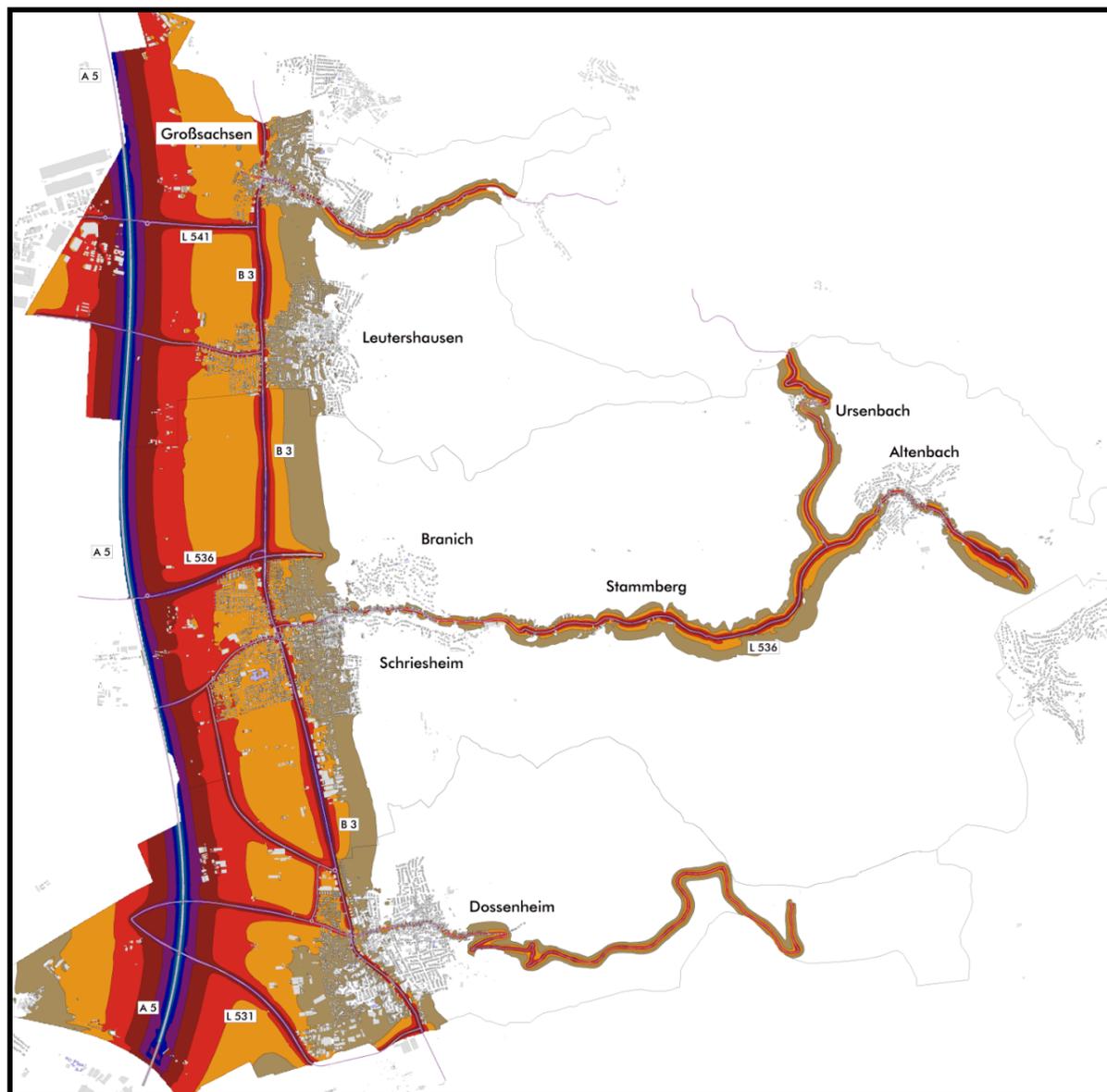


Stadt Schriesheim, Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



28. Mai 2021
Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenbauamt	3
2	Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung	3
3	Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim	3
4	Polizeipräsidium Mannheim, Führungs- und Einsatzstab	4
5	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Nahverkehr	5
6	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, rnv, Bereich Infrastruktur, Abteilung Planung	5
7	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	7
8	Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht	7
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen	8
10	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik	13

Öffentlichkeit:

1	Private Stellungnahme 9, Hirschberg	14
2	Private Stellungnahme 16, Hirschberg	14
3	Sammeleinwendung für 38 Haushalte, Hirschberg	15

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 18.03.2021 - 16.04.2021 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 25.01.2021 - 08.03.2021 zum Lärmaktionsplan der Stadt Schriesheim sowie der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis, Straßenbauamt Schreiben vom 22.03.2021	Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben, mit dem das Straßenbauamt des Landratsamts Rhein - Neckar - Kreis am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans gemäß §§ 47d Abs. 6 i.V.m. 47 Abs. 6 BImSchG beteiligt wird. Bei der Festlegung der VZ-Standorte an klassifizierten Straßen ist das Straßenbauamt Rhein - Neckar - Kreis zu beteiligen.	Information. Stadt und Gemeinden sichern die Beteiligung des Straßenbauamtes bei der Festlegung von (Verkehrszeichen) VZ-Standorten zu.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Im Rahmen einer anstehenden Deckensanierung der Kreisstraßen wird auch die Möglichkeit des Einbaus einer lärmindernden Fahrhahnoberfläche geprüft. Erst zu diesem Zeitpunkt wird Art und Umfang für jeden Einzelfall festgelegt. Die Gemeinde kann auf eigene Kosten lärmindernden Belag verbauen und Unterhalten. Hierüber ist eine Vereinbarung zu schließen.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt für die Bereitschaft zur Prüfung von Möglichkeiten des Einbaus lärmindernder Fahrhahneläge. Eine Kostenbeteiligung an den Mehrkosten für die erarbeiteten Bereiche könnte von den beteiligten Kommunen in Erwägung gezogen werden, die allerdings im Einzelfall zu ermitteln sind. Die Wahl des Oberflächenmaterials bietet eine große Bandbreite, sodass ein Kompromiss gefunden werden kann.		
		Hinsichtlich der Lärmsanierungsmaßnahmen werden zur Behebung von Verkehrslärmbeeinträchtigungen in den Ortsdurchfahrten von Kreisstraßen Zuschüsse mit 75 % zur Durchführung von Schutzmaßnahmen an Gebäuden die vor dem 02.08.1990 errichtet wurden nach Maßgabe der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt (Richtlinie „Grundsätze für die Gewährung von Zuschüssen für Lärmsanierung an Kreisstraßen in der Fassung vom 10.07.1990“). Es handelt sich um eine Fördermaßnahme auf die kein Rechtsanspruch besteht. Schutzmaßnahmen die zuschussfähig sind, ist der Einbau von Lärmschutzfenstern an bestehenden Gebäuden bei denen Fenster einer niedrigeren Klasse eingebaut sind. Voraussetzung ist, dass die Grenzwerte in reinen und allgemeinen Wohngebieten 70 dB (A) tags und 60 dB (A) nachts; in Kerngebieten, Dorfgebieten oder Mischgebieten 72 dB (A) tags und 62 dB (A) nachts überschritten sind und für das Gebäude noch kein Zuschuss gewährt wurde.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt für die Aufnahme der, die Stadt- und Ortsteile erschließenden Kreisstraßen, in das freiwillige Lärmsanierungsprogramm an Kreisstraßen und sichern ihre volle Unterstützung bei der Baualterbestimmung und Eigentümerermittlung im Rahmen der Datenschutzgrundverordnung zu.		
2	Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung Schreiben vom 23.03.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung im Rahmen der o.g. Lärmaktionsplanung. Bedenken oder Anregungen bestehen von unserer Seite nicht. Wir wünschen Ihnen für das weitere Verfahren viel Erfolg.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
3	Nachbarschaftsverband Heidelberg - Mannheim Schreiben vom 26.03.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung an dem oben genannten Verfahren. Wir haben keine Anregungen zum Zwischenbericht der Lärmaktionsplanung.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
4	Polizeipräsidium Mannheim, Führungs- und Einsatzstab Schreiben vom 01.04.2021	Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Gemeinden Dossenheim / Hirschberg / Schriesheim sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Auf den bisherigen Schriftverkehr bzw. die bereits abgegebenen Stellungnahmen dürfen wir in diesem Zusammenhang verweisen.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Naturgemäß sind hiervon die am stärksten belasteten, nämlich die klassifizierten Straßen besonders betroffen. Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheitsgründen und derjenigen aus Lärmschutzgründen zu unterscheiden.	Information.		
		Beschränkungen des fließenden Verkehrs können u. a. aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine konkrete Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach sich ziehen könnte, ergäbe sich beispielsweise bei einem starken Gefälle, einem vergleichbaren Anstieg, einer Kurvenlage oder sonstigen deutlichen verkehrstechnischen Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen. Voraussetzung sind hier gravierende Sicherheitsdefizite, die für jeden einzelnen Straßenabschnitt gesondert zu prüfen sind. Eine Verkehrszeichenanordnung darf jedenfalls nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Verkehrssicherheit vor Ort zwingend indiziert sein.	Information.		
		Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass 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. Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung zu beachten. Danach kommen Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 70 dB(A) und in der übrigen (Nacht)Zeit 60 dB(A) überschreiten.	Information.		
		Die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h führen laut Gutachten durchschnittlich zu einer Absenkung des Lärmpegels um ca. 2,5 dB(A), was zumindest akustisch wahrnehmbar sein wird. Um eine tatsächliche Entlastung für die betroffenen Bewohner zu erreichen, sind aber unbedingt flankierende Maßnahmen zu treffen. Die mittelfristig in Aussicht gestellten Fahrbahnsanierungen auf einigen Abschnitten sind daher zu begrüßen. Den übrigen Katalog an lärmindernden Maßnahmen sollte man – soweit tatsächlich und finanziell möglich – ausschöpfen. Sämtliche damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75 ("Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung") zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Polizeipräsidium für diese Einschätzung. Allen Kommunen ist es zu Eigen, den bestmöglichen Lärmschutz für die betroffenen Anwohner zu erzielen. Dieser ergibt sich genau aus der Kombination aller vorgeschlagenen Maßnahmen. Der Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde ist den Kommunen bekannt.		
		Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen.	Information. Alle drei Kommunen danken dem Polizeipräsidium Mannheim für die Unterstützung zur Umsetzung der nach Fachrecht zulässigen Maßnahmen.		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
5	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Nahverkehr Schreiben vom 13.04.2021	Nachfolgend die Stellungnahme des Rhein-Neckar-Kreises nach § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG am Planaufstellungsverfahren: Der Rhein-Neckar-Kreis begrüßt grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Amt für Nahverkehr für dessen Unterstützung zur Reduzierung der Lärmbelastung. Eine Beschränkung auf eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung stellt in Anbetracht der Höhe der vorhandenen Beurteilungspegel keine verhandelbare Alternative dar. Die Kommunen halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h fest.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		In der vorliegenden 3. Runde des Lärmaktionsplans Dossenheim/Hirschberg/Schriesheim wird unter Punkt 4.1.3 „Planerische und organisatorische Maßnahmen“ a) die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen vorgeschlagen. Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV - Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.	Den Kommunen ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner in den Hauptstraßen und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst. Die Kommunen sichern aber zu, allen Lösungsvorschlägen, die einerseits der Minimierung der negativen Auswirkungen auf den ÖPNV, andererseits dem Ziel des Lärmschutzes genüge leisten, offen gegenüber zu stehen.		
		Wir gehen davon aus, dass sich die Fahrzeiten im ÖPNV durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h verlängern bzw. betrieblich notwendige Pufferzeiten wegfallen könnten und es u.a. auch zu Anschlussverlusten zwischen Schienenverkehr (RNV GmbH) und Busverkehr (Verkehrsunternehmen u.a. BRN GmbH) kommen kann. Im ungünstigsten Fall müsste für diese Geschwindigkeitsreduzierung zusätzliches Fahrzeugmaterial und Personal zum Einsatz kommen, dass zu einer Kostensteigerung führen könnte. Diese Mehrkosten sind von den betroffenen Kommunen zu finanzieren. Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen, die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum, auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.	Die Berechnungen der Fahrzeiterhöhungen wurden unter Berücksichtigung der aktuell zulässigen Geschwindigkeiten durchgeführt. Dabei wird von einer im Bestand fahrbaren Geschwindigkeit von maximal 40 km/h ausgegangen und einer geplanten Geschwindigkeit von 30 km/h gegenübergestellt. Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form immer wieder im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgetragen werden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 auf den Hauptstraßen der beteiligten Kommunen abgewogen worden. Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch auf den Hauptstraßen fest, da keine kurzfristig umsetzbaren Alternativen zur Verfügung stehen, signalisieren jedoch Gesprächsbereitschaft mit dem Landratsamt sowie der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH.		
6	Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, rnv, Bereich Infrastruktur, Abteilung Planung	In der vorliegenden Lärmaktionsplanung vom Juli 2015 werden mögliche Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms in den Gemeinden Dossenheim, Schriesheim und Hirschberg dargelegt, bewertet und zu Umsetzung empfohlen. Die Rhein-Neckar-Verkehr ist hier mit der Eisenbahnstrecke Heidelberg – Weinheim betroffen, die weitestgehend auf eigenen Trasse nach ESBO verkehrt. Maßnahmen an dieser Eisenbahntrasse und ins-	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) für die Stellungnahme und Beteiligung am Verfahren, weisen jedoch darauf hin, dass der Lärmaktionsplan den Stand 11/2020 aufweist.	Wird zur Kenntnis genommen.	

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
	Schreiben vom 14.04.2021	besondere Geschwindigkeitsreduzierungen werden in der Lärmaktionsplanung nicht zur Umsetzung empfohlen, bzw. scheiden von vornherein aus. Dieses unterstützen wir.			
		Die in der Lärmaktionsplanung festgestellte Anzahl an Bahnfahrten der Linie 5 mit Stand 2015 besteht im Wesentlichen fort, in den Nachtstunden wurden am Wochenende einzelne Fahrten ergänzt. Eine Ausweitung des Bahnverkehrs, insbesondere zu den Schwachverkehrszeiten wird angestrebt. In der Lärmaktionsplanung wird darauf verwiesen, dass eine Verlagerung des Individualverkehrs auf andere Straßen durch Eingriffe der Bahn an Lichtsignalanlagen und Bahnübergängen vermieden wird. Dies setzt voraus, dass an allen Lichtsignalanlagen eine volle Bevorrechtigung des Bahnverkehrs erhalten bleibt. Bahnübergänge sind davon unberührt.	Information.		
		<p>In der Ortsdurchfahrt Großsachsen ist der Bahnverkehr aufgrund der straßenbündigen Führung der Gleistrasse über ca. 500m auch von einer Geschwindigkeitsreduzierung auf der Straße betroffen. Aus einer Reduzierung der maximal zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ergibt sich ein Fahrzeitmehrbedarf von ca. 25s je Fahrt und Richtung. Ein geringerer Durchfluss im Straßenverkehr führt hier zudem unmittelbar zu vermehrten Stausituationen, die zu weiteren Fahrzeitverlusten der Bahn führen können. Insbesondere in südlicher Fahrtrichtung wird bei reduzierter Geschwindigkeit auch das Räumen des Engstellenbereiches entgegen der Fahrtrichtung des IV durch die Bahn verlängert, mit der Folge eines größeren Rückstaus in Fahrtrichtung Norden. Aufgrund der eingleisigen Streckenführung ist ein zügiges Freifahren des Bereichs für den Bahnverkehr wichtig, insbesondere bei Verspätungen sind weitere durch die Eingleisigkeit bedingte Verlustzeiten zu erwarten.</p> <p>Aufgrund der bereits heute angespannten Fahrplansituation ist davon auszugehen, dass Mehrfahrzeiten in den Fahrplan eingearbeitet werden müssen. Damit verbunden ist eine Attraktivitätsverringering des ÖPNV. Insbesondere in den Nachtstunden und tagsüber in Kombination mit ähnlichen Maßnahmen an anderen Stellen, ergibt sich dadurch eine kostenintensive Erhöhung der erforderlichen Umlaufzahl auf der Linie 5. Daher bitten wir von einer Geschwindigkeitsreduzierung des Bahnverkehrs in Großsachsen abzusehen und weisen auf die Notwendigkeit hin, den Straßenverkehr im genannten Bereich flüssig zu halten oder bestehende Stausituationen weiter zu vermindern.</p> <p>Zu prüfen ist aus unserer Sicht eine abweichende Fahrgeschwindigkeit des Bahnverkehrs. Hierzu wurde kürzlich ein Modellversuch des Landes Baden-Württemberg und der Stadt Mannheim mit positivem Ergebnis abgeschlossen.</p>	<p>Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken für die detaillierte und kritische Schilderung der verkehrlichen Situation insbesondere im Bereich Großsachsen, die dort durch die Eingleisigkeit auf der Linie 5 weiter bedingt wird.</p> <p>Die beschriebene Fahrzeiterhöhung von bis zu 25s ist jedoch nicht nachvollziehbar, da sich nur die südliche Ausweitung des Tempo 30 um ca. 80 m bis 'Im Sterzwinkel' auf den Bahnbetrieb ausweiten könnte. Im nördlichen Bereich erfolgt die Ausdehnung des bestehenden Tempo 30 in dem Abschnitt, in dem die Bahntrasse der Linie 5 bereits auf eigenen Gleisen östlich der Landstraße (B 3) verkehrt. Mögliche Mehrfahrzeiten können sich daher nur im einstelligen Sekundenbereich bewegen, was jedoch keine Attraktivitätsverringering zur Folge haben kann. Dabei ist es auch im Interesse der Kommunen, den Straßenverkehr im benannten Abschnitt weiterhin flüssig zu halten.</p> <p>Den konstruktiven Vorschlag, einer Prüfung von abweichende Fahrgeschwindigkeit des Bahnverkehrs begrüßt die Gemeinde Hirschberg / Bergstraße für den Bereich Grossachsen.</p>		
		<p>Neben der Linie 5 in Großsachsen sind auch Buslinien 628 und 682 in Schriesheim und Hirschberg von Geschwindigkeitsreduzierungen betroffen. Die rnv ist hier darauf angewiesen, dass Anschlüsse zu den Buslinien gehalten werden können. Daher sind Geschwindigkeitsreduzierungen auch im Busbereich für die Linie 5 kritisch, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden.</p> <p>Wir bitten daher zu prüfen, ob Fahrzeitverluste im Busverkehr durch Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen oder durch andere verkehrsrechtliche oder verkehrstechnischen Maßnahmen ausgeglichen werden können. Eine Vermeidung von Signalhalten im Busverkehr trägt zudem unmittelbar zur Reduzierung von Lärmemissionen bei.</p>	<p>Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße halten an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch in den Hauptstraßen fest, signalisieren jedoch Gesprächsbereitschaft mit der Rhein-Neckar-Verkehrs GmbH sowie dem Landratsamt.</p> <p>Der konstruktive Vorschlag einer Prüfung ob Fahrzeitverluste im Busverkehr durch Beschleunigungsmaßnahmen an Lichtsignalanlagen oder durch andere verkehrsrechtliche oder verkehrstechnischen Maßnahmen ausgeglichen werden können wird von der Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße aufgenommen.</p>		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
7	Rhein-Neckar-Kreis, Amt für Landwirtschaft und Naturschutz Schreiben vom 15.04.2021	Vielen Dank für Beteiligung an der Aufstellung des Lärmaktionsplan Dossenheim - Hirschberg – Schriesheim. Seitens der unteren Naturschutzbehörde bestehen gegen die Lärmaktionsplanung keine Bedenken, zumal unsere Zuständigkeit auch nur marginal betroffen ist.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
8	Rhein-Neckar-Kreis, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht Schreiben vom 16.04.2021	Vielen Dank für die Beteiligung an der Lärmaktionsplanung. In Bezug auf verkehrsrechtliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen hat sich durch die Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg und des daraufhin geänderten Kooperationserlasses des Ministeriums für Verkehr eine neue Beurteilung ergeben. Den Gemeinden wurde ein größerer Entscheidungsspielraum bei verkehrsrechtlichen Anordnungen in Lärmaktionsplänen eingeräumt. Im Ergebnis übt die planaufstellende Gemeinde die verkehrsrechtliche Ermessensentscheidung im Lärmaktionsplan aus. Bei der Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Straßenverkehrsbehörde, ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). Ist dies gegeben, ist die Straßenverkehrsbehörde zur Umsetzung verpflichtet. Insofern wird der fachrechtliche Ermessensspielraum der zuständigen Straßenverkehrsbehörde durch die Lärmaktionsplanung überlagert.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem Landratsamt Rhein - Neckar - Kreis für die Stellungnahme und Beteiligung am Verfahren.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg hat im Rahmen einer Dienstbesprechung der Straßenverkehrsbehörden darauf hingewiesen, dass die Bindungswirkung der Lärmaktionsplanung nur an kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen nach § 47 BImSchG, das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr, eintritt. Ist dies wie z.B. bei Kreisstraßen nicht der Fall, entscheidet die zuständige Straßenverkehrsbehörde weiterhin nach eigenem Ermessen. Es besteht die Möglichkeit, dass die zuständige Straßenverkehrsbehörde sich die Ermessensabwägung der planaufstellenden Behörde zu eigen macht. Damit wir von dieser Möglichkeit Gebrauch machen können, bedarf es einer engen Abstimmung und detaillierten Abwägung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen.	Diese Festlegung wurde mit Bekanntmachung der Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung mit Schreiben vom 13.04.2021 durch das Ministerium für Verkehr zwischenzeitlich überholt. Die Bindungswirkung erstreckt sich nun unabhängig von der Klassifizierung auf alle Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen.		
		Folgende rechtlichen Rahmenbedingungen sind bei der Entscheidung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, d.h. insbesondere bei Geschwindigkeitsbeschränkungen, in Lärmaktionsplänen von der planaufstellenden Gemeinde zu beachten. Die Straßenverkehrsbehörden können verkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anordnen, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was im konkreten Fall als ortsüblich hinzunehmen ist. 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 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO 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, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).	Information.		
		Zwingend erforderlich ist demnach eine Ermessensentscheidung nach verkehrsrechtlichen Kriterien in Bezug auf die von der planaufstellenden Gemeinde für erforderlich erachteten Geschwindigkeitsbe-	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Ver-		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		schränkungen aus Lärmschutzgründen. Dabei sind die positiven sowie die negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung gegenüberzustellen und zu bewerten. Auf die Ausführungen der höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums zu den für die Erteilung der Zustimmung notwendigen Unterlagen wird ausdrücklich hingewiesen.	kehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 auf den Hauptstraßen der beteiligten Kommunen abgewogen worden.		
		Bisher wurden in verschiedenen Planfällen verschiedene Geschwindigkeitsbeschränkungen überprüft. In der Endfassung des Lärmaktionsplanes sind die Geschwindigkeitsbeschränkungen festzulegen, die nach dem Beschluss des Lärmaktionsplanes von der Straßenverkehrsbehörde angeordnet werden sollen. Wir möchten darauf hinweisen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Regel in Bereichen mit Lärmwertüberschreitungen über 55/65 db(A) an den Gebäuden in Betracht kommen, wenn über eine längere Strecke Lärmwertüberschreitungen vorliegen und eine größere Anzahl von Betroffenen besteht. Speziell für die Geschwindigkeitsbeschränkungen in diesen Bereichen sind die Fassadenpegel an den Gebäuden und die jeweilige Anzahl der Lärmbetroffenen zu ermitteln sowie eine Ermessensentscheidung unter Berücksichtigung der Vor- und Nachteile in den Lärmaktionsplan aufzunehmen.	Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans visualisiert bereits in den Plänen 9 und 9a für den Beurteilungszeitraum Tag sowie in den Plänen 10 und 10a für den Zeitraum Nachtdetailliert die Betroffenheiten nach RLS-90 in den Pegelklassen zwischen 65/55 und 67/57 dB(A) tags / nachts (grüne Einfärbung der Gebäude), zwischen 67/57 und 70/60 dB(A) tags / nachts (gelbe Einfärbung), zwischen 70/60 und 72/62 dB(A) tags / nachts (rote Einfärbung) sowie größer 72/62 dB(A) tags / nachts (magenta Einfärbung). Detailliertere Einzelwerte wurden im Rahmen der Offenlage aus Gründen der DSGVO nicht ausgegeben, werden jedoch mit Antragstellung zur Verfügung gestellt.		
		Bei der Abwägung bitten wir auch die Bedeutung der Bundesstraße 3 insbesondere in Bezug auf deren Funktion als Autobahnbedarfsumleitung zu berücksichtigen. Hierzu ist nach unserer Ansicht auch die für die Bedarfsumleitung zuständige Autobahn GmbH anzuhören. Weiter ist zu prüfen, ob die Signalschaltungen entlang der B3 insbesondere in Bezug auf etwaige Koordinierungen und Räumgeschwindigkeiten der Signalanlagen geändert werden müssen. Hierzu ist das Straßenbauamt des Rhein - Neckar - Kreises zu beteiligen.	Die Einbeziehung der Autobahn GmbH war für die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße nicht absehbar, da hier im Lärmaktionsplan keine Maßnahmen vorgesehen sind. Die Kommunen bitten daher den Rhein-Neckar-Kreis, nach erfolgter Antragstellung, die Beteiligung der Autobahn GmbH durchzuführen. Die Kommunen sichern die Beteiligung des Straßenbauamt des Rhein-Neckar-Kreises zu.		
		Gerne sind wir bereit im Vorfeld die in Frage kommenden Bereiche sowie die Ermessensabwägung mit Ihnen abzustimmen, so dass diese rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße haben die Ermessensabwägung im vorliegenden Lärmaktionsplan ausführlich dargestellt.		
9	Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen Schreiben vom 16.04.2021	Mit E-Mail vom 18.03.2021 wurde dem Regierungspräsidium Karlsruhe im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Lärmaktionsplan 3. Runde der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg und der Stadt Schriesheim zur Stellungnahme vorgelegt. Für die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird in diesem Schreiben von den Referaten 45 und 46 Stellung genommen. Im Bereich der Stadt Schriesheim und der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg wäre Referat 45 zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmschutzmaßnahmen an der Bundesstraße B3, sowie den Landesstraßen L596, L541, L536, L536a und L531.	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		<u>Im aktuellen Entwurf der 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Stadt Schriesheim, der Gemeinden Dossenheim und Hirschberg ist nur eine einzige Maßnahme in der Zuständigkeit des Referats 45 enthalten.</u> Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in den Ortsdurchfahrten Schriesheim, Dossenheim und Hirschberg:	Information.		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste sind die Ortsdurchfahrten von Schriesheim, Dossenheim und Hirschberg momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p> <p>Darüber hinaus gibt es von Seiten des Referates 45 keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße bedauern, dass für die im Lärmaktionsplan benannten Straßenabschnitt erst langfristig Mittel zur Fahrbahnsanierung zur Verfügung stehen. Diese Maßnahmen sind bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 beinhaltet gewesen und seitens der Gemeinde Hirschberg sogar bereits beim Regierungspräsidium beantragt worden.</p> <p>Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg / Bergstraße danken für diese Einschätzung.</p>		
		<p><u>Zu den aufgeführten, die höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 46 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</u></p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) von der unteren Straßenverkehrsbehörde aus.</p> <p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.</p>	<p>Information.</p>		
		<p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, das Anordnungs-ermessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Der Kooperationserlass besagt nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehler-freie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p>	<p>Information.</p> <p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.5. und 2.6.</p>		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p>	<p>Information.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.7 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 dahingehend abgewogen worden. Der Geschwindigkeitsreduzierung stehen keine öffentlichen Interessen entgegen, zumal für die meisten Verkehrsrelationen gute Umgehungsmöglichkeiten bestehen und für die in der Ortslage verbleibenden Relationen keine maßgeblichen Fahrzeitverluste entstehen, die in der Abwägung zur Verkehrssicherheit und Lärmbelastung maßgeblich wären.</p>		
		<p>Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende Hinweise. Die dortigen Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung gelten zunächst nur für die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft vor allem Fragen der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmangelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden.</p> <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplänen durch die Stadt/Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen unteren Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.</p> <p>Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Stadt/Gemeinde zu eigen machen können, jedoch nicht müssen.</p> <p>Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können.</p>	<p>Information.</p> <p>Diese Festlegung wurde mit Bekanntmachung der Ergänzungen zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung mit Schreiben vom 13.04.2021 durch das Ministerium für Verkehr zwischenzeitlich überholt. Die Bindungswirkung erstreckt sich nun unabhängig von der Klassifizierung auf alle Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen.</p> <p>Information.</p>		
		<p>Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal in die Abwägung einzustellen ist, sondern er muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Im Falle des interkommunalen Lärmaktionsplanes kann die Fahrzeitverlängerung auf der B 3 aber bis zu drei Minuten betragen, innerhalb der Gebiete jeweils bis zu 60 Sekunden.</p>	<p>Im Zwischenbericht des Lärmaktionsplans sind die Fahrzeitdifferenzen im ÖPNV infolge der T30-Maßnahmen für die Bahn- und Buslinien des rnv detailliert beschrieben.</p>		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			<p>Es steht jedem Autofahrer frei, anstelle der Bundesstraße B 3 die Autobahn als Parallele zu verwenden und somit Fahrzeiterhöhungen auf der Gesamtstrecke zu umgehen. Innerhalb der Gemeinden bzw. der Stadt Schriesheim liegen die Fahrzeiterhöhungen bei maximal rund 60 sec. Es überwiegt das Interesse der Lärminderung.</p>		
		<p><u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Dossenheim nehmen wir wie folgt Stellung:</u></p>			
		<p><u>B3, Bergstraße zwischen Gewerbestraße 12 und Bahnhofstraße (ca. 700 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts an 16 bzw. 15 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Außerdem sind auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in den Gebäuden betroffen sind. Sollte die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für diesen Streckenabschnitt als Maßnahme weiterverfolgt werden, müssten diese Daten noch nachgeliefert werden, außerdem die genauen Fassadenpegel nach RLS-90. Wir benötigen spätestens beim Antrag auf Zustimmung zu der Geschwindigkeitsbeschränkung eine Übersichtskarte mit den Fassadenpegeln, der jeweiligen Anzahl der Einwohner, die in den betroffenen Gebäuden wohnen, der Hausnummer und der Straßenbezeichnungen/ Einmündungen. Erst wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.</p>		
		<p><u>B3, Handschuhsheimer Landstraße ab Einmündung Bahnhofstraße bis zur Einmündung Friedrich-Ebert-Straße (ca.600 m):</u> Dieser Bereich schließt direkt an den vorherigen Bereich an, sodass hier ein Maßnahmenbereich von insgesamt ca. 1300 m entstünde. Hier sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich auch hier die Frage nach der genauen Anzahl an betroffenen Bewohnern und den entsprechenden Lärmwerten je Gebäude. Außerdem sind auf diesem und dem vorherigen Abschnitt die Bewohner auch durch den Schienenlärm betroffen. Es muss dezidiert abgewogen werden, ob durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung des Straßenverkehrs allein eine Lärmreduzierung um 3 dB(A) erreicht werden kann. All dies müsste bei einem Antrag auf Zustimmung noch nachgeliefert werden. Erst wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt. Die Einbeziehung des Schienenverkehrs in die Maßnahmenabwägung führt zu einer Ungleichbehandlung der Betroffenen beiderseits der Bundesstraße B 3. Während die Bahnstrecke der Linie 5 weitgehend auf der Ostseite der B 3 verläuft und hier aufgrund des geringen Abstands zur Wohnbebauung zu vergleichsweise hohen Pegeln auf dem Niveau des Straßenverkehrs führt, liegen die Pegel des Schienenverkehrs auf der Westseite weitgehend um mehr als 10 dB(A) unter denen des Straßenverkehrs. Eine Abwägung auf Grundlage des Gesamtverkehrs würde somit für die Bebauung westlich der B 3 zur Bestätigung der lärmindernden Wirkung von rund 3 dB(A) führen, auf der Ostseite der B 3 jedoch zu einer deutlich geringeren Minderung. Die Kommunen sehen die Gesamtlärmbelastung der Linie 5 und der B 3 hier als nicht zielführend an.</p>		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Hirschberg nehmen wir wie folgt Stellung:</u>	Information.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		<u>L 596, OT Großsachsen, Breitgasse, zwischen Landstraße B3 und Talstraße/Lettengasse (ca. 650 m):</u> Im Bereich der Kreuzung B 3 / L 596 gibt es die höchsten Lärmwertüberschreitungen in diesem Ortsteil. Hier besteht auf einem kurzen Abschnitt bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen. Im o.g. Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan sowohl die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts, als auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Auch hier stellt sich nach einer ersten groben Prüfung die Frage nach der genauen Anzahl an betroffenen Bewohnern und den entsprechenden Lärmwerten je Gebäude. Bezüglich der weiteren Bewertung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten und sichert die Bereitstellung der zusätzliche erforderlichen Unterlagen zu. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>B 3, OT Leutershausen, Bergstraße zwischen Odenwaldstraße 2 und Goethestraße (ca. 400 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan sowohl die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts, als auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Auch hier verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>K 4135, OT Leutershausen, Heddesheimer Straße zwischen Bergstraße und westlichem Ortsausgang (Einmündung Galgenstraße?) (ca. 600 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei sehr wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt. Aufgrund der geringen Anzahl Betroffener (genaue Anzahl nicht bekannt, nur ungefähre Anzahl der Gebäude) kann nach jetzigem Stand von hier aus keine Zustimmung aus Lärmschutzgründen in Aussicht gestellt werden.	Die geringe örtliche Betroffenheit ist den Kommunen bekannt. Im Bereich der Heddesheimer Straße (K 4135) liegen die Beurteilungspegel sowohl am Tag, als auch in der Nacht nur geringfügig (< 1 dB(A)) unterhalb der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung. Ohne die Anordnung des T 30 in der Ortsdurchfahrt wäre die Straße (nach Umsetzung des T 30 auf der B 3) zudem die einzige Straße im Gemeindegebiet, auf der weiterhin T 50 gefahren werden dürfte. Im Sinne der Vereinheitlichung der innerörtlichen Geschwindigkeiten sowie einer Gleichstellung der Anwohner ist eine Ausweisung des T 30 auf der Heddesheimer Straße unumgänglich.		
		<u>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in Planfall 1 in Schriesheim nehmen wir wie folgt Stellung:</u>	Information.		
		<u>B3, Landstraße ab Ruhweg bis Edelsteinstraße (ca. 1000 m):</u> In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 70 dB(A) tags und von 60 dB(A) nachts an 34 bzw. 35 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Außerdem sind auch die Werte von 65 dB(A) tags und von 55 dB(A) nachts an Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Zu den noch fehlenden Unterlagen verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>K 4238, Ladenburger Straße zwischen Landstraße und Dresdener Straße (ca. 260 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Ver-		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Bezüglich der Anzahl der Betroffenen und der weiteren Unterlagen verweisen wir auf die bisherigen Ausführungen.	waltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt.		
		<u>Talstraße zwischen Schönauer Straße und Bismarckstraße (ca. 130 m):</u> Diese Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen soll direkt anschließend an die bereits auf der Talstraße bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen erfolgen. Da auch auf der B 3 eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen geplant ist, verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen, besonders zum Lückenschluss.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese Einschätzung zur Umsetzbarkeit der Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen eines Lückenschlusses.		
		Im Ortsteil Altenbach besteht auf der Hauptstraße bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen. Die beiden vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen sollen daran anschließen. <u>OT Altenbach, Hauptstraße zwischen Hauptstraße 1 und 21 (ca. 270 m) und</u> <u>OT Altenbach, Hauptstraße zwischen Neue Anlage und Brunnenstraße (ca. 100 m):</u> Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in welchen Gebäuden konkret von einem Verkehrslärm in den Tagstunden von mehr als 65 dB(A) und in den Nachtstunden von mehr als 55 dB(A) im diesem Straßenzug betroffen sind. Aus dem vorgelegten Lärmaktionsplan geht bisher nur hervor, dass bei sehr wenigen Gebäuden eine Überschreitung dieser Werte vorliegt. Aufgrund der geringen Anzahl Betroffener (genaue Anzahl nicht bekannt, nur ungefähre Anzahl der Gebäude) kann nach jetzigem Stand von hier aus keine Zustimmung aus Lärmschutzgründen in Aussicht gestellt werden, da es sich hier auch um keinen Lückenschluss handelt.	Die Stadt Schriesheim dankt für diese gemeinsame Einschätzung der örtlichen Lärmbetroffenheiten. Entsprechenden Unterlagen mit der detaillierten, d.h. fassadenscharfen Berechnungsergebnissen nach RLS-90, etc. werden der Verkehrsbehörde bei Antragstellung von der Verwaltung zur weiteren Entscheidungsfindung zur Verfügung gestellt. In der Ortsdurchfahrt Altenbach ist zudem anzuführen, dass in den Bereichen mit Erweiterung des Tempo 30 Beurteilungspegel vorliegen, die die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung zwar erreichen, aber nicht überschreiten. Für die Betroffenen Anwohner ist es weder verständlich, noch "hörbar", dass eine Anordnung eines Tempo 30 innerhalb der zusammenhängend bebauten Ortslage erfolgen soll. Im Sinne einer Gleichstellung der Anwohner ist eine Ausweisung des T 30 in der gesamten Ortslage von Altenbach unumgänglich.		
		Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies möglich ist, weil eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt. Eine Mehrfertigung geht an die Referate 45 (Regionales Mobilitätsmanagement) und 54.2 (Industrie und Kommunen) beim Regierungspräsidium Karlsruhe und an die Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes des Rhein-Neckar-Kreises.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken dem RP Karlsruhe für diese Einschätzung.		
10	Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik Schreiben vom 16.04.2021	Danke sehr für die Übersendung der Links und der entsprechenden Informationen zur Lärmaktionsplanung für die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg und die Stadt Schriesheim. Wir haben in unserem Hause das Amt für Umweltschutz und Energie, das Stadtplanungsamt sowie das Amt für Verkehrsmanagement beteiligt. Wir haben die Maßnahmen, die im Rahmen des LAP für die Dauer von 5 Jahren umgesetzt werden sollen, zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus haben wir die direkt betroffene rnv GmbH (Linie 5) ebenfalls angeschrieben und gehen davon aus, dass die rnv direkt in das Beteiligungsverfahren eingebunden wird. Da es sich um Maßnahmen handelt, die außerhalb des Stadtgebiets Heidelberg umgesetzt werden, sind wir nicht unmittelbar betroffen. Wir werden den Endbericht und das entsprechende Kartenmaterial für künftige Untersuchungen sichten und verwenden.	Die Stadt Schriesheim sowie die Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße danken der Stadt Heidelberg für die Stellungnahme und die Beteiligung am Verfahren..	Wird zur Kenntnis genommen.	

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 9, Hirschberg Schreiben vom 03.03.2021	Als Anwohnerin der Talstraße in Hirschberg/Großsachsen habe ich mich mit Ihrem Bericht zur Lärmaktionsplanung beschäftigt. Ich habe im vergangenen Jahr häufiger den Kontakt zur Gemeinde Hirschberg, dem Straßenbauamt als auch dem Straßenbauamt Rhein Neckar Nord gesucht, Rückmeldungen waren a) fehlende Zuständigkeit und b) das keine ausreichenden Gründe für Handlungsbedarf gegeben seien. Daher begrüße ich Ihren Bericht sehr und würde dazu gerne noch folgendes anmerken:	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die positive Rückmeldung auf den Lärmaktionsplan.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		1. Der Bericht spricht über eine "kurzfristige" Maßnahme innerhalb der nächsten 5 Jahren Tempo 30 Zonen einzurichten, auch im Bereich der Breitgasse und Talstraße in Großsachsen. Nach 5 Jahren ist eine mittelfristige Maßnahme, Fahrbahnsanierung angedacht. Ihre Formulierung kurz und mittelfristig und deren Auslegung irritiert mich. Wir sind heute von dem Verkehr betroffen, Maßnahmen, die in ein paar Jahren zum Tragen kommen, helfen aktuell nicht. Zudem sprechen Sie auch von einer längeren Zeit, die der Verkehr braucht, um sich an die veränderte Situation zu adaptieren, daher ist es aus meiner Sicht umso nötiger, das Ihre Pläne zügig umgesetzt werden.	Auch der Verwaltung ist die zeitnahe Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans ein vorrangiges Anliegen. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht nach §47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. Kurzfristige Maßnahmen wie die Anordnung eines Tempo 30 lassen sich innerhalb dieses Zeitraums sicher umsetzen. Für die Maßnahme einer Fahrbahnsanierung muss sich die Gemeinde neben den erforderlichen Vorlaufzeiten für Planung, Finanzierung und Ausschreibung auch an der Prioritätenliste der Straßenbehörde orientieren. In der Regel lassen sich daher Fahrbahnsanierungen nicht innerhalb des 5-Jahres-Rhythmus, d.h. erst mittel- oder gar langfristig, realisieren.		
		2. Ich bitte zu überlegen, ob eine straßenbauliche Maßnahme Talstraße, Ortsende Großsachsen, eine Tempo 30 Zone wirksam unterstützen könnte, die Fahrgeschwindigkeit müsste sofort angepasst werden. Diese Schwellen oder Fahrbahnveränderungen kenne ich selbst als Autofahrerin und erachte Sie als sehr wirksam und diese stellen auch für große Fahrzeuge kein Hindernis dar.	Die Gemeinde Hirschberg/Bergstraße dankt für den konstruktiven Vorschlag Geschwindigkeitsbremsen in Form von Bremsschwellen im Bereich Talstraße zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zu errichten. Die Möglichkeit der Realisierung zusätzlicher Bremsschwellen wird geprüft.		
		3. Ein Anliegen ist mir noch darauf hinzuweisen, das mit der beginnenden Saison für Motorradfahrer die Lärmbelastung an der Talstraße, insbesondere an Wochenenden, extrem ist. Die Straße führt in den Odenwald und ist offensichtlich reizvoll für jeden Motorradfahrer. Leider finden sich in Ihrem Bericht keine Daten zum Motorradstraßenverkehr, für eine vollständige Abbildung der Situation an der Talstraße und notwendiger Maßnahmen aber doch erforderlich.	Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung maßgebliche Lärmbelastungen vor. Motorradlärm, der zudem überwiegend saisonal auftritt, wird bei der Berechnungen (bislang) nicht berücksichtigt. Die Thematik der akustisch auffälligen Fahrzeuge, vornehmlich Motorräder und Sportwagen ist den Kommunen bewusst. Auch das Umwelt-Bundesamt hat bereits im September 2020 darauf verwiesen, dass (Sport-)Fahrzeuge zwar die Zulassungsvorschriften erfüllen, aber außerhalb der Prüfbereiche drastisch lauter, als zulässig sind. Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind jedoch nicht umsetzbar.		
2	Private Stellungnahme 16, Hirschberg Schreiben vom 06.03.2021	Meine Frau und ich wohnen seit 05/2019 in der Lobdengaust. 13c im Wohngebiet ‚Sterzwinkel‘ in Hirschberg-Großsachsen. Leider ahnten wir nicht und konnten auch vor dem Einzug nicht feststellen oder überprüfen, dass die Lärmbelastung durch die Autobahn A5 vor allem nachts unerträglich ist.	Die Gemeinde Hirschberg dankt für die Beteiligung am Verfahren und die subjektive Beschreibung der örtlichen Lärmsituation.	Wird zur Kenntnis genommen.	

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>So können wir nachts nur bei geschlossenem Schlafzimmerfenster schlafen.</p> <p>Diese Situation ist besonders im Sommer-Halbjahr bei wärmeren Temperaturen absolut unerträglich.</p>			
		<p>Das Wohngebiet ‚Sterzwinkel‘ in Hirschberg-Großsachsen wurde vor einigen Jahren neu erschlossen. In der diesbezüglichen Veröffentlichung auf der website des Ingenieurbüros Schulz ist von einem geplanten Lärmschutzwall die Rede, siehe https://www.ib-eschulz.de/projects/baugebiet-sterzwinkel-hirschberg-grosssachsen-2/</p> <p>Ein Lärmschutzwall nach Westen zu der Autobahn A5 wurde jedoch bisher nicht errichtet.</p>	<p>Das Ingenieurbüro Schulz schreibt hierzu auf der Homepage: “[...] Abschluss des Ortsrandes durch die Errichtung eines Lärmschutzwalles sowie Baum- und Heckenpflanzungen. [...]”. Dieser Lärmschutzwall wurde errichtet. Er befindet sich entlang der L 541 am südlichen Ende des Baugebiets.</p> <p>Ein Lärmschutzwall parallel zur BAB A 5 ist in den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht enthalten.</p>		
		<p>Aufgrund der extremen Lärmbelästigung durch die Autobahn A5 darf ich Sie dringend um Abhilfe bitten. Vor allem im Zusammenhang mit der in 2021 anstehenden Sanierung der A5 im Bereich Hirschberg bitte ich um die Ergreifung effizienter Lärmschutzmaßnahmen. Aus meiner Sicht sind folgende Maßnahmen als Paketlösung geeignet:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Geschwindigkeits-Begrenzung auf maximal 80 km/h für PKW und 60 km/h für LKW, 2. Lärmschutzwall, Böschungen o. ä., 3. Verwendung eines Lärmindernden „Flüsterasphalt“. <p>Besten Dank für Ihre Unterstützung!</p>	<p>Wie den Ergebnissen der Nachkartierung im Plansatz des Lärmaktionsplans entnommen werden kann, liegen die Beurteilungspegel des Straßenverkehrs im Bereich Ihres Anwesens zwischen 55 und 60 dB(A) am Tag sowie zwischen 45 und 50 dB(A) in der Nacht. Die für die Lärmaktionsplanung maßgebenden gesundheitskritischen Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht werden deutlich unterschritten. Lärmschutzmaßnahmen an der BAB A5 sind von daher im Zuge der Lärmaktionsplanung nicht umsetzbar.</p> <p>Für lärmreduzierende Maßnahmen an der BAB A5 ist der Bund, vertreten durch die Autobahn GmbH zuständig. Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten besteht hier keine Aussicht auf Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung. Jedoch wird im Zuge der Instandsetzungsmaßnahmen an der BAB 5 auch eine Reduzierung der Lärmemissionen durch den Einbau eines lärmindernden Fahrbelags erreicht werden.</p>		
3	<p>Sammeleinwendung für 38 Haushalte, Hirschberg</p> <p>Schreiben vom 05.03.2021</p>	<p>Als Bewohner der Lettengasse 28 befinde ich mich an dem Abschnitt der Talstraße, der nach Planfall 2 zur Tempo-30-Zone werden soll.</p> <p>Sie, Herr Reichert, erläuterten mir, dass dies der Wunsch der Gemeinde sei, die Entscheidung jedoch letztlich beim Kreis liege.</p> <p><i>[Anmerkung Modus Consult Gericke GmbH & Co. KG: Telefonat zw. Hr. Reichert und Anwohner in KW 9]</i></p> <p>Anlage: Sammeleinwendung</p>	<p>Die Gemeinde Hirschberg dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die positive Rückmeldung auf die angedachte Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Bereich Talstraße zw. Breitgasse und Lettengasse 37.</p> <p>Da es sich bei der Talstraße um eine klassifizierte Straße (hier: L 596) handelt, obliegt die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung der höheren Straßenverkehrsbehörde.</p>		
		<p>Wir bezogen das Grundstück in der Lettengasse 28 im Jahr 2015. Wir wussten, dass es an der Talstraße liegt. Wir wussten, dass die Talstraße in den Odenwald führt. Und wir wussten was dies im Hinblick auf den Verkehr bedeutet.</p> <p>All das haben wir zur Kenntnis und in Kauf genommen. Und deswegen würde ich niemals eine Maßnahme von der Gemeinde fordern! Es ist mir besonders wichtig, dies noch einmal zu verdeutlichen. Ich hatte in unseren Gesprächen bereits erwähnt, dass ich Ihnen sehr dankbar für diese Initiative bin. Dass die Gemeinde solche Dinge für Ihre Bürger tut ist nicht selbstverständlich und mehr als erfreulich. Sie schienen mir beide etwas überrascht über diese Haltung. Das gab mir zu denken.</p>	<p>Die Gemeinde dankt den Anwohnern ausdrücklich für diese positive Rückmeldung.</p>		

28. Mai 2021
 Hirschberg_LAP 3_Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Und deswegen habe ich mir überlegt, ob ich Sie hier irgendwie unterstützen kann. Ich sprach mit meinem Nachbarn. Der wusste nichts von der konkreten Maßnahme. Er hätte es auch nicht gefordert. Und er war wie auch ich höchst erfreut über ihr Engagement. Ebenso der Nachbar auf der anderen Seite.</p>			
		<p>Also machte ich einen kleinen Spaziergang. Im Anhang finden Sie eine Unterschriftenliste mit Unterschriften aus nahezu allen Gebäuden im betroffenen Abschnitt. Manche Leute waren nicht zu Hause, manche Häuser waren leer. Und angesichts der Pandemie verzichtete ich auch auf zu viele Kontakte, zum Beispiel in den Mehrparteienhäusern. In zweien hinterließ ich einen Zettel, der dann kurz darauf vollständig ausgefüllt in meinem Briefkasten landete.</p> <p>Alle diese Menschen teilen meine Auffassung. Wir alle sind Ihnen dankbar. Ich möchte, dass sie das wissen. Vielleicht hilft der Rückhalt aus der Bevölkerung bei den Verhandlungen mit dem Kreis. Das wäre ein angenehmer Nebeneffekt. Bitte verstehen Sie, dass mit dieser Liste keinerlei Erwartungshaltung einhergeht. Niemand verschlechtert sich, wenn es nicht klappt. Das war und ist jedem klar, wir können alle nur gewinnen. Insofern überlasse ich Ihnen die Entscheidung, ob Sie das überhaupt verwenden mögen.</p>	<p>Information</p>		
		<p>Darüber hinaus gibt es neben dem Lärmschutz ein paar Gründe Für Tempo 30, die ich für erwähnenswert halte. Vielleicht ergibt sich ein sinnvolles „Gesamtpaket“, was die Maßnahme rechtfertigt.</p>			
		<ul style="list-style-type: none"> • Die Ein- und Ausfahrten, die unmittelbar an der Talstraße liegen, werden sicherer. • Die Strecke ist bei Rennradfahrern äußerst beliebt. Vorwiegend natürlich in den Sommermonaten. Dann sind täglich Hupen und wüste Beschimpfungen zu hören. Das liegt in der Regel daran, dass ortseinwärts fahrende Rennräder bergab immer noch überholt werden. Bergauf fahrende sowieso. Die sich dann in der Straßenmitte begegnenden Fahrzeug drängen die Radfahrer zur Seite ab. • Der Reiterhof nutzt die Stelle am westlichen Ende der Lettengasse, um die Talstraße mit den Pferden zu queren. Hier sind die Fahrzeuge schon recht zügig unterwegs. Wenn Tempo 30 hier erst endet, wäre dieser Bereich sicherer. • Für Motorradfahrer ist die S-Kurve am Anfang der Talstraße ein willkommener Grund, etwas mehr Gas zu geben. Sollte Tempo 30 in der Breitgasse enden, verstärkt das eventuell diesen Effekt. • Die Talstraße wird im unteren Bereich gerne von Fußgängern gequert, da sich dort ein Fußpfad den Hang hinauf befindet. So kann man den Weg nach Leutershausen gut abkürzen. Leider ist diese Stelle schlecht einsehbar, da sie sich in einer Kurve befindet. Eine verringerte Geschwindigkeit würde eine Querung sicherer machen. 	<p>Die Gemeinde Hirschberg bedankt sich für die konstruktiven Hinweise.</p> <p>Nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat ist es erforderliche, den entsprechenden Antrag auf die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung beim zuständigen Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis einzureichen.</p> <p>Die eingebrachten Hinweise werden seitens der Gemeinde als weitere Bestätigung der Erfordernis der Geschwindigkeitsreduzierung in der Antragstellung genutzt.</p>		
		<p>Für all diese Punkte gilt das bereits Geschriebene: Verwenden Sie sie, wenn Sie mögen. Es geht keine Erwartungshaltung damit einher.</p>			