

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	Gemeinde Seckach	02.03.2026	Im Rahmen der Beteiligung am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Buchen (Odenwald) teilen wir Ihnen mit, dass die Belange der Gemeinde Seckach durch die vorliegende Planung nicht berührt werden. Daher werden von unserer Seite keine Stellungnahme bzw. keine Anregungen vorgebracht.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II	Stadt Osterburken	09.03.2026	Seitens der Stadt Osterburken bestehen keine Bedenken hinsichtlich des o.g. Verfahrens. Es werden weiterhin keine Einwendungen erhoben bzw. Hinweise erteilt.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
III	Deutsche Bahn AG DB Immobilien	10.03.2026	Durch die – Aufstellung des Lärmaktionsplans der Stadt Buchen – werden die Belange der DB AG und ihrer Konzernunternehmen nicht berührt, da sich die zugrunde liegende Lärmkartierung ausschließlich auf das Hauptstraßennetz bzw. auf den Straßenverkehrslärm bezieht.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
IV	Regierungspräsidium Karlsruhe Ref. 21	10.03.2026	In unserer Funktion als höhere Raumordnungsbehörde teilen wir mit, dass Belange der Raumordnung von der vorliegenden Planung nicht betroffen sind. Anregungen oder Hinweise werden nicht vorgetragen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
V	Polizeipräsidium Heilbronn	20.03.2026	Aus polizeilicher Sicht bestehen keine Bedenken gegen die vorgesehenen Maßnahmen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung an der B 27 bedarf aber der Zustimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde (RP KA).	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt.

VI	Gemeinde Limbach	23.03.2026	Die Gemeinde Limbach hat keine Einwände/Anregungen und stimmt der Planung in der vorliegenden Fassung zu.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.1	Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4	16.04.2026	<u>1. Zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen</u> Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen außerorts zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. Kooperationserlass vom 08.02.2023: 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). <i>Zur Maßnahme: Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h ganztags (0-24 Uhr) auf der B 27 Buchen im Abschnitt von Süden kommend ab Kreuzungsbereich L 582 bis zur bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung (ca. Höhe Am Wartberg/Wartturms Höhe 2-12, Länge: ca. 1 km)</i> Zur Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h außerorts aus Lärmschutzgründen in diesem Bereich nehmen wir wie folgt Stellung:	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt.

VII.2

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).

Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es zwar nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.

An dem Teilabschnitt sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an keinem Gebäude überschritten.

Rechengebiet		Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)		
		Betroffene ≥ 65 dB(A)	Betroffene ≥ 67 dB(A)	Betroffene ≥ 70 dB(A)	Betroffene ≥ 55 dB(A)	Betroffene ≥ 57 dB(A)	Betroffene ≥ 60 dB(A)
B 27 Waldhausen/Einbach	Lärmkartierung	1	1	1	1	1	1
	Wirkungsanalyse (70 km/h)	1	1	0	1	1	0
	Differenz	0	0	1	0	0	1
B 27 Buchen Nord	Lärmkartierung	6	5	0	9	6	5
	Wirkungsanalyse (80 km/h)	5	5	0	9	5	5
	Differenz	1	0	0	0	1	0
B 27 Buchen Süd	Lärmkartierung	0	0	0	0	0	0
	Wirkungsanalyse (80 km/h)	0	0	0	0	0	0
	Differenz	0	0	0	0	0	0
L 552 Hettlinger Straße	Lärmkartierung	150	90	45	157	147	90
	Wirkungsanalyse (30 km/h)	90	53	3	98	90	32
	Differenz	60	37	42	59	57	58
Summe betroffener Einwohner:innen Lärmkartierung		157	96	46	167	154	96
Summe betroffener Einwohner:innen Wirkungsanalyse		96	59	3	108	96	37
Differenz		61	37	43	59	58	59
Differenz in %		39%	39%	93%	36%	38%	61%

Sie liegen nachts an 7 angrenzenden Wohngebäuden (auf Höhe Am Wartberg/Wartturmshöhe 2-12) im Bereich bis 55 dB(A). Die o.g. Schwellenwerte werden dabei we-

Der Stellungnahme

☒ wird gefolgt.

☐ wird nicht gefolgt.

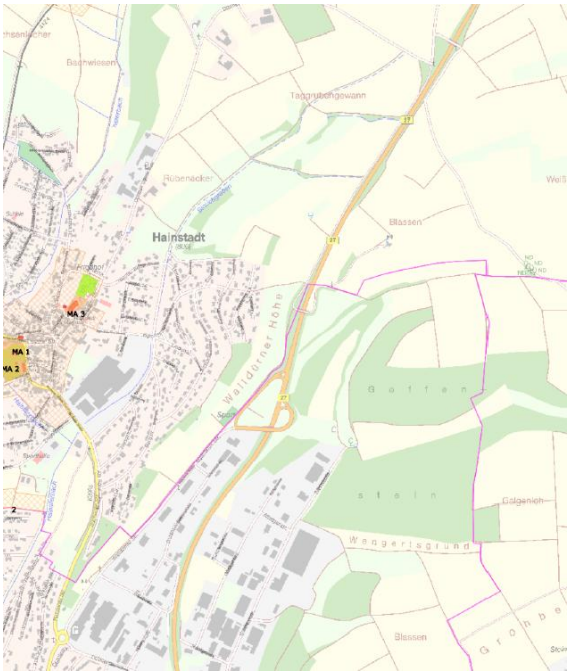
☐ wird zur Kenntnis genommen.

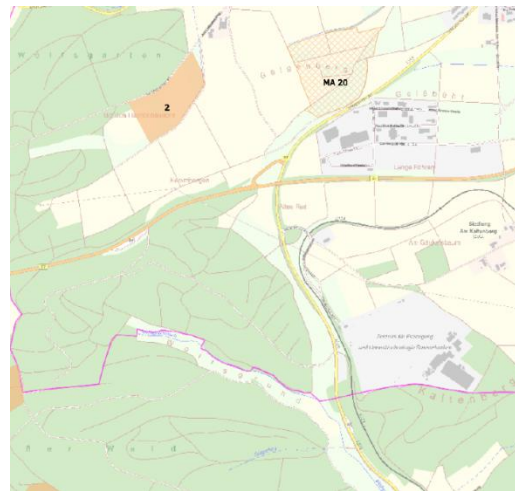
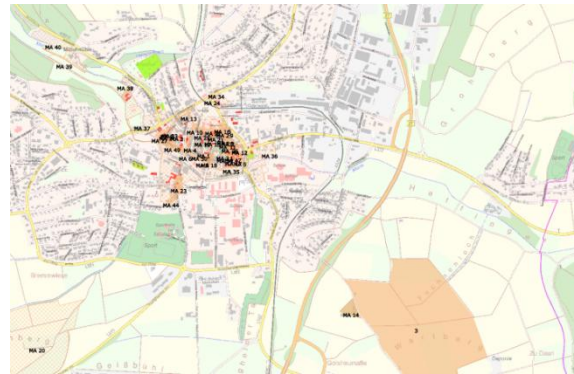
VII.3		der tagsüber noch nachts an Wohngebäuden überschritten (siehe oben Tabelle 10 aus dem Lärmaktionsplan). Durch die untersuchte Geschwindigkeitsabsenkung auf 80 km/h im Rechengbiet B 27 Buchen Süd kann die Anzahl der nächtlichen Betroffenen nach den Auslösewerten der 16. BImSchV nur um 11 Personen verringert werden - von sieben Gebäuden (38 Bewohner:innen) auf vier Gebäude (27 Bewohner:innen). Hierbei steht die relativ geringe Anzahl Betroffener im Bereich nachts bis 55 dB(A) und auch der geringe Effekt der Geschwindigkeitsreduzierung insgesamt den mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehenden negativen Effekten wie der Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion einer Bundesstraße gegenüber.	Die theoretische Fahrzeitverlängerung für die hier betrachtete Maßnahme liegt bei 9 Sekunden. Nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung ist sie damit als nicht ausschlaggebend zu erachten. Von einer starken Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion ist daher nicht auszugehen.
VII.4		Wie im Lärmaktionsplan weiter ausgeführt, ließe sich für den etwa ein Kilometer langen Abschnitt der Bundesstraße zwischen dem Kreuzungsbereich B 27 / L 582 und der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 80 km/h die Absenkung der Geschwindigkeit neben dem Lärmschutz auch verkehrlich begründen. Es wird ausgeführt, dass die Ausweitung von 80 km/h zu einer Vereinheitlichung der Geschwindigkeiten führen würde. So könnten wiederum starke Brems- und Beschleunigungsvorgänge reduziert werden, was sich positiv auf die Lärmemissionen auswirken würde.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VII.5		Deshalb ist von der Straßenverkehrsbehörde des Neckar-Odenwald-Kreises sehr genau zu prüfen und abzuwägen, ob sie diese Maßnahme mit den erforderlichen Unterlagen zur Zustimmung an das Regierungspräsidium Karlsruhe vorlegt oder ob Sie, wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in diesem Abschnitt weiterverfolgt werden sollte, diese nicht auf einen anderen Anordnungsgrund stützt (siehe z.B. analoge Anwendung VwV-	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. (Generell ist die zulässige Länge eines Lückenschlusses zwecks Harmonisierung des Verkehrsablaufs in Relation zur Straße und der dort zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu beurteilen. Nach der StVO-Novelle sind zwischen zwei

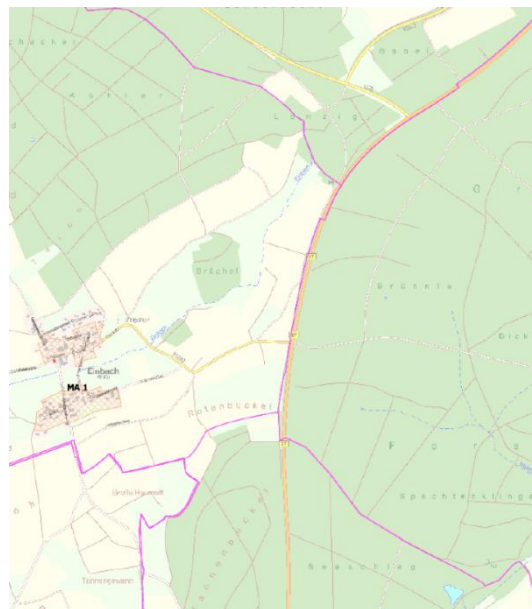
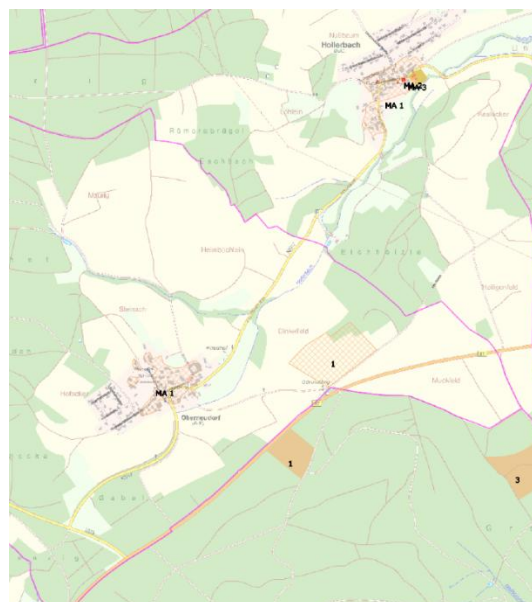
VII.6	StVO zu Zeichen 274, II. 3., RdNr. 4a, allerdings nur unter 600 m i.V.m. Verkehrssicherheit). Zu weiteren straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen bzw. Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts wird auf die angefügten „Hinweise zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen in Lärmaktionsplänen“ verwiesen. <u>2. Zu baulichen Lärmschutzmaßnahmen</u> Im Bereich der Stadt Buchen ist die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an der Bundesstraße B 27, sowie den Landesstraßen L 518, L 519, L 522, L 582 und L 585. Wir möchten darauf hinweisen, dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind. Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Bundes- bzw. Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet. <table><tr><td></td><td>Tag</td><td>Nacht</td></tr><tr><td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td><td>64 dB(A)</td><td>54 dB(A)</td></tr><tr><td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td><td>66 dB(A)</td><td>56 dB(A)</td></tr><tr><td>3. in Gewerbegebieten</td><td>72 dB(A)</td><td>62 dB(A).</td></tr></table>		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).	Tempo-30-Strecken Lückenschlüsse von bis zu 500 Metern zulässig. 500 Meter bei 30 km/h entsprechen einer Fahrzeit von 60 Sekunden. Der gleichen Fahrzeit von 60 Sekunden entspricht bei 80 km/h eine Strecke von rund 1.300 Metern. Für Autobahnen erkennt die Rechtsprechung Lückenschlüsse sogar für Bereiche bis zu 3 km Länge an (VG Ansbach, 12.03.2008 – AN 10 K 06.01940 –, juris Rn. 150; ebenso VG Hannover, 27.04.2010 – 7 A 1820/08 –, juris Rn. 34). Ein Lückenschluss auf dem außerörtlichen Streckenabschnitt der B 27 im Umfang von rund einem Kilometer wäre daher rechtlich grundsätzlich zulässig.) Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt.
	Tag	Nacht												
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)												
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)												
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).												

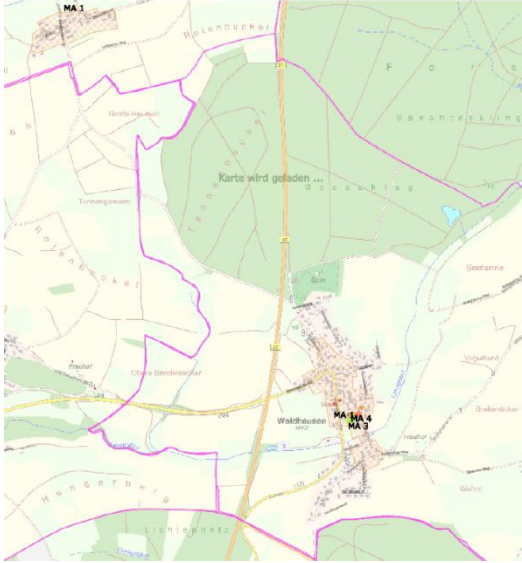
VII.7			Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, können wir als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen. <i>Zur Maßnahme „Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden.“</i>	Die der Lärmaktionsplanung der Stadt Buchen (Stufe 4) zugrunde liegenden Lärmkarten wurden nach RLS-19 berechnet.
VII.8			Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind momentan mehrere Fahrbahnabschnitte auf der Gemarkung Buchen enthalten, die jedoch nicht mit den Bereichen mit Überschreitungen der Auslösewerte der Lärmsanierung übereinstimmen. Die lärmbelasteten Abschnitte sind dagegen aktuell nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen. Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob alle Voraussetzungen für den Einbau eines Fahrbahnbelags mit lärmindernden Eigenschaften vorliegen. U. a. wird geprüft, ob sich der Streckenabschnitt bautechnisch für den Einbau eines Fahrbahnbelags mit lärmindernden Eigenschaften eignet und ob hierfür Haushaltsmittel bereitstehen. Auch werden im Einzelfall Berechnungsmodelle verschiedener Asphalttypen erstellt, um deren Lärmwirkung auf Ihre Umgebung in Bezug auf Ihre Wirtschaftlichkeit zu vergleichen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

VII.9			<i>Zur Maßnahme „Unterstützung der Eigentümer:innen stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung auf Bezuschussung für den Einbau von Lärmschutzfenstern“</i> Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslöswerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen. Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und ist bekannt.
VIII.1	Landratsamt Neckar-Odenwald-Kreis	17.04.2026	Von Seiten folgender Fachbehörden wurden keine Bedenken und Anregungen vorgetragen: • Technische Fachbehörde - Sachgebiet Grundwasserschutz, Sachgebiet Abwasserbeseitigung, Sachgebiet Oberirdische Gewässer sowie Sachgebiet Bodenschutz, Altlasten, Abfall • FD Forst • FD Gewerbeaufsicht • FD Gesundheitswesen • FD Landwirtschaft • FD Flurneuordnung und Landentwicklung	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.2		• FD Vermessung <u>Fachdienst Baurecht</u> Im Gebiet entlang der B 27 sowie im Stadtgebiet Buchen befinden sich einige Kulturdenkmäler besonderer Bedeutung (siehe rot markierte Gebäude) sowie verschiedene weitreichende Flächen archäologischer Prüffälle (orange schraffierte Flächen) und tatsächlicher archäologischer Fläche (orange markierte Flächen). In diesen Bereichen ist mit archäologischen Befunden und Funden zu rechnen. Folgende Darstellung von Norden nach Süden (Verlauf entlang der B27): 	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
--------	--	--	---





VIII.3			 <u>Untere Naturschutzbehörde</u> Da es aus unserer Sicht um vorbereitende Untersuchungen zur Erforderlichkeit von Lärmschutzmaßnahmen geht, nehmen wir an, dass diese später im Wesentlichen im Gebäudebestand oder auf dem vorhandenen Straßennetz ausgeführt werden. Zu der vorsorgenden Untersuchung und Planung von Maßnahmen gegen schädliche Umwelteinwirkungen (Lärm) sind von Seiten der unteren Naturschutzbehörde keine grundsätzlichen Bedenken geltend zu machen. Die Aufstellung des Lärmaktionsplans wird daher von uns mitgetragen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.4			Wir empfehlen, im weiteren Verfahren aus Rechtssicherheitsgründen zu prüfen, ob für den Lärmaktionsplan die	Da der Lärmaktionsplan für UVP-pflichtige Vorhaben keine rahmensetzende Wirkung hat, besteht keine Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung.

VIII.5		Pflicht zur Durchführung einer strategischen Umweltprüfung (SUP) gemäß § 35 Abs.1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Anlage 5 Nr. 2.1 zum UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung) gegeben ist. Dies wäre insbesondere dann anzunehmen, wenn der Lärmaktionsplan für UVP Pflichtige Vorhaben eine rahmensetzende Wirkung hat. Das Prüfergebnis sollte in den Unterlagen ausdrücklich dokumentiert sein. Vorsorglich möchten wir anmerken, dass es im Zuge der Umsetzung der in den Blick genommenen Lärmschutzmaßnahmen prinzipiell zu Wechselwirkungen mit verschiedenen Naturschutzbelangen kommen kann. Vor einer Maßnahmendurchführung sollte daher eine Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzfachkraft der unteren Naturschutzbehörde des Landratsamtes erfolgen, um gegebenenfalls weitere Prüfschritte rechtzeitig einleiten zu können, da Eingriffe in Natur und Landschaft oder Beeinträchtigungen von Lebensstätten besonders geschützter Arten (auch an bestehenden Gebäuden) nicht von vornherein pauschal ausgeschlossen werden können. Von naturschutzfachlicher Seite wird ergänzend darauf hingewiesen, dass an die B 27 im Bereich von Oberneudorf das ausgewiesene FFH- und Vogelschutzgebiet „Elzbachtal und Odenwald Neckargerach“ grenzt. Dieses ist Lebensraum seltener und bedrohter Arten, die mitunter auch störungssensibel sein können. Die dargelegten Maßnahmen lassen eine Verbesserung der Lärmsituation erwarten und sind daher vollumfänglich zu begrüßen. <u>Kreisbrandmeister</u>	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.6		Temporäre Maßnahmen während der Bauzeit der vorgeschlagenen schalldämmenden Brüstung, der Lärmschutz-	Der Bau von schalldämmenden Brüstungen oder Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen ist keine im Lärmaktionsplan festgesetzte oder angeregte Maßnahme.

VIII.7		wände bzw. Lärmschutzwälle (Straßensperrungen, Umleitungen, Behinderungen), die den Brandschutz und die Rettung beeinflussen, sind rechtzeitig mit der zuständigen Brandschutzdienststelle und der örtlichen Feuerwehr Buchen abzustimmen und auch dem Rettungsdienst über die Integrierte Leitstelle Neckar-Odenwald in Mosbach mitzuteilen. Während der Bauzeit sind vorbeugende Brandschutzmaßnahmen betrieblicher Art zu treffen. Auf das jeweilige Merkblatt „Brandschutz bei Bauarbeiten“ der Bau-BG und des VdS wird hingewiesen.	Siehe Wertung VIII.6.
VIII.8		Im Bereich in dem die vorgeschlagene schalldämmende Brüstung, die Lärmschutzwände bzw. Lärmschutzwälle errichtet werden, sind vorhandene Löschwasserentnahmestellen durch Schilder nach DIN 4066 – Hinweisschilder für den Brandschutz – zu kennzeichnen. Vorhandene Löschwasserentnahmestellen müssen nach Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen jederzeit der Feuerwehr zur Nutzung ohne weitere Hilfsmittel zur Verfügung stehen. Eventuell vorhandene Aufstell- und Bewegungsflächen für Leitern der Feuerwehr müssen erhalten werden und nutzbar bleiben.	Siehe Wertung VIII.6.
VIII.9		Es ist zu berücksichtigen, dass Lärmschutz überwiegend präventiven und langfristigen Gesundheitsbelangen dient, während die Hilfsfrist im Bereich der Feuerwehr und des Rettungsdienstes der Abwehr akuter Lebensgefahren dient. Die behördliche Verkehrsaufsicht darf daher nicht durch Verkehrsmaßnahmen die definierte Leistungsfähigkeit der Gefahrenabwehr unterlaufen. Sind Beeinträchtigungen absehbar, bedarf es kompensatorischer Maßnahmen, etwa zusätzlicher Standorte oder angepasster Alarmstrukturen der Feuerwehr Buchen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.10			Die Ausrückezeit respektive die Anfahrtszeit zu den Feuerwehrhäusern in der Stadt Buchen und seiner Stadtteile darf durch die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen nicht beeinträchtigt werden. <u>Straßen</u> Im Zuge der Abwägung werden die betroffenen Straßenabschnitte am Tag und in der Nacht getrennt betrachtet. Tag	Da die theoretischen Fahrzeitverlängerungen durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen bei 14 bzw. 9 Sekunden liegen, können sie nach dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung i.d.R. als nicht ausschlaggebend erachtet werden.
VIII.11			– B 27 Buchen Ost - Buchen Mitte An keinem Haus wurden die Grenzwerte von 60 dB(A) erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht erforderlich.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.12			– B 27 Buchen Mitte - Buchen Nord An fünf Wohnhäusern wurden die Grenzwerte von 60 dB(A) bis 62 dB(A) gerade erreicht. Bei zwei Wohnhäusern wurden Werte von 64 dB(A) und 65 dB(A) berechnet. Ein Einzelhaus erreichte den Wert von 69 dB(A). Die sehr geringe Betroffenheit rechtfertigt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Strecke.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.13			– L 519 Die geringe Betroffenheit von insgesamt drei Wohnhäusern löst keine Geschwindigkeitsbeschränkung aus.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.14			– L 522 Kreisverkehr bis Kilgensmühle Es sind 21 Häuser teilweise sehr stark bis knapp über 70 dB(A) betroffen. Der Bereich sollte auf 30 km/h reduziert werden.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.15			– L 522 Kilgensmühle bis B 27 Es sind vier Häuser zwischen 60 und 64 dB(A) gering betroffen. Bei drei weiteren Häusern liegt der berechnete Wert zwischen 65 und 66 dB(A). Lediglich ein Haus ist mit 68 dB(A) stark betroffen. Die geringe Anzahl der Betroffenen rechtfertigt keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.16			Nacht – B 27 Buchen Ost - Buchen Mitte Die Grenzwerte von 50 dB(A) werden an sieben Häusern gerade erreicht. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung ist nicht gerechtfertigt, da nur wenige sehr gering betroffen sind.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.17			– B 27 Buchen Mitte - Buchen Nord Im Bereich von 50 dB(A) – 55 dB(A) liegen acht Häuser. Teilweise wird der Wert gerade erreicht. Zwei Häuser mit insgesamt vier Einwohnern liegen im Bereich 55 dB(A) - 57 dB(A). Nur an einem Haus wurden 61 dB(A) berechnet. Aufgrund der sehr geringen Betroffenheit sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht gerechtfertigt.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.18			– L 519 Die geringe Betroffenheit löst keine Maßnahme zur Geschwindigkeitsbeschränkung aus.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.19			– L 522 Kreisverkehr bis Kilgensmühle Es sind 21 Häuser teilweise sehr stark mit über 60 dB(A) betroffen. Der Bereich sollte auf 30 km/h beschränkt werden.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.20			– L 522 Kilgensmühle bis B 27 Es sind sechs Häuser gering betroffen. Zwei Häuser mit berechneten Werten von 55 dB(A) und 56 dB(A) sind mittelmäßig betroffen. Stark betroffen sind drei Häuser mit Werten zwischen 58 dB(A) und 60 dB(A). Aufgrund der geringen Betroffenheit ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit von der Kilgensmühle bis zur B 27 nicht gerechtfertigt.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.21			Grundsätzlich stimmen wir den Ergebnissen des Lärmaktionsplanes zu. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf der B 27 wird von uns aber abgelehnt. Hierzu wäre auch noch das Regierungspräsidium Karlsruhe zu hören.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.22			<u>ÖPNV</u> Grundsätzlich bestehen gegen den Lärmaktionsplan der Stadt Buchen keine Einwände.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.23			Tempo 30 km/h macht den ÖPNV tendenziell geringfügig langsamer. Problematisch kann es vor allem bei flächendeckender Einführung werden. Hier bedarf es der Anpassung der Fahrpläne, was umlauftechnisch zu Problemen führen kann. Alternativ könnten Maßnahmen, wie Busspuren oder Vorrangschaltungen, die negativen Effekte weitgehend ausgleichen.	Der Lärmaktionsplan der Stadt Buchen sieht keine flächendeckenden Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h vor.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren

	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Wohnen & Pflege „Im Sonnengarten“	07.04.2026	Gerne möchten wir eine Stellungnahme mit Bezug auf die auf Ihrer Homepage veröffentlichten Offenlegung „Lärmaktionsplan“ und der Überlegung zur Einführung „Tempo 30“ in der Hettingerstraße abgeben.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ und sie wird zur Kenntnis genommen.
I.2			Wie aus dem veröffentlichten Lärmaktionsplan ersichtlich, ist die Hettingerstraße sowohl am Tag als auch in der Nacht sehr stark frequentiert, was zu einer erhöhten Lärmbelastung der Anlieger führt. Durch die Nutzung der Hettingerstraße als Zufahrt auf die B 27 (Buchen Mitte) und ins Industriegebiet „14“, ist die Straße zusätzlich zum „normalen“ Verkehr noch von landwirtschaftlichem Verkehr (AGROA Raiffeisen eG in der Eisenbahnstraße) und Schwerlastverkehr genutzt.	
I.3			Das Pflegeheim „Im Sonnengarten“ bietet Platz für 100 Bürgerinnen und Bürger, die als „vulnerable Gruppe“ eingestuft sind. Alleine aus diesem Hintergrund wäre es angebracht, durch eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h und die dadurch entstehende Lärmreduzierung, mitzuwirken, das Risiko für Gesundheitsschäden zu verringern. Da die Einrichtung unmittelbar an der Straße liegt, würden unsere Bewohnerinnen und Bewohner von einer solchen Maßnahme sehr profitieren und ihre Lebensqualität könnte dadurch ein Stück verbessert werden.	
			Einige unserer Bewohnerinnen und Bewohner sind noch in der glücklichen Lage, alleine oder mit ihren Angehörigen die Innenstadt oder den Fußweg um den Schulkomplex der Grund- und weiterführenden Schulen an Hallenbad als Spazierweg zu nutzen. Wäre ein Tempo 30 in der Hettingerstraße eingeführt, würde	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Generell ist eine Anordnung von Tempo 30 im Bereich von sensiblen Einrichtungen auch unabhängig vom Lärm möglich. Kenntnisnahme. Gesichtspunkte der Verkehrssicherheit sind streng genommen nicht Teil der Lärmaktionsplanung. Im Sinne einer integrierten Planung können Aspekte der Verkehrssicherheit jedoch mitbetrachtet und in den Abwägungsprozess einbezogen werden.

I.4			sich der Verkehr langsamer dem Zebrastreifen annähern bzw. die Autos langsamer aus dem Kreisverkehr fahren. Somit wäre das Risiko deutlich geringer, am Zebrastreifen übersehen zu werden, wovon auch der gesamte Schülerstrom profitieren würde. Die ökologischen Gesichtspunkte müssen hier sicherlich nicht mit aufgeführt werden, sollen jedoch nicht unerwähnt bleiben. Die Stadt Buchen liegt im Naturpark Neckartal-Odenwald und wirbt damit im Bereich des Tourismus. Kleine Maßnahmen können große Wirkungen erzielen, so dass die Einführung des Tempo 30 in der Hettingerstraße als ein weiteres Mosaik hierfür angesehen werden darf. Die Stadt vergrößert durch diese Maßnahme sicherlich die Attraktivität für Radfahrer (Schüler, Touristen, ...) und es wäre die Fortführung der bereits getroffenen Maßnahmen in der Innenstadt.	Grundsätzlich führt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit (vergleiche Kapitel 2.7.6). Darüber hinaus gibt es die generelle Möglichkeit 30 km/h an Fußgängerüberwegen und entlang von hochfrequentierten Schulwegen anzuordnen. Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
I.5			Abschließend möchte ich Sie bitten, diese Stellungnahme als „Sprachrohr“ all unserer Bewohnerinnen und Bewohner zu bewerten.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II.1	Bürger:in 1	16.04.2026	Hiermit nehmen wir Stellung zum vorliegenden Bericht zur Lärmaktionsplanung Stufe 4 im Bereich der Hettinger Straße (L 522), insbesondere im Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Einmündung Kilgenschmühle. Das vorliegende Gutachten bestätigt eindeutig eine erhebliche und gesundheitsrelevante Lärmbelastung in diesem Bereich. Für die Hettinger Straße werden Lärmpegel von bis zu 72 dB(A) am Tag und 64 dB(A) in der Nacht festgestellt. Damit wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Zudem sind	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.

II.2		zahlreiche Anwohner betroffen, darunter auch besonders schutzbedürftige Personen, da sich ein Pflegeheim mit mehreren Dutzend Bewohnerinnen und Bewohnern im unmittelbaren Einwirkungsbereich befindet. Die im Gutachten dargestellte hohe Betroffenheit deckt sich vollständig mit unseren täglichen Erfahrungen. Insbesondere in den Nachtstunden kommt es regelmäßig zu erheblichen Lärmbelastungen durch LKW, Motorräder sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge. Zusätzlich verschärfend wirkt die häufig nicht angepasste Geschwindigkeit vieler Verkehrsteilnehmer.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II.3		Ein wesentliches Problem stellt die starke Beschleunigung der Fahrzeuge aus dem Kreisverkehr in Richtung Hettingen dar. Fahrzeuge befinden sich dabei im unteren Gang mit hoher Motordrehzahl, was zu ausgeprägten Lärmspitzen führt. Diese sind deutlich wahrnehmbar und wirken sich erheblich auf die Wohn- und Schlafqualität aus.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II.4		Darüber hinaus ergeben sich konkrete Gefährdungssituationen im Straßenverkehr. Die Hettinger Straße wird regelmäßig von Kindern auf dem Schulweg sowie von älteren Menschen, insbesondere Bewohnern des nahegelegenen Pflegeheims, genutzt. Der vorhandene Fußgängerüberweg ist aufgrund der örtlichen Situation nur eingeschränkt einsehbar. In Kombination mit beschleunigenden Fahrzeugen kommt es wiederholt zu kritischen Situationen, bei denen Unfälle nur durch Vollbremsungen oder Ausweichmanöver verhindert werden konnten.	Kenntnisnahme. Siehe Wertung I.3.

II.5			Auch die Aufenthaltsqualität ist erheblich beeinträchtigt. Selbst auf der straßenabgewandten Gebäudeseite ist eine Nutzung von Außenbereichen insbesondere in den Sommermonaten, nur eingeschränkt möglich. Der Verkehrslärm wird durch die umliegende Bebauung reflektiert und verstärkt wahrgenommen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II.6			Vor diesem Hintergrund ist die im Gutachten empfohlene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im genannten Abschnitt ausdrücklich zu begrüßen. Die Maßnahme ist fachlich begründet, verhältnismäßig und nachweislich wirksam. Laut Gutachten kann durch Tempo 30 eine deutliche Reduzierung der Lärmbelastung sowie der Anzahl der Betroffenen erreicht werden.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ und sie wird zur Kenntnis genommen.
II.7			Gleichzeitig sind die verkehrlichen Auswirkungen gering. Die Fahrzeitverlängerung ist minimal und liegt im Bereich weniger Sekunden. Zudem wird der Verkehrsfluss durch gleichmäßigere Geschwindigkeiten verbessert, wodurch zusätzliche Lärmspitzen reduziert werden.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
II.8			Aus unserer Sicht sprechen somit sowohl gesundheitliche als auch sicherheitsrelevante und verkehrliche Gründe eindeutig für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahme.	Der Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ und sie wird zur Kenntnis genommen.
II.9			Ergänzend regen wir an, die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen. Hierzu zählen insbesondere Geschwindigkeitsanzeigesysteme („Dialog-Displays“) sowie bei Bedarf auch regelmäßige Kontrollen oder stationäre Überwachungsmaßnahmen. Eine geeignete Position hierfür wäre im Bereich der Hausnummern 4/1 bis 6,	Flankierenden Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Lärmaktionsplan bereits angeregt.

II.10			wo sich räumlich entsprechende Möglichkeiten in der kleinen Grünfläche bieten. Zusammenfassend bitten wir darum, die im Lärmaktionsplan vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Kilgensmühle konsequent umzusetzen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
-------	--	--	---	---