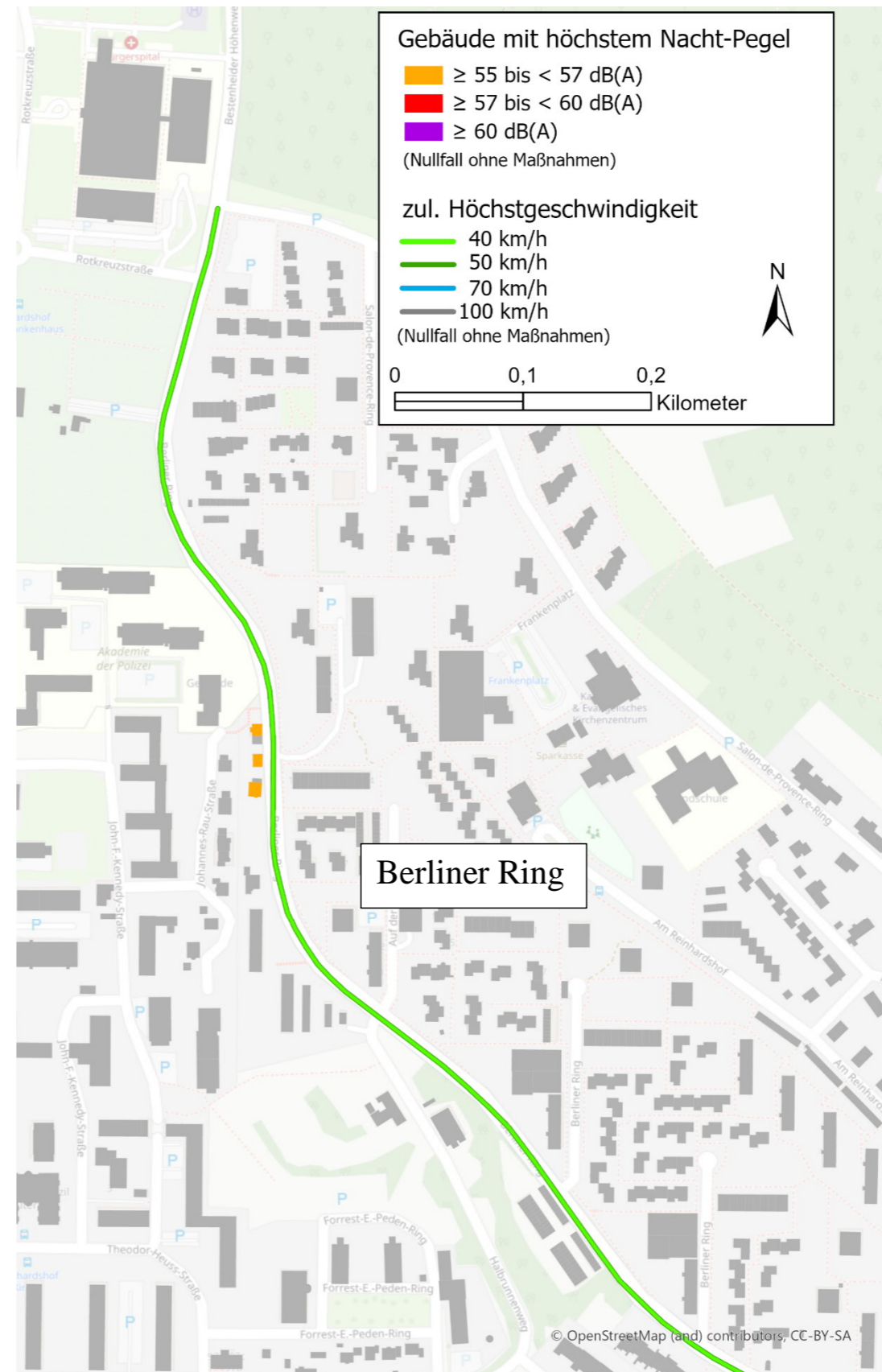
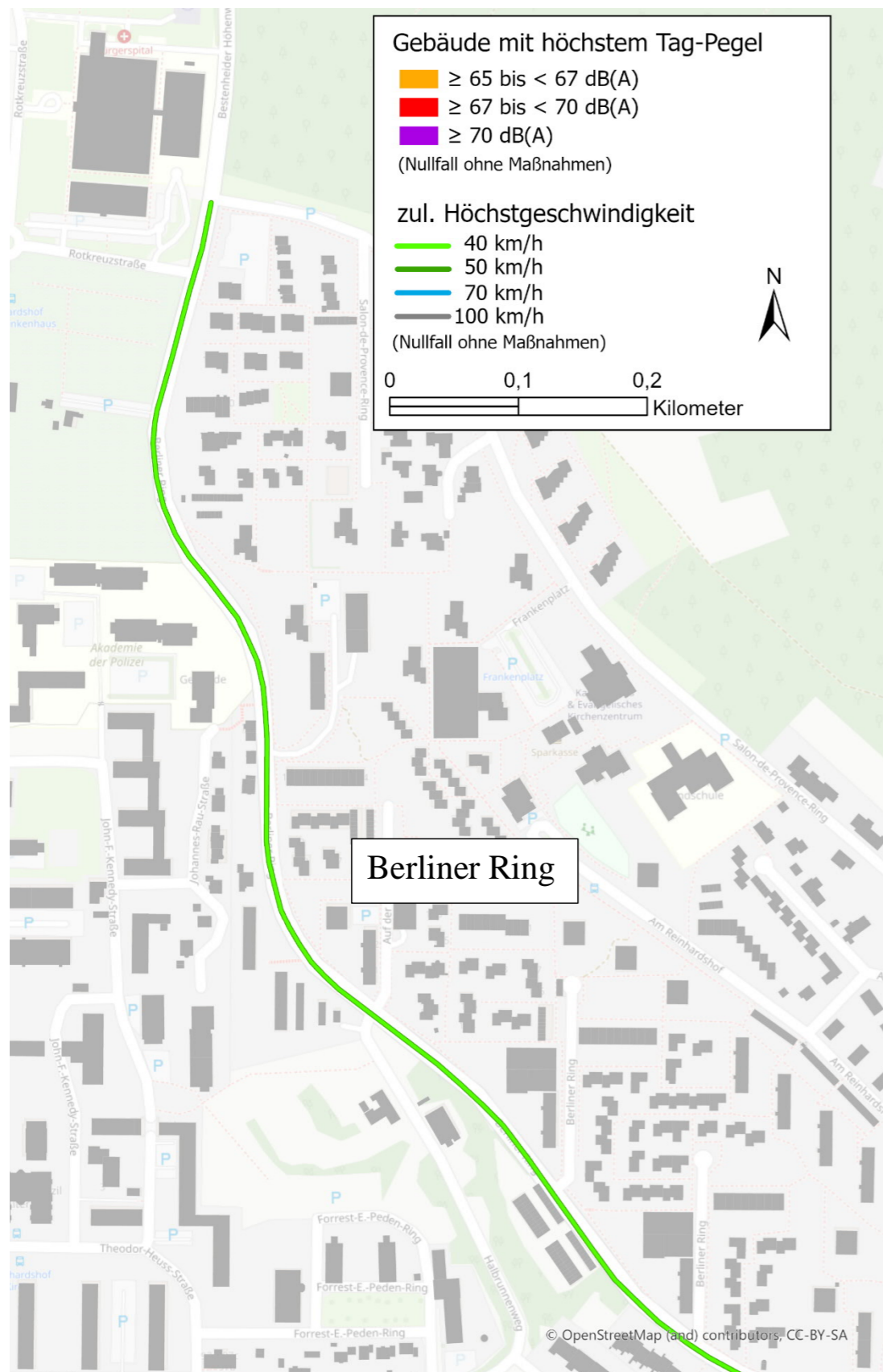
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Eichel Mitte und Eichel Ost / Tag



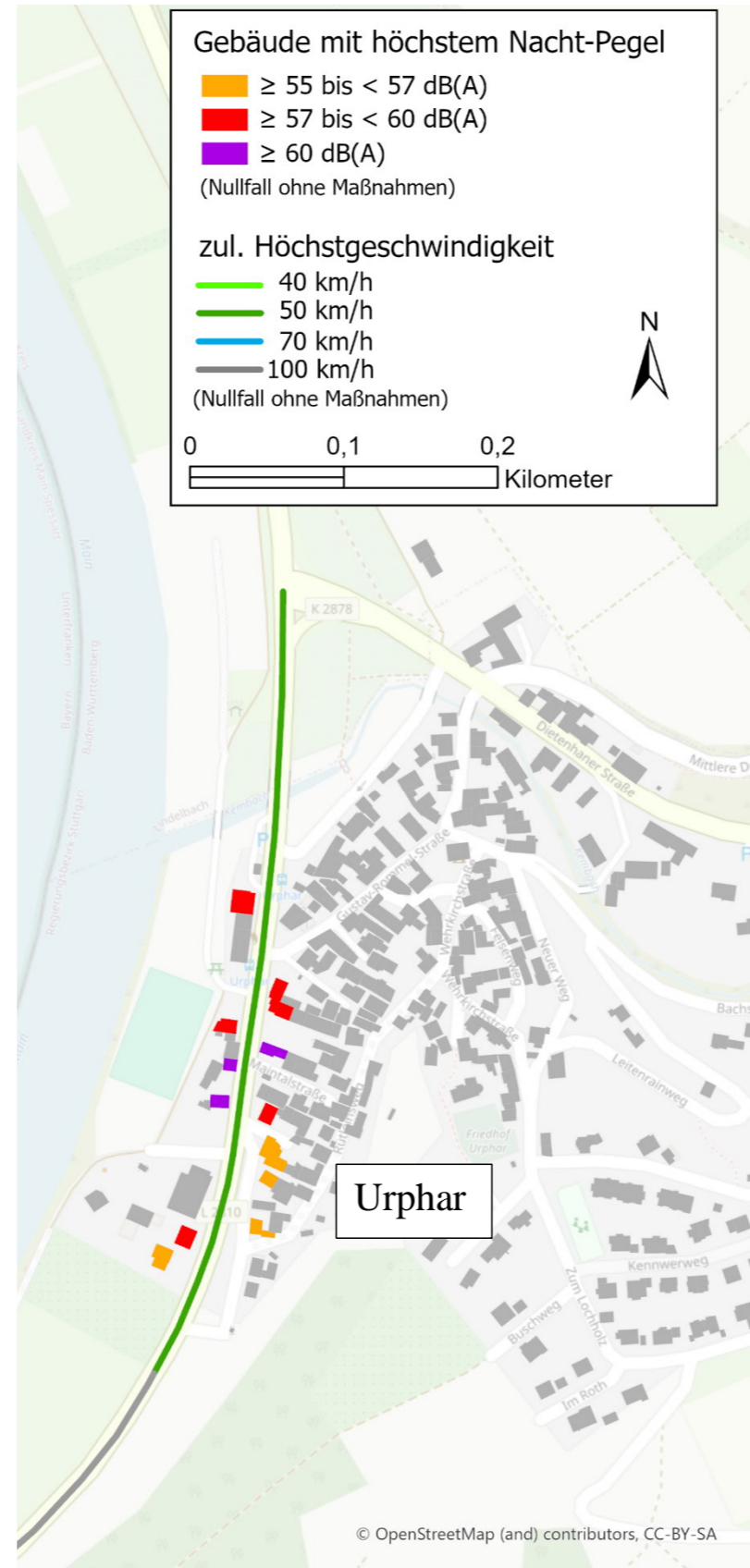
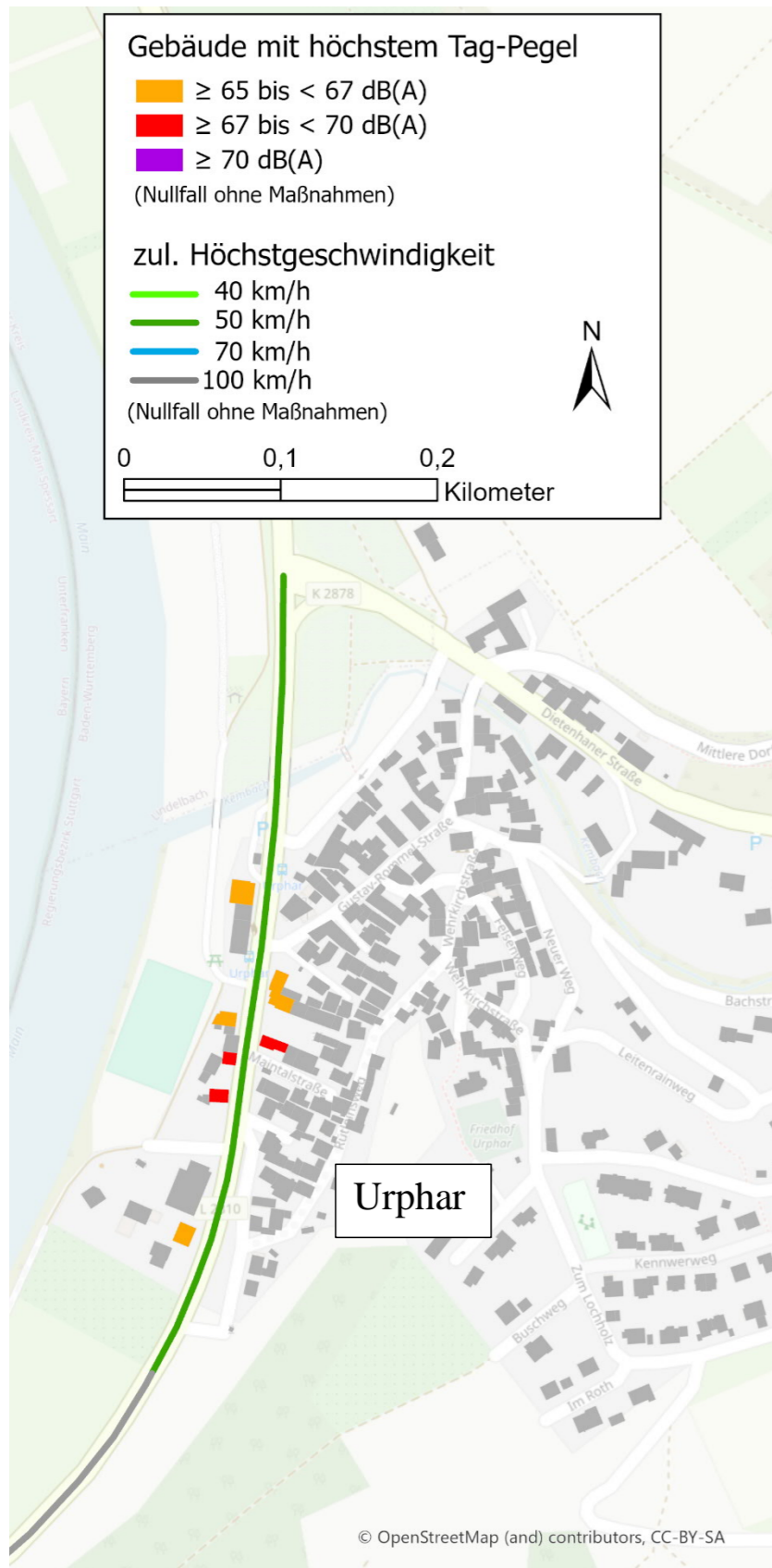
Gebäudepegel nach RLS-19 in den Hotspots Eichel Mitte und Eichel Ost / Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 im Hotspot Berliner Ring / Tag und Nacht



Gebäudepegel nach RLS-19 im Hotspot Urphar / Tag und Nacht



## Anhang B Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen

### Anlage 2

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 24.06.2025

Blatt 1


# Abwägungstabelle

**Lärmaktionsplanung Stufe 4 Stadt Wertheim – 1. Entwurf  
Beteiligung der Öffentlichkeit vom 22.04. – 22.06.2025**

**Stellungnahmen von Behörden,  
sonstigen Trägern öffentlicher Belange und  
Bürgern der Stadt Wertheim  
sowie deren Behandlungen**




Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 2

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
1.	<p><b>Regierungspräsidium Baden-Württemberg</b></p>  <p>Regierungspräsidium Stuttgart   Postfach 80 07 09   70507 Stuttgart</p> <p>Nur per E-Mail <a href="mailto:stadtverwaltung@wertheim.de">stadtverwaltung@wertheim.de</a> <a href="mailto:simon.valkov@wertheim.de">simon.valkov@wertheim.de</a></p> <p>Stadt Wertheim Mühlenstraße 26 97877 Wertheim</p> <p><b>Mobilität, Verkehr, Straßen</b></p> <p>Name: Silke Reuter Telefon: 0711 904 -14531 E-Mail: <a href="mailto:abteilung4@rps.bwl.de">abteilung4@rps.bwl.de</a></p> <p>Geschäftszeichen: RPS45-3911-331/9/4 (bei Antwort bitte angeben)</p> <p>Datum: 10.06.2025</p> <p><b>Lärmaktionsplan Stufe IV Stadt Wertheim</b> <b>Schreiben der Stadt Wertheim vom 20.05.2025</b></p> <p>Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Herrera Torrez,</p> <p>mit o.g. Schreiben haben Sie zum Lärmaktionsplan (LAP) der Stadt Wertheim im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstiger Vertreter öffentlicher Belange das Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen können wir zu dem Entwurf Ihres Lärmaktionsplanes in unserer Funktion als betroffener Straßenbaulastträger für Bundes- und Landesstraßen Folgendes mitteilen:</p> <p><b>Verkehrsrechtliche Maßnahme:</b> <b>L 2310 (außerorts)</b> <b>- M 2: Bestenheid Süd - Geschwindigkeitsreduzierung 50 km/h ganztags</b> <b>- M 5: Eichel Mitte - Geschwindigkeitsreduzierung 50 km/h nachts</b></p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Die darin beschriebene Gefahrenlage ist gegeben, wenn die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) gemäß § 2 Abs. 1 von 59 dB(A) bei Tag und 49 dB(A) bei Nacht überschritten sind. Danach ist im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens zu</p> <p style="text-align: right;">Seite 1 von 4</p>	<p><u>1. Regierungspräsidium Baden-Württemberg</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 3

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p> Baden-Württemberg  Regierungspräsidium  Stuttgart</p> <p>entscheiden, ob und ggf. welche verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen sind. Dabei sind die Regelungen des jeweils aktuellen Kooperationserlasses zu beachten.</p> <p>Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) in der jeweils gültigen Fassung heranzuziehen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen muss die Berechnung des Beurteilungspegels nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019- RLS-19 erfolgen.</p> <p>Bei der Ermessensausübung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsfor- schung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb bereits ab diesen Werten gewichtige Gründe gegen die Anordnung von ver- kehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB (A) reduziert sich das Ermessen bis hin zu einer grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung auf den betroffenen Straßenabschnitten, es sei denn, dass dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (Luftreinhaltung, Verkehrsverlagerung, Leistungsfähigkeit, etc.) als unverhältnismäßig erscheint. Bei Lärmpegeln welche die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten – ab 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts - muss die Lärmsituation abwägungsge- recht gelöst werden.</p> <p>Je geringer die Lärmwerte sind, umso mehr ist auch die Frage von Bedeutung, ob die Lärmbeein- trächtigungen jenseits dessen liegen, was als „ortsüblich“ hingenommen werden muss. Maßstab für diese Bewertung können insbesondere eine bedeutende Zunahme der Verkehrsmenge oder besondere Beeinträchtigungen durch eine bestimmte Verkehrsart sein.</p> <p>Im Zuge des Ermessens sind u.a. folgende maßgeblichen Aspekte im Einzelfall zu prüfen:</p> <p>Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeu- tung der Straße, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, kon- kret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geän- derte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), Auswirkungen</p> <p style="text-align: right;">Seite 2 von 4</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>


Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 4

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p></p> <p>auf die Luftreinhaltung (nur in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe), Akzeptanz der Maßnahme beim Verkehrsteilnehmer (Erkenntnisse zur V 85).</p> <p>Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan (LAP) festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Behörde wird durch die Lärmaktionsplanung der Kommune überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28). Dies gilt aber nur, sofern die Kommune zur Aufstellung eines LAP verpflichtet ist, nicht hingegen, wenn der LAP freiwillig aufgestellt wird. Gemeinde- und Kreisstraßen sind daher grundsätzlich nicht von einer Bindungswirkung erfasst, es sei denn die Verkehrsmenge liegt über drei Millionen Fahrzeuge pro Jahr.</p> <p>Die Entscheidung über vorliegende straßenverkehrsrechtliche Anordnung obliegt der unteren Straßenverkehrsbehörde und ist dort im Einzelfallverfahren zu beantragen. Der Zustimmungsvorbehalt beim Regierungspräsidium Stuttgart bleibt auf Strecken außerorts weiterhin bestehen. Die Prüfung des Regierungspräsidiums Stuttgart wird sich an den dargestellten Kriterien orientieren. Da bislang keine Lärmwerte vorliegen, kann nur eine pauschale Stellungnahme abgegeben werden.</p> <p><u>Hinweis:</u></p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sollen nicht losgelöst von baulichen oder planerischen Lärmschutzmaßnahmen der Straßenbaubehörden oder der Gemeinden angeordnet werden und kein Ersatz für technisch mögliche und finanziell tragbare bauliche und andere Maßnahmen sein (z.B. Lärmschutzwände/-wälle, Belagsmaßnahmen oder Schallschutzfenster). Insofern wäre auch eine zeitliche Befristung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zur Umsetzung anderer geplanter Maßnahmen (z.B. lärmärmer Straßenbelag, Ortsumfahrung) denkbar, um eine sofortige und spürbare Entlastung für die Anwohner erreichen zu können.</p> <p style="text-align: right;">Seite 3 von 4</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf


Stand: 20.05.2025  
Blatt 5

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>  </p> <p><b>Förderprogramm:</b> <b>Passiver Lärmschutz</b></p> <p>Die Förderung passiver Lärmsanierungsmaßnahmen kann bei Vorliegen bestimmter Voraussetzungen im Rahmen eines Lärmsanierungsprogramms erfolgen. Grundlage hierzu ist u.a. eine Berechnung der Beurteilungspegel gemäß RLS-19 auf Basis aktueller Verkehrszahlen (z.B. Verkehrsmonitoring des Landes Baden-Württemberg). Grundsätzlich ist das Regierungspräsidium Stuttgart bereit im Zusammenwirken mit der Stadt Wertheim bei gegebener Überschreitung der maßgeblichen Auslösewerte durch den Straßenverkehrslärm auf der L 506/L 508/L231 ein entsprechendes Lärmsanierungsprogramm umzusetzen, soweit kein Bebauungsplan bzw. kein Gebäudebaujahr nach dem 01.04.1974 (Ausschlusskriterium) vorliegt.</p> <p>Maßnahmen der passiven Lärmsanierung an der L 2310 erfolgten bereits im Bereich der Stadt Wertheim 1989-1991 und an der L 506, L 508 und L 2310 von 2020 bis 2023. Eine Neuauflage bzw. Erweiterung des Programms ist grundsätzlich möglich.</p> <p>Leider kann für die grundsätzlich mögliche Durchführung eines Lärmsanierungsprogramms derzeit kein konkreter Umsetzungszeitpunkt prognostiziert werden, da insbesondere aus der Lärmaktionsplanung zahlreicher weiterer Kommunen entsprechende Lärmsanierungsprogramme anstehen.</p> <p>Passive Schallschutzmaßnahmen an kommunalen Straßen in der Baulast der Gemeinde können durch das LGVFG gefördert werden, in den Bereichen in denen die Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten werden. Bei der Umsetzung sind die Bestimmungen der VLärmSchR 97 entsprechend anzuwenden.</p> <p>Bei konkretem Interesse wird gebeten, eine entsprechende Anfrage an das Postfach abteilung4@rps.bwl.de zu senden.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>gez. Silke Reuter</p> <p style="text-align: right;">Seite 4 von 4</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025

Blatt 6

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
2.	<p><b>Landratsamt Main-Tauber-Kreis Straßenbauamt</b></p>  <p>Landratsamt Main-Tauber-Kreis   Friedrich 1380   97533 Tauberhochheim</p> <p><b>Stadtverwaltung Wertheim</b> Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz Mühlenstraße 25 97877 Wertheim</p> <p><b>Straßenbauamt</b> <i>Wir sind für Sie da.</i></p> <p>Landratsamt Main-Tauber-Kreis Wellenbergstraße 9 97941 Tauberhochheim</p> <p>Postanschrift: Gartenstraße 1 97941 Tauberhochheim</p> <p><b>Sachbearbeiter</b> Lena Schraud Telefon: 09341 62-5269 Telefax: 09341 62-5269 lena.schraud@main-tauber-kreis.de www.main-tauber-kreis.de</p> <p>Tauberhochheim: 27.05.2025 Aktenzeichen: 653.4.3911.8 (Bei Antwort bitte angeben)</p> <p><b>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Stadt Wertheim, 4. Stufe</b></p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>nachstehend die Stellungnahme des Straßenbauamt Main-Tauber-Kreis:</p> <p><b>Grundsätzliches:</b></p> <p>Die L2310 und die L508 dienen überwiegend dem überörtlichen Verkehr. Die Negativbetroffenen aus den Geschwindigkeitsbeschränkungen aus der Lärmaktionsplanung überwiegen deutlich den positiv Betroffenen.</p> <p>Bei der Beurteilung des Lärmaktionsplanes sind deshalb die unterschiedlichen Bedürfnisse gegeneinander abzuwägen. Dazu zählen auf der einen Seite die Betroffenen von Lärm, auf der anderen Seite Auswirkungen auf den ÖPNV, die Belange des fließenden Verkehrs, die Rettungskräfte (Anfahrt mit dem Privatauto), etc.</p> <p>Bei dem vordringlichen Handlungsbedarf zur Lärminderung (70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht) geht der Ermessensspielraum gegen null. Hier sind aber bauliche Maßnahmen den verkehrsrechtlichen vorzuziehen (konkrete Stellungnahme bei den einzelnen Abschnitten).</p> <p>Alle darüberhinausgehenden Anträge auf verkehrsrechtliche Maßnahmen, müssen nach Abwägung abgelehnt werden. Bauliche Maßnahmen sind grundsätzlich möglich.</p> <p><b>1. Bestenheit Mitte (verkehrsrechtlich innerorts)</b> Keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p><small>Servicezeiten: Montag – Freitag 8:00 bis 12:30 Uhr, Donnerstag 8:00 bis 18:00 Uhr Termine nur nach Vereinbarung Bankverbindung: Sparkasse Tauberfranken, Konto 2002335, BLZ 673 025 05 IBAN: DE 29 87 35 2545 0003 0033 05 SWIFT BIC: SGLADE331189 Internet: www.main-tauber-kreis.de E-Mail: info@main-tauber-kreis.de</small></p> <p><small>Partnerschaft: Landkreis Bautzen, Sachsen Komitat Tolna, Ungarn Landkreis Żakowice, Polen</small></p>	<p>2. Landratsamt Main-Tauber-Kreis - Straßenbauamt</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 1. Bestenheit Mitte: Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 7

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p><b>2. Bestenheid Süd</b> (verkehrsrechtlich außerorts) Im dargestellten Streckenzug sind nur einzelne Häuser betroffen. Hier ist eine bauliche Maßnahme (Lärmschutzfenster) zu favorisieren. Sollte dies nicht möglich sein, darf sich die Geschwindigkeitsbeschränkung (VZ274-50 + ZZ 22-6 h) nur auf den unmittelbar betroffenen Bereich beziehen. Das Regierungspräsidium muss aktiv zustimmen.</p> <p><b>3. Bismarckstraße</b> (verkehrsrechtlich innerorts) Keine Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung</p> <p><b>4. Uihleinstraße</b> (verkehrsrechtlich innerorts) Keine Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung</p> <p><b>5. Innenstadt Ost</b> (verkehrsrechtlich innerorts) Eine bauliche Maßnahme (Lärmschutzfenster) wird favorisiert. Sollte dies nicht möglich sein, wird der Geschwindigkeitsbeschränkung (VZ274-40 + ZZ 22-6 h) zugestimmt. An der bestehenden Lichtsignalanlage muss nichts angepasst werden.</p> <p><b>6. Eichel Mitte</b> Die betroffenen Gebäude befinden sich verkehrsrechtlich außerorts. Bauliche Maßnahmen (Lärmschutzfenster / Lärmschutzwand) sind zu priorisieren. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung mit VZ274-50 über den gesamten Streckenzug wird nicht zugestimmt.</p> <p><b>7. Eichel Ost</b> (verkehrsrechtlich innerorts) Im dargestellten Streckenzug sind nur einzelne Häuser betroffen. Hier ist eine bauliche Maßnahme (Lärmschutzfenster) zu favorisieren. Sollte dies nicht möglich sein, darf sich die Geschwindigkeitsbeschränkung (VZ274-40 + ZZ 22-6 h) nur auf den unmittelbar betroffenen Bereich beziehen.</p> <p><b>8. Urphar</b> (verkehrsrechtlich innerorts) Im dargestellten Streckenzug sind nur einzelne Häuser betroffen. Hier ist eine bauliche Maßnahme (Lärmschutzfenster) zu favorisieren. Sollte dies nicht möglich sein, darf sich die Geschwindigkeitsbeschränkung (VZ274-40 + ZZ 22-6 h) nur auf den unmittelbar betroffenen Bereich beziehen.</p> <p><b>9. Berliner Ring</b> Keine Zuständigkeit</p> <p><b>10. Bestenheider Höhenweg</b> Keine Zuständigkeit</p> <p><b>Odenwaldbrücke</b> (verkehrsrechtlich außerorts) Keine Betroffenen</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Lena Schraut</p>	<p>Zu 2. Bestenheid Süd: Dem Vorschlag wird zugestimmt. Es wird keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgeschlagen.</p> <p>Zu 3. Bismarckstraße: Bereits in der Aufstellungsphase der Lärmaktionsplanung wurde die Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h aus Gründen der Schulwegsicherheit auf der Teilstrecke Bahnhofstraße umgesetzt. Aus diesem Grund wird die Geschwindigkeitsbegrenzung beibehalten. Im nördlichen Streckenabschnitt dieses Hotspots (Weingärtnerstraße, Bismarckstraße) wird die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ebenfalls beibehalten.</p> <p>Zu 4. Uihleinstraße: Da in der Uihleinstraße zwischen der Kreuzung Bahnhofstraße und dem Übergang in die Neue Vockenroter Steige eine vergleichsweise hohe Anzahl von Betroffenen in der Nacht einem Lärmpegel über 57 dB(A) ausgesetzt sind, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden. In der Neuen Vockenroter Steige soll Tempo 50 beibehalten werden. Die Maßnahme ist angemessen, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p> <p>Zu 5. Innenstadt Ost: Da auch hier eine vergleichsweise hohe Anzahl von Betroffenen in der Nacht einem Lärmpegel über 57 dB(A) ausgesetzt sind, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten. Der Hinweis zur Lichtsignalanlage wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 6. Eichel Mitte: In diesem „Hotspot“ sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 11 Personen mit Lärmbelastung über 57 dB(A) und 3 Personen mit einer Belastung über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden.</p> <p>Zu 7. Eichel Ost: In diesem Abschnitt sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 28 Personen mit Lärmbelastung über 57 dB(A) und 13 Personen mit Lärmbelastung über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 8

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
		<p>werden. Die Beschränkung der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Bereich der maßgeblich Betroffenen wird berücksichtigt.</p> <p>Zu 8. Urphar: In diesem „Hotspot“ sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 17 Personen mit einer Lärmbelastung über 57 dB(A) und 5 Personen mit einer Belastung über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden.</p> <p>Zu 9. Berliner Ring: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu 10. Bestenheider Höhenweg: Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu Odenwaldbrücke: Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 9

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
3.	<p><b>Autobahn GmbH des Bundes</b></p> <hr/> <p><b>Von:</b> Hetterich, Ruth &lt;Ruth.Hetterich@autobahn.de&gt;  <b>Gesendet:</b> Mittwoch, 21. Mai 2025 10:58  <b>An:</b> Kafara Sonja &lt;Sonja.Kafara@wertheim.de&gt;  <b>Betreff:</b> WG: Lärmaktionsplan Stadt Wertheim, 4. Stufe - Öffentliche Auslegung des vorläufigen Lärmaktionsplans gem. § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)</p> <p>Bundesautobahn A3 Frankfurt – Nürnberg  Lärmaktionsplan Stadt Wertheim, 4. Stufe  Öffentliche Auslegung des vorläufigen Lärmaktionsplans gem. § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>von Seiten der Autobahn GmbH des Bundes bestehen keine Einwände gegen das geplante Vorhaben der Stadt Wertheim. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 30.04.2025.</p> <p>Wir weisen jedoch darauf hin, dass gegenüber dem Straßenbaulastträger der BAB A3 keine Ansprüche aus Lärm- oder sonstigen Emissionen geltend gemacht werden können.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Ruth Hetterich</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes  Niederlassung Nürnberg  Flaschenhofstr. 55  90402 Nürnberg  Ruth Hetterich  Straßenverwaltung  T +49 (931) 7945 392  F +49 (931) 7945 220  E-Mail: <a href="mailto:ruth.hetterich@autobahn.de">ruth.hetterich@autobahn.de</a>  <a href="http://www.autobahn.de">www.autobahn.de</a></p>	<p><u>3. Die Autobahn GmbH des Bundes</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Die genannte Stellungnahme vom 30.04. 2025 wurde bereits am 23.04. 2025 an die Stadt versandt. Sie enthält keinerlei Einwände gegen das Vorhaben.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>





Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 10

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
4.	<p><b>Polizeipräsidium Heilbronn</b></p> <p>Von: Trautmann, Jürgen &lt;Juergen.Trautmann@polizei.bwl.de&gt; Im Auftrag von HEILBRONN.PP.FEST.E.VK Gesendet: Montag, 2. Juni 2025 08:38 An: Platz Linda &lt;Linda.Platz@wertheim.de&gt;; Kafara Sonja &lt;Sonja.Kafara@wertheim.de&gt; Betreff: AW: Lärmaktionsplan Stadt Wertheim, 4. Stufe - Öffentliche Auslegung des vorläufigen Lärmaktionsplans gem. § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren.</p> <p>Der Lärmaktionsplan zeigt verschiedene Belastungen im Bereich der Landesstraße 508 und der Landesstraße 2310. Bundes- und Landesstraßen haben eine hohe verkehrliche Bedeutung.</p> <p>Es sind in der Planung zehn betroffene Bereiche ausgewiesen. Hierbei wurden unterschiedliche Belastungen berechnet. Bei den betroffenen Bereichen handelt es sich häufig um einzelne bzw. wenige Häuser im direkten Bereich der Fahrbahn. Hier ist durch die Straßenverkehrsbehörde eine Abwägung zwischen der Verkehrsbedeutung der klassifizierten Straßen und der Lärmbelastung vorzunehmen.</p> <p>Zu den einzelnen Bereichen, bei denen Maßnahmen getroffen werden können.</p> <p><b>Bestenheid Süd</b> Bei der Berechnung Tag und Nacht ist eine Betroffenheit festzustellen. Da es sich um einzelne Häuser handelt, wären Schallschutzfenster die bevorzugte Maßnahme. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Nachtzeit sind hier grundsätzlich möglich, solange diese sich auf den unmittelbaren Bereich der Betroffenheit beschränken.</p> <p><b>Bismarckstraße</b> Im genannten Bereich zeigen die Berechnungen eine Belastung welche in der Nacht überwiegt. Die Anzahl der wenigen betroffenen Gebäude kann durch den Einbau von Schallschutzfenster deutlich reduziert werden. Im Bereich ZOB ist die Belastung an einem Gebäude berechnet. Die Berechnungsgrundlage sind 50 km/h. Dort ist die Höchstgeschwindigkeit bereits auf 30 km/h reduziert. Die Berechnung müsste hier angepasst werden. Eine zusätzliche Geschwindigkeitsbegrenzung von der L 2310 kommend wird aufgrund des Lärmaktionsplans nicht befürwortet.</p> <p style="text-align: center;">1</p> <p><b>Uihleinstraße</b> Im Bereich der Uihleinstraße Höhe Schule und Fußgänger LSA wird die Geschwindigkeit zukünftig auf 30 km/h reduziert. Geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans werden nicht befürwortet.</p> <p><b>Innenstadt Ost</b> Im genannten Bereich zeigen die Berechnungen eine Belastung welche in der Nacht überwiegt. Da es sich um einzelne Häuser handelt, wären Schallschutzfenster die bevorzugte Maßnahme. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Nachtzeit sind hier grundsätzlich möglich, solange diese sich auf den unmittelbaren Bereich der Betroffenheit beschränken.</p> <p><b>Eichel Mitte</b> Die Lärmbelastung ist hier an einzelnen Häusern nachgewiesen. Hier wären bauliche Maßnahmen zu prüfen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind hier grundsätzlich möglich, solange diese sich auf den unmittelbaren Bereich der Betroffenheit beschränken. Eine durchgängige Reduzierung in diesem Bereich wird nicht befürwortet.</p>	<p><u>4. Polizeipräsidium Heilbronn</u></p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu Bestenheid Süd: Dem Vorschlag, Schallschutzfenster als bevorzugte Maßnahme einzusetzen, wird zugestimmt.</p> <p>Zu Bismarckstraße: Bereits in der Aufstellungsphase der Lärmaktionsplanung wurde die Geschwindigkeitsreduktion von 50 auf 30 km/h aus Gründen der Schulwegsicherheit auf der Teilstrecke Bahnhofstraße umgesetzt. Aus diesem Grund wird die Geschwindigkeitsbegrenzung beibehalten. Im nördlichen Streckenabschnitt dieses Hotspots (Weingärtnerstraße, Bismarckstraße) wird die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h ebenfalls beibehalten.</p> <p>Zu Uihleinstraße: Da in der Uihleinstraße zwischen der Kreuzung Bahnhofstraße und dem Übergang in die Neue Vockenroter Steige eine vergleichsweise hohe Anzahl von Betroffenen in der Nacht einem Lärmpegel über 57 dB(A) ausgesetzt sind, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden. In der Neuen Vockenroter Steige soll Tempo 50 beibehalten werden. Die Maßnahme ist angemessen, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten</p> <p>Zu Innenstadt Ost: Da auch hier eine vergleichsweise hohe Anzahl von Betroffenen in der Nacht einem Lärmpegel über 57 dB(A) ausgesetzt sind, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten. Einer weitgehenden Beschränkung</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 11

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>Eichel Ost Im genannten Bereich zeigen die Berechnungen eine Belastung welche in der Nacht überwiegt. Diese Belastung betrifft einzelne Häuser. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Nachtzeit sind hier grundsätzlich möglich, solange diese sich auf den unmittelbaren Bereich der Betroffenheit beschränken.</p> <p>Urphar Im genannten Bereich zeigen die Berechnungen eine Belastung welche in der Nacht überwiegt. Da es sich um einzelne Häuser handelt, wären Schallschutzfenster die bevorzugte Maßnahme. Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Nachtzeit sind hier grundsätzlich möglich, solange diese sich auf den unmittelbaren Bereich der Betroffenheit beschränken.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Jürgen Trautmann</p> <hr/> <p> POLIZEIPRÄSIDIUM HEILBRONN</p> <p>Führungs- und Einsatzstab Stabsbereich Einsatz - Sachbereich Verkehr -</p> <p>Karlstraße 119 74076 Heilbronn Telefon: 07131 104-2233</p> <p>E-Mail dienstlich: <a href="mailto:heilbronn.pp.fest.e.vk@polizei.bwl.de">heilbronn.pp.fest.e.vk@polizei.bwl.de</a> E-Mail persönlich: <a href="mailto:juergen.trautmann@polizei.bwl.de">juergen.trautmann@polizei.bwl.de</a></p> <p>  </p> <p style="text-align: center;">2</p>	<p>der Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Bereich der betroffenen Gebäude wird zugestimmt.</p> <p>Zu Eichel Mitte: In diesem „Hotspot“ sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 11 Personen mit einem Lärmpegel über 57 dB(A) und 3 Personen mit einer Lärmbelastung über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll eine Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt werden. Bauliche Maßnahmen wurden nicht weiter geprüft, da in diesem Bereich bereits eine Belagssanierung stattgefunden hat und der Bau einer Lärmschutzwand im Rahmen der vorherigen Stufe der Lärmaktionsplanung von den Anwohnern abgelehnt wurde. Dem Vorschlag, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf den Streckenabschnitt mit den betroffenen Gebäuden zu beschränken, wird zugestimmt.</p> <p>Zu Eichel Ost: In diesem Abschnitt sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 28 Personen mit Lärmbelastung über 57 dB(A) und 13 Personen mit Lärmbelastung über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll an der Geschwindigkeitsbegrenzung festgehalten werden. Die Beschränkung der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Bereich der maßgeblich Betroffenen wird berücksichtigt.</p> <p>Zu Urphar: In diesem „Hotspot“ sind besonders nachts sehr viele Betroffene, darunter sogar 17 Personen mit einem Lärmpegel über 57 dB(A) und 5 Personen mit einem Pegel über 60 dB(A), zu verzeichnen. Da eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung keine bedeutsame Auswirkung auf den Verkehrsfluss hat, soll eine Geschwindigkeitsbegrenzung umgesetzt werden. Die Beschränkung der Geschwindigkeitsreduzierung auf den Bereich der maßgeblich Betroffenen wird berücksichtigt.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 12

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
5.	<p><b>Marcus Neubeck</b></p> <hr/> <p><b>Von:</b> Nx &lt;marcusneubeck@googlemail.com&gt;  <b>Gesendet:</b> Freitag, 2. Mai 2025 21:33  <b>An:</b> Rögner Jens &lt;Jens.Roegner@wertheim.de&gt;  <b>Betreff:</b> Re: Lärmaktionsplan 4. Stufe - Neue Vockenrother Steige / Am Tannenber</p> <p>Sehr geehrter Herr Rögner,</p> <p>Vielen Dank für die Info. Ich hatte ihnen erster Kontaktaufnahme Mail meine Vorschläge mitgeteilt. Bedarf es noch weiterer Kontaktaufnahmen im Rathaus bis 15.05. persönlich oder was kann ich noch tun?</p> <p>Hier nochmal meine Anregungen:</p> <p>als Anwohner der Straße Am Tannenber 28 in 97877 Wertheim ist es mir ein besonderes Anliegen, mich mit Ihnen in Ihrer Funktion als Verantwortlicher für Stadtplanung, Umwelt und Klimaschutz in Wertheim in Verbindung zu setzen. Ich möchte auf die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Lärmreduzierung im Bereich der Neuen Vockenrother Steige in Höhe des Tannenbergs hinweisen.</p> <p>Gemäß der EU-Umgebungsrichtlinie (2002/49/EG) sind Maßnahmen zur Minderung von Lärmbelastungen in Wohngebieten erforderlich, insbesondere wenn durch wachsenden Verkehr eine erhebliche Belastung für die Anwohner entsteht. Bereits 2023 hatte ich mich mit einer Anfrage zur Lärminderung an die zuständigen Stellen gewandt, jedoch wurde mir mitgeteilt, dass entsprechende Maßnahmen bereits 2018 (bzw. 2021) beschlossen worden seien. Ich ging daher davon aus, dass bei der aktuellen Planungsrunde der 4. Stufe eine Lärmschutzmaßnahme für die Neue Vockenrother Steige in Höhe Tannenbergs berücksichtigt würde.</p> <p>Seither hat sich die Situation weiter verschärft: Durch die Ansiedlung neuer Industriebetriebe auf dem Wartberg hat die Verkehrsbelastung, insbesondere durch LKWs, erheblich zugenommen. Im Jahr 2025 werden voraussichtlich über 300 Menschen am Tannenber leben, die von einer effektiven Schallreduzierung profitieren würden. Die meisten Häuser befinden sich in einer Entfernung von maximal 20 Metern zur Straße, sodass die Belastung durch den Verkehrslärm besonders hoch ist. Gerade bergauf fahrende Fahrzeuge mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h erzeugen erhebliche Lärmemissionen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund möchte ich Sie bitten, dringend Maßnahmen zur Lärmreduzierung für diesen Bereich zu prüfen und in die aktuelle 4. Planungsrunde aufzunehmen. Konkrete Vorschläge wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwendung eines Flüsterasphalts zur Reduzierung der Fahrgeräusche</li> <li>• Errichtung einer Schallschutzmauer zur Minderung der direkten Lärmbelastung</li> </ul> <p style="text-align: center;">1</p>	<p><u>5. Marcus Neubeck</u></p> <p>Im Rahmen der 4. Stufe der Lärmaktionsplanung wurde im Bereich des Gebäudes „Tannenber 28“ kein Lärmschwerpunkt festgestellt. Es wurden hier keine einschlägigen Grenzwerte überschritten. Aus diesem Grund entsteht hier derzeit kein rechtliches Erfordernis, Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen.</p> <p>An der Neuen Vockenrother Steige wurde im Jahr 2022 ein neuer Fahrbahnbelag (Asphaltbeton 011) eingebaut. Dieser Belag bewirkt eine Lärminderung um ca. 3-4 dB(A). Eine erneute Belagerneuerung ist derzeit nicht begründbar und deshalb nicht möglich.</p> <p>Die Errichtung einer Schallschutzmauer ist aus wirtschaftlichen Gründen nicht sinnvoll.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 13

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit bergaufwärts von 70 km/h auf 50 km/h</li></ul> <p>In Ihrer Pressemitteilung vom 07.02. wurde keine geplante Maßnahme zur Schallreduzierung für den Bereich zwischen Neuer Vockenrother Steige und Tannenberg erwähnt, was mich besorgt, da die Dringlichkeit dieser Problematik nicht unbeachtet bleiben darf.</p> <p>Ich bitte Sie daher um eine Stellungnahme zu diesem Anliegen sowie um eine Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Falls dieses Anliegen an eine andere zuständige Stelle weitergeleitet werden sollte, bitte ich Sie um entsprechende Weiterleitung und Rückmeldung.</p> <p>Für Ihre Mühe und Ihr Engagement danke ich Ihnen im Voraus und freue mich auf Ihre Rückmeldung.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen Marcus Neubeck</p> <p>mfg Neubeck</p>	<p>Eine Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit ist nur möglich, wenn sie nach Fachrecht auch zulässig ist. Da im Bereich der betreffenden Gebäude am Tannenberg keine Überschreitung einschlägiger Lärm-Grenzwerte zu verzeichnen ist, ergibt sich keine rechtsfehlerfreie Begründung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 14

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
6.	<p><b>Hr. Von Lindern / Die Anwohner Halbrunnenweg</b></p> <p><b>Valkov Simon</b></p> <hr/> <p><b>Von:</b> Klaus von Lindern &lt;mokavauli@t-online.de&gt;  <b>Gesendet:</b> Montag, 9. Juni 2025 16:54  <b>An:</b> Dattler Armin  <b>Cc:</b> Rögner Jens; von Wedel Wedigo; Oberbürgermeister; Trapp Nils; Valkov Simon; Olaf Adler ( externe Adresse privat )  <b>Betreff:</b> Re: Vorsprache Bürgersprechstunde</p> <p>Wertheim, 09.06.2025</p> <p>Lieber Herr Dattler,</p> <p>vielen Dank für Ihre Stellungnahme zu meiner Anfrage in der Bürgersprechstunde bei unserem Oberbürgermeister Herrera Torrez. Vielen Dank für den Anhang mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans.</p> <p>Tatsächlich habe ich dazu noch einige Anmerkungen und Fragen - auch nach dem Lesen des Aktionsplans.</p> <p>Ich habe versucht, Daten zu Lärmpegeln im Bereich der L 508 / Neue Vockenroter Steige zu finden insbesondere in den Abschnitten zwischen</p> <p>Einmündung "Wartbergweg" und "Berliner Ring" - Wohnbereich "Tannenberg" und zwischen</p> <p>Einmündung "Berliner Ring" und Zufahrt zum "Reinhardshof" und "Halbrunnenweg" - Wohnbereich Halbrunnenweg 4 - 14 und 22 - 38.</p> <p>Wenn ich Anhang A1 und A2 richtig interpretiere, liegen die Beurteilungspegel zwischen 55 und 70 db. Oder liegen die Wohnhäuser außerhalb dieses Bereiches? Hier gibt es wohl einen "Lärmschutzwall", der eher einer erhöhten Böschung entspricht. In vielen Bereichen ist keine deutliche Unterbrechung der Sichtachse zwischen Lärmquelle und Empfangsort gegeben.</p> <p>Ähnliche Werte wurden bereits bei einem Lärmkartierungsverfahren vor 2011 festgestellt. Schon damals wiesen wir im Stadtteilbeirat Wartberg auf die Lärmbelastigung hin. (Siehe Protokoll vom 6.9.2011)</p> <p>Im weiteren Verlauf der L 508 bis Vockenrot liegt der Lärmpegel im selben Bereich. Hier sind die Bewohner der Häuser Konrad-Adenauer- und Theodor-Heuss-Straße betroffen. Nach Aussage des Vorsitzenden des Stadtteilbeirats Reinhardshof Walter Ploch gehen auch bei ihm immer wieder Klagen der Anwohner ein.</p> <p>Bei den Berechnungen nach RLS - 19 (S.13) ist mir aufgefallen, dass für die Neue Vockenroter Steige eine Korrektur vorgenommen wurde (oder wird), weil eine zu hohe zulässige Geschwindigkeit (60km/h) angesetzt war. Die zulässige Geschwindigkeit ist in Wirklichkeit ab Ortsende Wertheim bis Ortsanfang Vockenrot durchgehend 70 km/h. Eine Reduzierung auf 60 km/h (oder noch besser auf 50 km/h) würde für uns Anwohner eine Lärmemissionsminderung von mindestens 1 - 2 db bedeuten. Zur Wirksamkeit von Maßnahmen zur Lärminderung (++) , Luftreinigung und Verkehrssicherheit (0+) hätte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h schon kurzfristig sehr positive Auswirkungen auch in diesem Bereich der L 508.</p> <p>Zwei - vielleicht provokative - Anmerkungen:</p> <p>Im Bestenheider Höhenweg gilt schon lange eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, eine Reduzierung auf 40 km/h bei Nacht ist vorgesehen. Als wir im Stadtteilbeirat (bereits 2011) darauf hinwiesen, erhielten wir die Auskunft, dass dies möglich sei, weil der Bestenheider Höhenweg eine Ortsverbindungs- und keine Landesstraße sei, also die örtliche Behörde entscheiden könne. Hängt das Lärmempfinden der Anwohner von der Kategorisierung der Straßen ab?</p> <p>Die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h vom Ortsanfang Bestenheid bis zum Ortsende Eichel halte ich für richtig. Warum wird diese Regelung nicht für den Bereich der L 508 (Ortsausgang Wertheim Stadt bis Ortsanfang Vockenrot) geplant?</p>	<p><u>6. Hr. Von Lindern / Die Anwohner Halbrunnenweg</u></p> <p>Der Abschnitt der L 508 zwischen der Einmündung des Wartbergweges und der Einmündung zum Berliner Ring weist Pegelwerte unterhalb der einschlägigen Grenzwerte von tags 65 dB(a) und nachts 55 dB(A) auf. Aus diesem Grund wurde dieser Bereich nicht als „Hotspot“ ausgewiesen.</p> <p>Der Abschnitt zwischen der Einmündung Berliner Ring und der Zufahrt zum Reinhardshof weist dagegen einige Überschreitungen der Grenzwerte auf. Bei den Häusern Halbrunnenweg 24 - 38 wird nachts der Lärmpegel von 55 dB(A) überschritten. Zwischen der Einmündung in den Reinhardshof und der Theodor-Heuss-Straße gibt es lediglich im Bereich eines Gebäudes in der Konrad-Adenauer-Str. 11-17 eine Grenzwertüberschreitung - allerdings wird hier nachts ein Pegel von 60 dB(A) überschritten.</p> <p>Der Textpassus im Entwurf der Lärmaktionsplanung auf Seite 13 wird wie folgt geändert: „In der Lärmkartierung wurde stadteinwärts in der Kurve „Am Tannenberg“ eine zu hohe zulässige Geschwindigkeit (60 km/h) angesetzt“.</p> <p>Eine Änderung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auf 50 km/h ist für den Abschnitt der L-508, der parallel zum Halbrunnenweg verläuft, derzeit fachtechnisch nicht zu begründen, da tags keine Betroffenen im Lärmpegelbereich über 67 dB(A) vorhanden sind und nachts der Lärmpegel von 57 dB(A) nicht überschritten wird.</p> <p>Bei einem Vergleich zwischen den Streckenabschnitten L 508 / Höhe Halbrunnenweg und dem Bestenheider Höhenweg muss berücksichtigt</p>


Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 15

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>Auch wenn ich mir nur geringe Hoffnungen mache, dass ich noch zu Lebzeiten eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der L 508 erleben werde, danke ich Ihnen, dass Sie meine Stellungnahme gelesen haben und so vielleicht die eine oder andere Anregung in eine Maßnahme einfließen wird.</p> <p>Vielen Dank und alles Gute für Ihre verantwortungsvolle Arbeit.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Klaus von Lindern</p> <p>Tel 09342 1565 mobil 0160 8068127</p>	<p>werden, dass es sich bei der L 508 um eine Landesstraße, also eine Straße mit überörtlicher Verbindungsfunktion handelt und daher die Verhältnismäßigkeit einer Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung mit anderem Maßstab als bei einer Gemeindeverbindungsstraße betrachtet werden muss.</p> <p>Es wird geprüft, ob die von einer Grenzwertüberschreitung im Bereich von 55 dB(A) betroffenen Gebäude am Halbbrunnenweg in das geplante Schallschutzfenster/Schallschutzlüfter-Programm aufgenommen werden können.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 16

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
7.	<p><b>Hr. Peter Höfling</b></p> <p>Peter Höfling Joh. Kerer Str. 43 97877 Wertheim</p> <p style="text-align: right;">Wertheim, 26.04.2025</p> <p style="text-align: center;"><b>EINGANG</b> 08. MAI 2025</p> <p>Stadtverwaltung Wertheim z.Hd. Herrn Jens Rögner</p> <p>Wertheim</p> <p>Sehr geehrter Herr Rögner, Unter Bezugnahme auf den Lärmschutzaktionsplan der Stadt Wertheim übersende ich Ihnen das Schreiben mit dem Widerspruch gegen die geplante Straßen Sanierung an das Regierungspräsidium Stuttgart z. Hd. Herrn Silberzahn. Um die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen in dem Hotspot Gebiet bitte ich</p> <p>Mfg  Peter Höfling</p>	<p><u>7. Hr. Peter Höfling</u></p> <p>Im Bereich der Häuserreihe „Johannes-Kerer-Straße 21 - 63“ sind im Rahmen der Lärmkartierung keine Überschreitungen der Lärmpegel-Grenzwerte ( nachts 55 dB(A), tags 65 dB(A) ) zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde diese Strecke nicht als „Hotspot“ ausgewiesen und es werden dort keine Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 17

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>Peter Höfling Joh. Kerer Straße 43 97877 Wertheim</p> <p>12.04.2025</p> <p>Straßenbauamt Bad Mergentheim z. Hd. Herrn Silberzahn Bahnhofsvorplatz 1 97990 Bad Mergentheim</p> <p>Sanierung/Neugestaltung I 2310</p> <p>Sehr geehrter Herr Silberzahn,</p> <p>in der Bürgerversammlung wurden erst leider kurz vor Beginn der Baumaßnahmen die Gegebenheiten dargelegt.</p> <p>Ich bat sie deswegen auch um eine Statistik der Verkehrszahlen der letzten Jahre, sowie die akuten Zahlen aus 2024 oder eventuell sogar 2025,</p> <p>Auch ist der Messpunkt wichtig, d.h. er sollte in diesem Gebiet stattgefunden haben.</p> <p>Aus den Zahlen sollte mir das auch gestiegene Verkehrsaufkommen der letzten Jahre ersichtlich sein.</p> <p>Da es sich hier um eine stark befahrene Straße handelt und auch lt. Feststellungen des Rep.Präsidiiums die Lärmwerte in den letzten Jahren schon überschritten waren, sollten auch beim Bau besondere Lärmschutzmaßnahmen getroffen werden.</p> <p>Wie von ihnen dargelegt, ist nicht einmal der Verbaut eines Flüsterbelags vorgesehen, da sich durch bestehende und neue Ampelanlagen dies sich nicht rentieren würde.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Es findet aber nicht nur ein Stopp und Go an den Ampeln statt, sondern es wird erfahrungsgemäß in der endenden Grünphase/Gelbphase die Geschwindigkeit oft stark beschleunigt (weit über 50 km/h) um die Kreuzung überqueren zu können. Hier erhöht sich logischerweise auch der Lärmpegel enorm. Dies ist besonders bei schweren LKW zu spüren.</li> <li>• Auch entwickeln LKW's, von denen es genügend auf der Strecke gibt, einen Lärmpegel der ungefähr 20 PKW entspricht und durch Ampeln bedingt noch höhere Geräusche entwickelt.</li> </ul>	<p>Die Korrespondenz mit dem Straßenbauamt wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 18

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ebenso wird bei Rot geschalteter Ampel durch provokatives Gas geben der Motorradfahrer und Cabrios hier auch stark erhöhter Lärmpegel erzeugt, der dann durch schnelle Anfahrtgeschwindigkeiten noch erhöht wird.</li> <li>• Durch die steigende Industrialisierung und die Autobahn umfahrenden LKW steigt der LKW-Verkehr stetig und auch nachts leiden wir unter hohen Fahrgeräuschen.</li> <li>• Aus diesem Grunde sind daher auch ausreichende Lärmschutzmaßnahmen gebaut werden.</li> <li>• In der heutigen Zeit sind schon Flüsterbeläge bis zur Minimierung von 8 Dezibel üblich, was hier auch für die Zukunft mitberücksichtigt werden sollte, da es sich hier bestimmt um eine Maßnahme der nächsten 30 Jahre handelt. Die neuesten technischen Möglichkeiten sollten daher voll zum Tragen kommen.</li> <li>• Auch die geplante Anerkennung von Lärmschutzfenstern zeigt schon, dass es sich hier um einen erhöhten Lärm Wert handelt, der mit Sicherheit schon durch die Straßen Gestaltung positiv mit beeinflusst werden kann und auch das Leben im Garten wieder Attraktiver macht.</li> </ul> <p>Lassen sie mich bitte auch wissen, welche Verkehrslärm mindernden Maßnahmen hier überhaupt mit einbezogen worden sind und wie hoch die zu erwarteten Auswirkungen zu erwarten sind.</p> <p>Um auch eine Übersicht zu erhalten, ob es sich hier um eine reine Erneuerung oder um eine Maßnahme des stark gestiegenen Verkehrs handelt, bitte ich daher dringend um diese Zahlenwerte. Hier wären dann andere Lärmschutzwerte in Wohngebieten anzuwenden.</p> <p>Ich bitte daher dieses Schreiben als</p> <p style="text-align: center;"><b>Einspruch bzw. Widerspruch</b></p> <p>gegen die durchgeführte Maßnahme zu werten.</p> <p>Sollte sich dieser aber nicht in Ihrem Zuständigkeitsbereich befinden, bitte ich um direkte Weiterleitung sowie um Nachricht</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p>	<p>Die Korrespondenz mit dem Straßenbauamt wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 19

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
8.	<p><b>Fr. Julia und Hr. Siegmund Geng</b> (Eingabe erfolgte fernmündlich am 15.05. 2025, Gesprächspartner Herr Simon Valkov)</p> <p>Von: Julia Geng &lt;<a href="mailto:julligeng@web.de">julligeng@web.de</a>&gt; Gesendet: Mittwoch, 5. Februar 2025 20:32 An: Rögner Jens &lt;<a href="mailto:Jens.Roegener@wertheim.de">Jens.Roegener@wertheim.de</a>&gt; Betreff: Lärmschutz L508, Neue Vockenroter Steige 25, 97877 Wertheim</p> <p>Hallo Herr Rögner,</p> <p>leider konnten wir letzte Woche am Donnerstag nicht an der Veranstaltung zum Lärmschutz teilnehmen. Das ist sehr schade....</p> <p>Wir wohnen direkt in der Neuen Vockenroter Steige 25. Direkt an der Hauptstraße.</p> <p>Wird hier auch etwas gegen den Lärm unternommen?</p> <p>Am schlimmsten sind die LKWs, die nach der Kurve bei uns durchbrettern.</p> <p>Kann man wenigstens für LKWs ein Fahrverbot in der Nacht von 22.00 bis 6:00 durchbringen?</p> <hr/> <p>Seit der Bauerweiterung im Gewerbegebiet Reinhardshof werden es immer mehr Autos. Wir wohnen auf dem Dachgeschoss, haben viele Dachfenster, deswegen hört man den Lärm natürlich mehr.... Die Straße ist auch für so viele Autos nicht ausgelegt. Wenn wir manchmal aus dem Haus kommen, können wir die Straße nicht überqueren oder rausfahren, weil so viele Autos fahren. In der Kurve, wenn sich 2 LKWs treffen wird es auch ganz schön gefährlich.</p> <p>Wäre erfreut über Ihre Rückmeldung.</p> <p>Vielen Dank.</p> <p>Grüße.</p> <p>Julia &amp; Siegmund Geng Neue Vockenroter Steige 25 97877Wertheim Tel. 01522 9420606</p> <p>-- Gesendet mit der <a href="#">WEB.DE</a> Mail App</p>	<p><u>8. Fr. Julia und Hr. Siegmund Geng</u></p> <p>Im Bereich des Gebäudes „Neue Vockenroter Steige 25“ sind im Rahmen der Lärmkartierung keine maßgeblichen Überschreitungen der Lärmpegel-Grenzwerte ( nachts &gt;57 dB(A), tags &gt; 67 dB(A) ) zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde dieser Streckenabschnitt nicht als „Hotspot“ ausgewiesen und wurden dort keine Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.</p>



Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 20

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
9.	<p><b>Hr. Peter Höfling</b></p> <hr/> <p>Von: Peter Höfling &lt;pitstopp@web.de&gt; Gesendet: Sonntag, 1. Juni 2025 12:36 An: Dattler Armin &lt;Armin.Dattler@wertheim.de&gt; Betreff: Fw: Aw: EXTERN: Aw: AW: EXTERN: L 2310</p> <p>Hallo Herr Dattler, anbei noch ein Schreiben zum Lärmplan der Stadt Wertheim Bei der momentanen Neugestaltung über die nächsten Jahrzehnte wäre es schön, wenn man die neuesten Maßnahmen für eine Lärmsanierung ergreifen könnte.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Peter Höfling</p> <p>Gesendet: Sonntag, 1. Juni 2025 um 12:26 Von: "pitstopp@web.de" &lt;pitstopp@web.de&gt; An: Matthias.Sturm@rps.bwl.de Betreff: Aw: AW: EXTERN: Aw: AW: EXTERN: L 2310</p> <p>Hallo Herr Sturm, vielen Dank für Ihre Mail vom 19.05.2025</p> <p>die Beantwortung kann ich leider erst jetzt vornehmen, da ich mich nicht zuhause befunden habe.</p> <p>ich finde es zwar schön, wenn die Sanierung der L 2310 auf freiwillige Basis stattfindet, denke aber das wie bei jeder freiwilligen Baumassnahme auch die rechtlichen Vorschriften einzuhalten sind. Und soweit mir bekannt, kann gegen jede amtliche Maßnahme Einspruch erhoben werden. Eine gegenteilige Rechtsgrundlage haben sie mir jedoch nicht genannt. Daher ist es für mich entscheidend wie sich die Verkehrsentwicklung der L 2310 in meinem Bereich ergeben hat Auch glaube ich Ihnen nicht mitteilen zu müssen, das bei steigenden Verkehrszahlen auch andere Lärmschutzwerte einzuhalten sind. Über diese Entwicklung jedoch wurde noch keine Aussage getroffen. Die genauen Verkehrszahlen habe ich daher schon mehrmals angefordert, wurden mir aber aus unbekanntem Gründen bisher verweigert. Ich denke mal das eine Offenlegung hier wohl von den Anlegern gefordert werden kann. Auch wurde bereits über Jahre hinweg schon eine Lärmschutzwand geplant da die erhöhten Lärmwerte bekannt sind. Da auch künftig mit höheren Verkehrszahlen infolge bekannter Maßnahmen und Entwicklung sowie schon mitgeteilter Gründe zu rechnen ist, bitte ich Sie nochmals mir diese Zahlen zu übermitteln, um bei weiterer Verkehrsbelastung hier mit sachlichen Gründen vorgehen zu können, zumal die künftige Verkehrssituation bereits jetzt eingeschätzt werden kann.</p> <hr/> <p style="text-align: center;">1</p>	<p>9. Hr. Peter Höfling</p> <p>Im Bereich der Häuserreihe „Johannes-Kerer-Straße 21 - 63“ sind im Rahmen der Lärmkartierung keine Überschreitungen der Lärmpegel-Grenzwerte (  nachts 55 dB(A), tags 65 dB(A) ) zu verzeichnen. Aus diesem Grund wurde diese Strecke nicht als „Hotspot“ ausgewiesen und es werden dort keine Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Die Korrespondenz wird zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 21

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>Um dies auch bei Eintreten rechtfertigen zu können, bitte ich nochmals um die genauen Verkehrszahlen auch nach Lkw Motorräder etc. getrennt. Eine Lärmschutzwand wäre die sinnvollste Lösung und hier auch ausführbar, da die räumliche Gegebenheiten vorhanden sind!</p> <p>Um eine baldige wohlwollende Antwort bittend, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen.</p> <p><b>Gesendet:</b> Montag, 19. Mai 2025 um 16:56 <b>Von:</b> "Sturm, Matthias (RPS)" &lt;Matthias.Sturm@rps.bwl.de&gt; <b>An:</b> "pitstopp@web.de" &lt;pitstopp@web.de&gt; <b>CC:</b> "Silberzahn, Volker (RPS)" &lt;volker.silberzahn@rps.bwl.de&gt;,"Hörner Achim" &lt;Achim.Hoerner@wertheim.de&gt; <b>Betreff:</b> AW: EXTERN: Aw: AW: EXTERN: L 2310</p> <p>Guten Tag Herr Höfling,</p> <p>danke für Ihre Schreiben an Hr. Silberzahn in denen Sie sich für Lärmschutzmaßnahmen an der L2310 in der OD Bestenheid einsetzen.</p> <p>Wir möchten in diesem Zusammenhang klarstellen, dass es sich bei der Lärmsanierung um eine freiwillige Leistung des Landes handelt. Ihr Einspruch-/Widerspruchersuchen nehmen wir jeweils zur Kenntnis. Bitte haben Sie Verständnis, dass mangels Rechtsgrundlage kein Anspruch auf weitere Lärmschutzmaßnahmen besteht.</p> <p>Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.</p> <p>Wir möchten an dieser Stelle auch nochmals unseren Standpunkt aus den vorangegangenen Schreiben an Sie vom 23.05.2024 (Az. RPS45-3911-380/3/16 siehe auch anbei) wiederholen.</p> <p>Um keine Punkte offen zu lassen möchten wir Ihnen weiter mitteilen, dass der geplante Deckschichttyp der nachweislich wirksamste Fahrbahnbelag unter den Vor-Ort bestehenden Randbedingungen ist. Die Auswahl der Deckschichttypen wurde auf Grundlage des aktuellsten Stands der Technik getroffen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Matthias Sturm</p> <hr/> <p> Baden-Württemberg  Regierungspräsidium Stuttgart</p> <p style="text-align: center;">2</p>	<p>Die Korrespondenz wird zur Kenntnis genommen.</p>




Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 23

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>mit freundlichen Grüßen</p> <p>Peter Höfling</p> <p><b>Gesendet:</b> Montag, 5. Mai 2025 um 15:42</p> <p><b>Von:</b> "Silberzahn, Volker (RPS)" &lt;volker.silberzahn@rps.bwl.de&gt;</p> <p><b>An:</b> "Peter Höfling" &lt;pitstopp@web.de&gt;</p> <p><b>CC:</b> "Hörner Achim" &lt;Achim.Hoerner@wertheim.de&gt;</p> <p><b>Betreff:</b> AW: EXTERN: L 2310</p> <p>Sehr geehrter Herr Höfling,</p> <p>Ihre Mail ist bei mir angekommen.</p> <p>Ich kann Ihre Fragen insoweit beantworten was die Verkehrszahlen und der von mir ausgeschriebene Asphaltbelag betrifft.</p> <p>Es wurde 2024 eine Verkehrszählung durchgeführt.</p> <p>Diese lag bei ~ 14.000 Fahrzeugen.</p> <p>Es gab im letzten Jahr auch eine schalltechnische Untersuchung im gesamten Bereich des Stadtteils Bestenheid.</p> <p>Aus dieser geht hervor, dass für den gesamten Straßenbereich die von mir ausgeschriebene Asphaltschicht die effektivste ist, was zum niedrigsten Lärmpegel führt.</p> <p>Ich habe auf der Bürgerversammlung nicht gesagt, dass sich ein lärmarter Asphalt nicht „rentiert“.</p> <p>Meine Aussage war die, dass dieser von Ihnen angesprochene Belag keine Verbesserung bewirkt.</p> <p>Zudem ist es ja so, dass ein Asphaltbelag nur Reifen- und Rollgeräusche in gewissem Rahmen absorbieren kann.</p> <p>Geräusche durch Bremsen, Gas geben oder hohe Motorgeräusche können nicht gemindert werden.</p> <p>Bei der Stadt Wertheim gibt es einen Lärmaktionsplan, der für jeden Bürger einsehbar ist, und bei dem Sie noch genauere Informationen entnehmen könnten.</p> <p style="text-align: center;">4</p>	<p>Die Korrespondenz wird zur Kenntnis genommen.</p>




Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 24

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p>Ihre zweite Anlage der Mail, die als „SilberzahnMahnung“ bezeichnet ist, habe ich an meinen Vorgesetzten und an die Stadtverwaltung Wertheim zur Kenntnisnahme weitergeleitet.</p> <hr/> <p>Mit freundlichen Grüßen Volker Silberzahn</p> <hr/> <p> <b>Baden-Württemberg</b> <b>Regierungspräsidium</b> <b>Stuttgart</b></p> <hr/> <p><b>Volker Silberzahn</b> Referat 47.1 Baureferat Nord  Bauleitung Bad Mergentheim Wachbacher Straße 1  97980 Bad Mergentheim</p> <p><b>Datenschutzhinweise</b> Informationen zum Schutz personenbezogener Daten, welche die Regierungspräsidien Baden-Württemberg verarbeiten sowie zu den einzelnen Verwaltungsleistungen finden Sie im Internet unter: <a href="https://m.baden-wuerttemberg.de/datenschutz/erklarungen-der-regierungspraesidien-bw/">https://m.baden-wuerttemberg.de/datenschutz/erklarungen-der-regierungspraesidien-bw/</a> oder auf Anfrage.</p> <hr/> <p><b>Von:</b> Peter Höfling &lt;<a href="mailto:pitstopp@web.de">pitstopp@web.de</a>&gt; <b>Gesendet:</b> Mittwoch, 30. April 2025 08:35 <b>An:</b> Silberzahn, Volker (RPS) &lt;<a href="mailto:volker.silberzahn@rps.bwl.de">volker.silberzahn@rps.bwl.de</a>&gt; <b>Betreff:</b> EXTERN: L 2310</p> <p>Hallo Herr Silberzahn,  wie ich eben von der Stadtverwaltung Bad Mgh erfahren habe, kommen meine Faxe dort an.  Auf der Homepage des Strassenbauamtes ist jedoch diese Faxnummer vermerkt.  Lt. Herrn Michel von der Stadtverwaltung wurden diese jedoch an ihre Behörde weitergegeben.</p> <hr/> <p>5</p> <p>Ich sende Ihnen deswegen diese jedoch nochmals per email zu</p> <p>vielen Dank vorab</p> <p>mfg</p> <p>Peter Höfling</p> <hr/> <p>6</p>	<p>Die Korrespondenz wird zur Kenntnis genommen.</p>

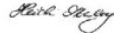
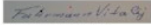
Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 25

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
10.	<p><b>Stadtteilbeirat Bestenheid</b></p> <div style="text-align: center;">    </div> <p style="text-align: center;"><b>Protokoll</b> <b>Öffentliche Stadtteilbeiratssitzung Bestenheid am 27. Mai 2025</b> <b>18.00 – 19.00 Uhr</b></p> <p><b>Teilnehmer:</b> Stadtverwaltung: Hr. Dattler, Hr. Volkov, Hr. Rögner 2 Vertreter der Presse: Main-Echo &amp; FN ca. 30 Bürger/innen Vorsitzender V. Fuhrmann, die Beiräte: A. Wältz, N. Frank, H. Staley, H. Fuchs entschuldigt: C. Herzog, T. Förstel, W. Eckert</p> <p><b>TOP 1: Lärmaktionsplan L2310 – Informationen durch die Stadtverwaltung</b> Der Vorsitzende begrüßt die Vertreter der Stadt, der Presse und die Bürgerschaft. Er dankt allen fürs Kommen und übergibt an Hr. Rögner – Abteilung Umwelt und Klimaschutz – Referat 41. Hr. Rögner stellt sich kurz vor und erläutert anhand einer Präsentation die Grundlagen für den Lärmaktionsplan (EU-Umgebungsrichtlinie 49/EG). Laut dieser Richtlinie muss der Plan alle 5 Jahre fortgeschrieben werden. Es ist geplant, die nun vorliegende Stufe 4 im Juli dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorzulegen. Es werden nur Straßen betrachtet, an denen mehr als 8.200 Fahrzeuge pro Tag verkehren. Es werden keine Messungen durchgeführt, sondern Berechnungen aufgrund der Verkehrsdichte. Er bittet die Anwesenden mit ihren Fragen bis zum Schluss der Präsentation zu warten und übergibt an Hr. Volkov, der im Detail auf die Daten eingeht. (Anlage). Nachfolgend die Fragen, Anmerkungen und Wünsche der anwesenden Bürger:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anwohner der Schwarzwaldstr. versuchen seit Jahren eine Geschwindigkeitsbegrenzung zu erwirken – jedoch bisher ohne Erfolg. Auch wenn die Schwarzwaldstr. nicht zu den Straßen gehört, die in die Berechnung eingeflossen sind, sollte eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h geprüft werden. (Dieser Vorschlag wird von einigen Anwesenden unterstützt)</li> <li>• Die Berechnungsgrundlage berücksichtigt nicht saisonales erhöhtes Verkehrsaufkommen, wie z.B. in der Erntezeit, wenn oft 100 Traktoren mit Anhängern für eine hohe Lärmbelastung sorgen und viele davon Betroffen sind.</li> <li>• Es wird angezweifelt, dass z.B. durch die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h auf dem Bestenheider Höhenweg überhaupt etwas bringt – da Geschwindigkeitsbegrenzungen kaum kontrolliert werden.</li> <li>• Die Stadtverwaltung wird von einer Mehrheit der Anwesenden aufgefordert mehr Blitzer aufzustellen.</li> <li>• Weiterhin wird bemängelt, dass die Berechnungen keinen Ist-Zustand wiederspiegeln. Leider wird von vielen Autofahrern die vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht eingehalten.</li> <li>• Es wird nachgefragt, weshalb die zusätzlichen Kosten von 18.000.– € für den Flüsterasphalt nicht investiert werden – Hr. Volkov erklärt, dass der Asphalt erst ab einer gewissen Geschwindigkeit (50-60 km/h) Wirkung zeigt und er außerdem nicht langlebig ist.</li> <li>• Insbesondere nachts werden die Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht eingehalten – deshalb sollten unbedingt mehr Blitzer eingesetzt werden.</li> </ul>	<p><u>10.Stadtteilbeirat Bestenheid</u></p> <p>Die Schwarzwaldstraße wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet, da hier die für eine Einbeziehung erforderliche Verkehrsdichte von mindestens 8200 Kfz / Tag nicht erreicht wird.</p> <p>Saisonale Schwankungen werden im Rahmen der Berechnungsmethodik nicht berücksichtigt, dies würde die Vergleichbarkeit der Ergebnisse in Frage stellen.</p> <p>Individuelles, regelwidriges Fahrverhalten ist kein Maßstab für die Entscheidung über fachlich gebotene Lärmschutzmaßnahmen.</p> <p>Die Einsatzorte von Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen werden vom Referat „Öffentliche Ordnung“ nach fachlichen Kriterien ausgewählt. Der Hinweis auf das subjektiv empfundene, erhöhte Auftreten von Geschwindigkeitsüberschreitungen in Bestenheid wird an das Referat „Öffentliche Ordnung“ weitergeleitet.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 26

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<ul style="list-style-type: none"> <li>In Bezug auf die Nebenstraßen in Bestenheid wird der Wunsch geäußert Einbahnstraßenregelungen in Betracht zu ziehen um die Teils angespannte Situation zu entschärfen – da alles zugeparkt ist und momentan durch die Umleitungen auf Grund der Sanierung der L2310 das Verkehrsaufkommen erhöht ist.</li> <li>Es wird der Vorschlag unterbreitet, nachts (22.00 bis 06.00 Uhr) vom Ortseingang bis Ortsausgang die Geschwindigkeit auf 40 km/h zu begrenzen und im gleichen Zeitraum die Geschwindigkeit auf 50 Km/h für die Verbindungsstraße nach Wertheim. Dieser Vorschlag wird mit viel Applaus bedacht.</li> <li>Es wird beantragt, ein LKW Umfahrungsgebot für die Verbindungsstraße zum Wartberg auszusprechen – dieser Vorschlag kann schon aufgrund des Gleichbehandlungsgrundsatzes nicht nachgekommen werden (Hr. Rögner).</li> <li>In der Breslauer Str. befindet sich auf Höhe des Briefkastens eine Bodenschwelle – genau vor der Terrasse eines Anwohners. Diese sollte unbedingt entfernt werden. In der Straße gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h und somit erübrige sich die Schwelle, die zu einer erhöhten Lärmbelästigung der Anwohner führt. Es wurden bereits Unterschriften gesammelt und an die Stadtverwaltung weitergeleitet – doch leider hat sich bisher nicht getan.</li> </ul> <p>Die Vertreter der Stadtverwaltung bedanken sich bei den Bürger*innen und dem Stadtteilbeirat für die rege Diskussion und sagen zu, dass die Anregungen geprüft werden.</p> <p><b>TOP 2: Verschiedenes</b> Ein Bürger bittet um Reparatur des Friedhofstores beim evangelischen Kindergarten. Das Tor ist defekt und kann nicht mehr geschlossen werden.</p> <p>Da keine weiteren Wortmeldungen vorliegen, dankt der Vorsitzende für die Teilnehmer, der Presse und der Stadtverwaltung für ihr Erscheinen und schließt die Sitzung. Sitzungsende: 19.00 Uhr</p> <p> Heidi Staley Schriftführer</p> <p> Vitalij Fuhmann Vorsitzender</p> <p><u>Anlage:</u> Lärmaktionsplan d. Stadt Wertheim – Stufe 4</p>	<p>Dem Einwand, das regelwidriges Fahrverhalten eine Verfälschung der tatsächlichen Lärmbelastung erzeugt, wird zugestimmt. Hier müsste aber der Gesetzgeber tätig werden. Die Kommunen, bzw. die Träger der Unterhaltungslast sind hier nicht entscheidungsbefugt.</p> <p>Die Entscheidung über den Einsatz von Flüsterasphalt zur Minderung von Verkehrslärm obliegt dem Unterhaltungsträger des jeweiligen Verkehrsweges.</p> <p>Der Hinweis auf das subjektiv empfundene, erhöhte Auftreten von nächtlichen Geschwindigkeitsüberschreitungen in Bestenheid wird an das Referat „Öffentliche Ordnung“ weitergegeben.</p> <p>Einbahnstraßen-Regelungen in Nebenstraßen der L2310 liegen nicht im Aufgabenbereich der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird an das Referat „Öffentliche Ordnung“ weitergeleitet.</p> <p>Der Vorschlag, nachts auf der L2310 im gesamten Bestenheider Ortsbereich Tempo 40 einzuführen, ist nicht durchführbar, da im Rahmen der Lärmkartierung hier nur sehr vereinzelte und moderate Überschreitungen der Lärmpegel-Grenzwerte ( nachts 55 dB(A), tags 65 dB(A) ) zu verzeichnen sind. Aus diesem Grund wurden für diese Strecke keine Lärmschutzmaßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>Die Anordnung von Lkw-Fahrgeboten und -verboten ist kein geeignetes bzw. rechtssicheres Instrument der Lärmaktionsplanung, da solche Umleitungen mit dem Grundsatz des Schutzes „Ruhiger Gebiete“ kollidieren.</p> <p>Die Entscheidung über Änderungen an bestehenden, verkehrsberuhigenden Maßnahmen (Temposchwelle) in Nebenstraßen gehört nicht zum Aufgabenbereich der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird an das Referat „Öffentliche Ordnung“ weitergeleitet.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 27

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
11.	<p><b>Hr. Carsten Klomp</b></p> <p><b>Valkov Simon</b></p> <hr/> <p><b>Von:</b> Klomp, Carsten &lt;Carsten.Klomp@kbz.ekiba.de&gt;  <b>Gesendet:</b> Dienstag, 10. Juni 2025 12:55  <b>An:</b> Mohr Volker; Valkov Simon  <b>Cc:</b> gal@gunther-amarell.de; Martina Wenzel ( externe Adresse privat )  <b>Betreff:</b> Lärmaktionsplan - hier "Eigenlärm" der Stadt Wertheim</p> <p>Sehr geehrter Herr Mohr, sehr geehrter Herr Valkov,</p> <p>durch Herrn Amarell bin ich auf den Lärmaktionsplan der Stadt Wertheim und die Möglichkeit einer Stellungnahme hingewiesen worden und hoffe nun, bei Ihnen mit einer solchen an der richtigen Adresse zu sein.</p> <p>Wenn ich den Aktionsplan richtig gelesen habe, fehlt eine wichtige Lärmquelle komplett, und zwar der von der Stadt Wertheim selbst verantwortete Lärm durch unterschiedliche Veranstaltungen, insbesondere auf der Burg. Dabei geht es mir insbesondere um den sog. Burg-Rave, der bisher zweimal jährlich, in diesem Jahr glücklicherweise nur einmal stattfindet, und bei dem die Stadt und das nähere Umland 10 Stunden lang ohne Unterbrechung zwangsbeschallt wird.</p> <p>Wie ich Herrn Mohr bereits kürzlich bei einem Gespräch mitgeteilt habe, haben wir in diesem Jahr erstmals eine Messung (wenn auch nur mit dem Handy) durchgeführt und kamen dabei auf unserer Terrasse auf einen Wert von 73 DB. Wohlgermerkt: 10 Stunden lang Bumm-Bumm-Bumm in einer Frequenz, die nicht nur durch die Fenster, sondern zugleich auch durch Mark und Bein dringt und den ganzen Körper in Alarmzustand versetzt.</p> <p>Mir ist klar, dass es immer wieder Veranstaltungen geben muss, die die Stadt für Besucher attraktiv machen soll und dass es dabei auch zu Lärmbelastungen kommt. Wie Herrn Mohr geschildert, kann ich persönlich mit allen Veranstaltungen dieser Art leben (auch wenn ich mich auch an diesem Pfingst-Wochenende wieder deutlich durch irgendeine sehr laute Pop-Veranstaltung gestört fühlte). Aber 10 - stündiger und im wahrsten Sinne nervenzerfetzender Dauerlärm ist noch einmal eine ganz eigene Kategorie und darf m.E. ebenso wenig in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans fehlen wie eben ein Plan zu dessen Vermeidung.</p> <p>Keinesfalls hingegen sollte der in einem Zeitungsartikel suggerierte Eindruck entstehen, dass "die Bürger" sich an die Rave-Emissionen (von den Urin-Belästigungen nach dem Rave spreche ich dabei gar nicht) gewöhnt hätten. Sie haben nur - ganz wie Herr Amarell in seinem entsprechenden Leserbrief geschrieben hat - schlicht und einfach die Hoffnung aufgegeben, dass entsprechende Beschwerden irgendeine Wirkung zeitigen würden.</p> <p>Ich hingegen verbleibe in der Hoffnung auf eine Berücksichtigung zumindest des Burg-Raves im Lärmschutzplan mit freundlichen Grüßen, Carsten Klomp</p> <p>KMD Prof. Carsten Klomp          Bezirkskantorat: Mühlenstr. 3-5, 97877 Wertheim, Tel.: 09342/2409-106          Privat: Eichelgasse 47, 97877 Wertheim, Tel.: 09342/2404023          Homepage: www.bezirkskantorat-wertheim.de</p> <p>Jeden Samstag um 11.00 Uhr in der Stiftskirche:  <b>Orgelmusik zur Marktzeit</b></p> <p>Pfingstwochenende  <b>Bach-Kantate zum Mitsingen (BWV 117 "Sei Lob und Ehr")</b></p> <p>Proben Freitag, 6.6. ab 19.30 Uhr; Samstag 7.6. ab 12.00 Uhr, Pfingstsonntag ab 9.30 Uhr</p>	<p><u>11.Hr. Carsten Klomp</u></p> <p>Veranstaltungslärm gehört nicht zum Aufgabengebiet der kommunales Lärmaktionsplanung und kann aus diesem Grund hier nicht behandelt werden. Der Hinweis wird an das zuständige Referat weitergeleitet.</p>


Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 28

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
12	<p><b>Stadtverwaltung Wertheim, Abteilung Öffentliche Ordnung</b></p> <p>Öffentliche Ordnung -Verkehrsbehörde-  Wertheim, 11. Juni 2025 31</p> <p>411 31 z.d.A.</p> <p><b>Lärmaktionsplan Stadt Wertheim, 4. Stufe Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</b></p> <p>Im einzelnen wird wie folgt Stellung genommen:</p> <p><b>Bestenheid-Mitte</b> Keine Maßnahmen vorgesehen.</p> <p><b>Bestenheid-Süd (Außerortslage)</b> Es besteht bereits eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h. Von einer weiteren Geschwindigkeitsbegrenzung in diesem Bereich auf 50 km/h wird abgeraten. Es sind wenige und einzeln stehende Häuser betroffen. Der Einbau von Lärmschutzfenstern bietet sich hier an, da auch aufgrund der Gebäudestrukturen keine Aufenthaltsflächen im Außenbereich wie Terrassen, Vorgärten etc. zum Straßenbereich hin vorhanden sind. Die Strecke liegt für die ehrenamtlichen Feuerwehrkräfte auf dem Anfahrtsweg zur Feuerwache. Es handelt sich um eine Hauptverkehrsstrecke im ÖPNV-Stadtlinienverkehr.</p> <p><b>Bismarckstraße (Innerortslage)</b> Es sind im Bereich Kaufland Richtung Feuerwache einzeln stehende Häuser, hauptsächlich zur Nachtzeit betroffen. Aus diesem Grunde bietet sich der Einbau von Lärmschutzfenstern an. Die Strecke liegt auf der Zufahrt zur Feuerwache und ist die Hauptzufahrt zum ZOB für den ÖPNV. Eine weitere Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem Bereich wird nicht empfohlen. Im Bereich der Bahnhofstraße/ZOB besteht mittlerweile bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung (24 h) auf „30“ zum Fußgängerschutz.</p>	<p><u>12.Stadtverwaltung Wertheim, Abteilung Öffentliche Ordnung</u></p> <p>Dem Vorschlag wird zugestimmt und die Lärmaktionsplanung entsprechend geändert.</p> <p>Dem Vorschlag wird zugestimmt und die Lärmaktionsplanung entsprechend geändert.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 29

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p><b>Uihleinstraße (Innerortslage)</b> Unter Anwendung der novellierten StVO ist in Kürze zum Fußgänger- und Schulwegeschutz eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ab Bushaltestelle bei ehem. DRK-Rettungswache bis zum Knotenpunkt am Bahnhof vorgesehen. Die einzelnen, bergwärts und lediglich Nachts betroffenen Häuser im Zuge der Neuen Vockenroter Steige könnten wirksam mit dem Einbau von Lärmschutzfenstern geschützt werden.</p> <p><b>Innenstadt-Ost (Innerortslage)</b> Eine nächtliche (22-6 h) Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h wäre hier denkbar. Da es sich um einzeln stehende Häuser handelt, die vorwiegend in der Nachtzeit betroffen sind, könnten auch Lärmschutzfenster wirksam Abhilfe schaffen.</p> <p><b>Eichel-Mitte (Außerortslage)</b> Eine nächtliche (22-6 h) Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h wäre denkbar. Der Einbau von Lärmschutzfenstern ist ebenfalls zu prüfen.</p> <p><b>Eichel-Ost (Innerortslage)</b> Eine nächtliche (22-6 h) Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h wäre denkbar. Der Einbau von Lärmschutzfenstern ist ebenfalls zu prüfen.</p> <p><b>Urphar (Innerortslage)</b> Eine nächtliche (22-6 h) Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h ist für die betroffenen einzelnen Häuser gebäudescharf denkbar. Der Einbau von Lärmschutzfenster für die Einzelhäuser wäre alternativ gerade zur Nachtzeit wirksam und ist zu prüfen.</p> <p><b>Bestenheider Höhenweg (Außerortslage)</b> Es besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Eine nächtliche (22-6 h) Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h wäre denkbar. Der evtl. Einbau von Lärmschutzfenstern wäre ebenfalls zu prüfen.</p> 	<p>Dem Vorschlag wird zugestimmt und die Lärmaktionsplanung entsprechend geändert.</p> <p>Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung soll beibehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p> <p>Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung soll beibehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p> <p>Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung soll beibehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p> <p>Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung soll beibehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p> <p>Die nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung soll beibehalten werden. Besonders auch, da passive Schallschutzmaßnahmen im Außengelände, an Balkonen, Terrassen und Loggien keine Wirkung entfalten.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 30

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
13.	<p><b>Fr. Martina König</b></p> <p>Frau Martina König hat Herrn Jens Rögner (Stadtverwaltung, Abt. 411) im Rahmen der Vorstellung der Lärmaktionsplanung in der öffentlichen Sitzung des Stadtteilbeirates Innenstadt am 17. Juni 2025 folgende Stellungnahme zu Protokoll gegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Die Vielzahl verschiedener Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 20, 30, 40, 50, 60, 70) ist in Wertheim z.T. sehr verwirrend</li> <li><input type="checkbox"/> Deshalb plädiert sie dafür, sich auf möglichst wenige verschiedene Geschwindigkeitsbegrenzungen (Tempo 30, 50, 70) zu beschränken</li> <li><input type="checkbox"/> Weiterhin wird angeregt, in der kompletten Wertheimer Innenstadt Tempo 30 einzuführen.</li> </ul>	<p><u>13. Fr. Martina König</u></p> <p>Die Harmonisierung verschiedener Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen unter 8200 Kfz / Tag liegt nicht im Aufgabenbereich der kommunalen Lärmaktionsplanung. Grundsätzlich müssen Geschwindigkeitsbeschränkungen aber stets angemessen, gut begründet und rechtssicher sein, da ansonsten eine rechtliche Anfechtung von Sanktionen (z.B. temporärer Führerscheinentzug) möglich und ggf. auch erfolgreich ist.</p> <p>Die Einrichtung von Tempo-30-Zonen auf Straßen mit einem Verkehrsaufkommen unter 8200 Kfz / Tag liegt nicht im Aufgabenbereich der kommunalen Lärmaktionsplanung.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 31

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
14.	<p><b>Hr. Gunther Amarell</b></p> <p style="text-align: right;">Gunther Amarell Finkenweg 1 97877 Wertheim</p> <p>An die Stadtverwaltung Wertheim Referat Stadtplanung, Umwelt- und Klimaschutz Mühlenstraße 26 97877 Wertheim</p> <p style="text-align: right;">Wertheim, den 20. Juni 2025</p> <p><b>Stellungnahme zur Öffentlichen Auslegung des vorläufigen Lärmaktionsplans gem. § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG)</b></p> <p>Zur Öffentlichen Auslegung des vorläufigen Lärmaktionsplans gemäß Gemeinderatsbeschluss vom 7. April 2025 nehme ich wie folgt fristgerecht Stellung:</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Wertheim bezieht sich lediglich auf Straßenverkehrslärm und berücksichtigt nicht den kompletten Umgebungslärm wie es die RICHTLINIE 2002/49/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS, die in den Quellen des Lärmaktionsplanentwurfs der Firma Wölfel an erster Stelle genannt wird, vorschreibt.</p> <p>Hier heißt es im Artikel 1 (Ziele) Satz 1:</p> <p><i>(1) Mit dieser Richtlinie soll ein gemeinsames Konzept festgelegt werden, um vorzugsweise schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern.</i></p> <p>In Artikel 2 (Geltungsbereich) Satz 1, heißt es:</p> <p><i>(1) Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.</i></p> <p>In der Stadt Wertheim finden den ganzen Sommer an den Wochenenden und teilweise auch unter der Woche überwiegend abends auf der Burg Musikveranstaltungen mit erheblichen Lärmemissionen statt. Dies muss bei einem Lärmaktionsplan berücksichtigt werden, weil diese für einen nicht unerheblichen Teil der Bürger eine erhebliche Belästigung darstellen.</p> <p>Die Stadt Wertheim steht hier in einer besonderen Verantwortung, weil sie das Prädikat eines „staatlich anerkannten Erholungsorts“ trägt und eine Erholung an den Wochenenden in den Sommermonaten kaum mehr möglich ist.</p> <p>Gunther Amarell</p>	<p>14. Hr. Gunther Amarell</p> <p>Veranstaltungslärm gehört nicht zum Aufgabengebiet der kommunales Lärmaktionsplanung und kann aus diesem Grund hier nicht behandelt werden. Der Hinweis wird an das zuständige Referat weitergeleitet.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 32

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
15.	<p><b>Stadtverwaltung Wertheim, Referat 41, Abteilung 411</b></p> <p>An der L508 im Bereich des Ortseinganges Vockenrot (von Wertheim kommend), bis zur Kreuzung Talblick/Sachsenhäuser Straße sind zwei bewohnte Häuser von Lärmpegeln betroffen, die die derzeit geltenden Grenzwerte überschreiten. In der Entwurfsfassung des Lärmaktionsplanes sind diese Häuser noch nicht farblich markiert. Es wird vorgeschlagen, diese farbliche Markierung zu ergänzen und die zwei betroffenen Häuser in das Schallschutzfenster /-lüfter-Programm aufzunehmen.</p>	<p><u>Stadtverwaltung Wertheim, Referat 41, Abteilung 411</u></p> <p>Der Vorschlag wird angenommen und eine entsprechende Änderung vorgenommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 33

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p><b><u>Keine Bedenken und Einwände</u> wurden vorgebracht durch:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li><input type="checkbox"/> Tourismus Region Wertheim GmbH</li><li><input type="checkbox"/> Stadtbeirat Innenstadt Wertheim Herrn Boris Kellner</li></ul>	<p>Die Stellungnahmen ohne Bedenken und Einwände werden zur Kenntnis genommen.</p>

Lärmaktionsplanung Stadt Wertheim – Stufe 4 – 1. Entwurf

Stand: 20.05.2025  
Blatt 34

Nr.	Stellungnahmen TÖB / Öffentlichkeit	Bemerkungen / Einarbeitung in den 2. Entwurf LAP
	<p><b><u>Keine Stellungnahme wurde abgegeben von:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Landratsamt Main-Tauber-Kreis Umweltschutzamt</li> <li><input type="checkbox"/> Polizeirevier Wertheim</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtverwaltung Wertheim Referat Bauordnungsrecht</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtverwaltung Wertheim Abteilung Liegenschaften</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtverwaltung Wertheim Referat Tiefbau</li> <li><input type="checkbox"/> Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.</li> <li><input type="checkbox"/> Naturschutzbund Deutschland Gruppe Wertheim e.V. Herrn Ekkehardt Ebert</li> <li><input type="checkbox"/> Autobahndirektion Nordbayern Frau Kathrin Meinert, SG 42</li> <li><input type="checkbox"/> VerkehrsGesellschaft Main-Tauber mbH</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsverwaltung Bettingen</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsverwaltung Dertingen</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsverwaltung Grünenwört</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsverwaltung Mondfeld</li> <li><input type="checkbox"/> Ortsverwaltung Urphar</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtteilbeirat Vockenrot Herrn Siegbert Flicker</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtteilbeirat Wartberg Herr Olaf Nadler</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtteilbeirat Reinhardshof Herrn Walter Ploch</li> <li><input type="checkbox"/> Stadtteilbeirat Eichel/Hofgarten Herrn Roland Olpp</li> <li><input type="checkbox"/> Tourismus Region Wertheim GmbH</li> </ul>	