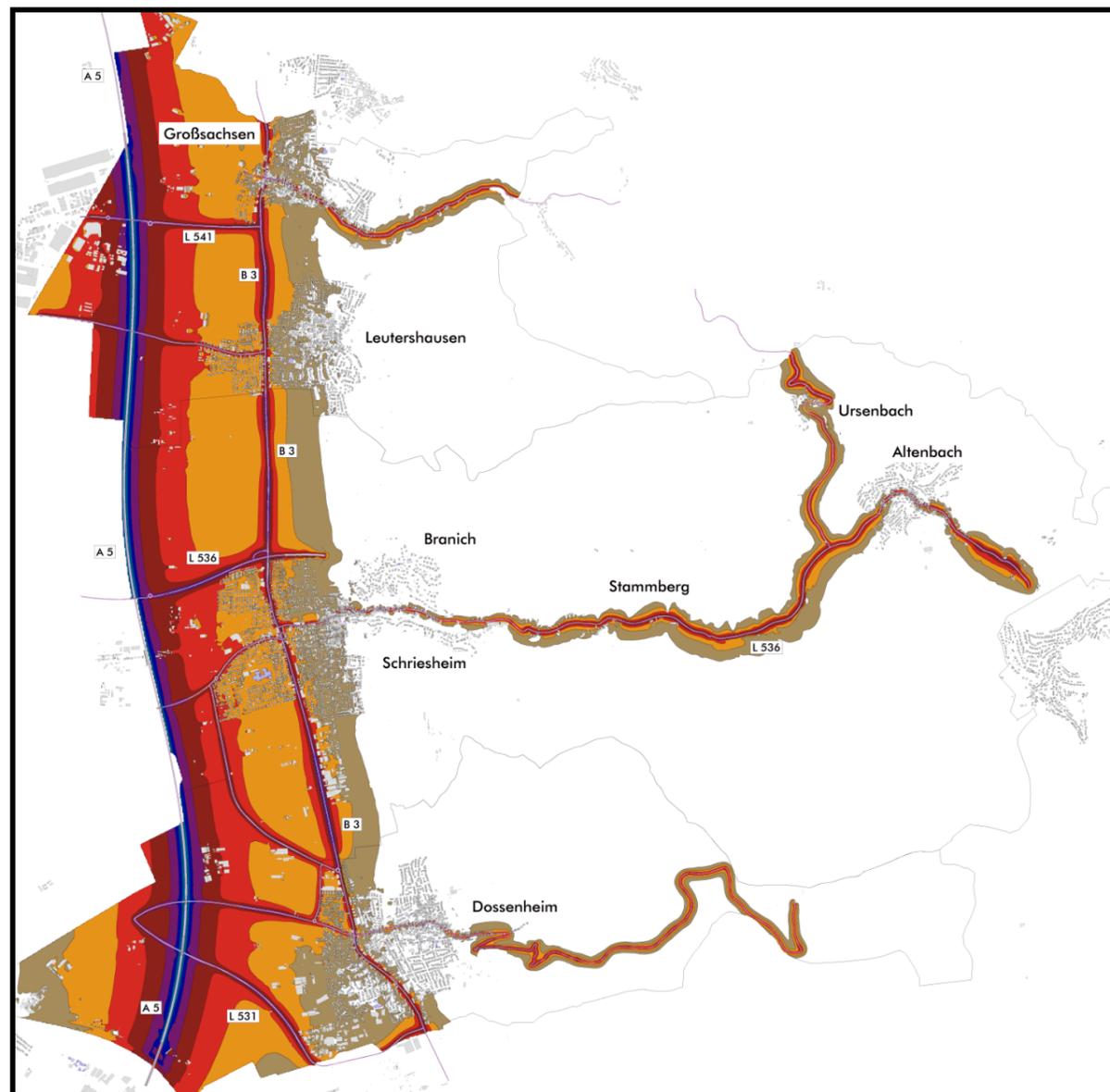


Stadt Schriesheim, Gemeinden Dossenheim und Hirschberg/Bergstraße

Lärmaktionsplan 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



7. Juni 2021
Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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 1, Dossenheim	14
2	Private Stellungnahme 4, Dossenheim	14
3	Private Stellungnahme 8, Dossenheim	16
4	Private Stellungnahme 10, Dossenheim	17
5	Private Stellungnahme 13, Dossenheim	19

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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 Fahrhahobeläge. 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 Verkehrslärmbeträchtigungen 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.	

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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.		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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.	

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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 Tatbestandsseite 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-		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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 danken dem Landratsamt Rhein - Neckar - Kreis und sichern die weitere Einbeziehung des Landratsamtes, Straßenverkehrsamt, 41.01. Straßenverkehrsrecht in das laufende Verfahren sowie die Unterstützung bei der Umsetzung von genehmigten Maßnahmen zu, so dass diese rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden können.		
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 ent-</u>	Information.		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p><u>halten.</u></p> <p>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in den Ortsdurchfahrten Schriesheim, Dossenheim und Hirschberg:</p>			
		<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.</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</p>	<p>Information.</p> <p>Der Zwischenbericht des Lärmaktionsplans beschreibt die Vorgehensweise der Abwägung in den Kapiteln 2.5. und 2.6.</p>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>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>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>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 abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden.</p> <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen 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 aus-schlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.</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>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Im Falle des interkommunalen Lärmaktionsplanes kann die Fahrtzeitverlängerung auf der B 3 aber bis zu drei Minuten betragen, innerhalb der Gebiete jeweils bis zu 60 Sekunden.</p>	<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>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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-		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.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.	

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 1, Dossenheim Schreiben vom 09.02.2021	<p>Ich habe mir die Unterlagen zum Lärmaktionsplan angesehen und halte das für eine sehr gute Sache.</p> <p>Ist es möglich in eine Lärmschutzplanung auch die Zufahrt zum Sport und Schulzentrum einzubeziehen?</p> <p>Die Zufahrt Goethestraße / Gerhardt - Hauptmann - Straße nutzen viele motorisierte Verkehrsteilnehmer um zur Schule und zu den Sportangeboten zu kommen.</p> <p>Außerdem wird dieser Weg gerne in den Stoßzeiten genutzt, um die Stauungen auf der B3 und den Zubringer zu umgehen.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für die positive Reaktion auf die angedachten Maßnahmen sowie die Beteiligung am Verfahren.</p> <p>Die Gemeinde dankt für die Schilderung der örtlichen Situation an der Zufahrt Goethestr. / Gerhardt- Hauptmann -Straße. Nach den Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie sowie deren nationalen Umsetzung in der 34. BImSchV ist ausschließlich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke bezogen auf ein Jahr als Eingangsgröße zur Ermittlung der Lärmbelastung anzuwenden. Ein zu Spitzenzeiten hohes Verkehrsaufkommen durch Abhohl- und Bringfahrten der Schüler oder werktäglicher Schleichverkehr kann hier nicht angewendet werden. Das Verkehrsaufkommen in diesem Straßenabschnitt liegt (erfreulicherweise) deutlich unter 4.000 Kfz/24h. Die gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung werden somit nicht überschritten.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
2	Private Stellungnahme 4, Dossenheim Schreiben vom 21.02.2021	<p>Ich beziehe mich auf den Artikel "Lärmaktionsplan" im Amtsblatt 1/2 2021. Gerne unterstütze ich Sie bei dem Vorhaben die Lärmentwicklung in Dossenheim einzudämmen. Ich versuche das mit meinen einfachen Mitteln der subjektiven Beschreibung der Lärmentwicklung in Dossenheim-Süd in den letzten 20 Jahren. Damit weiche ich sicherlich von der allgemein üblichen Lärmaktionsplanung ab, hoffe aber dennoch, dass Sie aus dem Bericht im Anhang einen Gewinn für sich ziehen können. Gerne stehe ich natürlich zu Rückfragen oder weiterer Unterstützung zur Verfügung Das Thema ist nicht ganz einfach.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die ausführliche Schilderung des (subjektiven) Lärmempfindes und der Schilderung der Begebenheiten vor Ort.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
		<p>Der Zusammenschluss der drei Bergstraßengemeinden zu einem Lärmaktionsverbund eröffnet meiner Meinung nach tatsächlich eine gute Perspektive, der stetig zunehmenden Lärmentwicklung durch kluge Maßnahmen zu begegnen. Die Bedürfnisse der Bürger der drei Bergstraßengemeinden schätze ich unisono als sehr ähnlich ein.</p> <p>Bei der Lärmaktionsplanung sollte man allerdings nicht bei der Erstellung von Straßenlärmkarten stehen bleiben, sondern das Phänomen Umgebungslärm in allen seinen Facetten in Augenschein nehmen. Lärm zählt nach Aussagen des Europaparlaments zu den schlimmsten Umwelt- und Gesundheitsbelastungen in Europa.</p> <p>Dafür biete ich Ihnen meine Unterstützung und Mitarbeit zum Beispiel in einer Arbeitsgruppe oder bei Bürgerbefragungen etc. an.</p>	<p>Information.</p> <p>Aus diesem Grund hat die EU bereits im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie eingeführt, die seit 2005 in nationales Recht umgesetzt ist. Aktuell erfolgt die 3. Runde der Lärmaktionsplanung.</p>		
		<p>Die Lärmwahrnehmung ist immer subjektiv moduliert und deshalb ein sehr emotionales Thema, das von nahezu jedem Menschen anders verarbeitet wird.</p> <p>Dabei scheint mir beispielsweise immer auch die Frage wichtig, ob es sich um eine vermeidbare oder eine unvermeidbare Lärmexposition handelt, die vielleicht sogar der Gemeinschaft dient, bedeutsam. Ich möchte Ihnen also mit aller gebotenen Vorsicht meine subjektive Bedarfsanalyse der Lärmsituation in Dossenheim-Süd hier vortragen. Meine Erfahrungen beziehen sich auf die Lärmentwicklung seit dem Jahr 2000.</p>	<p>Gerade aus diesem Grund sind objektive Vorgaben, Entscheidungsgrundlagen und -kriterien entscheidend.</p>		
		<p>Die Lärmsituation in Dossenheim-Süd ist auch gekennzeichnet durch die Nähe zu einer der größten Unikliniken Deutschlands. Dies bedeutet vor allem in den Sommermonaten relativ viele Rettungsflüge über unseren Dächern, sowie Krankentransporte und Polizeieinsätze mit Martinshorn. Das ist gut so - sie retten unser aller Leben.</p>	<p>Information.</p>		
		<p>Im Gegensatz dazu empfinde ich die sehr vielen Privatflüge aus Richtung Weinheim in Richtung Heidelberger Schloss an den Wochenenden und Feiertagen als eine maximale Zumutung einiger weniger</p>	<p>Information.</p>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Egoisten. Was stört besonders?			
		Hinsichtlich des Umgebungslärms in Dossenheim-Süd beobachte ich im Winter- und Sommerhalbjahr einen tatsächlich extrem krassen Gegensatz. Verantwortlich für die immer ungemütlicher werdenden Verhältnisse im Sommerhalbjahr zeichnen folgende Lärmquellen, geordnet nach meinem subjektiven Belastungsindex:	Information.		
		<ul style="list-style-type: none"> • Kleinflugzeuge, respektive Oldtimer über den Dächern der Gemeinde (1) 	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für die Schilderung der Lärmbelastung auf Grund von kleinmotorigen Flugzeugen.</p> <p>Das Bundes-Immissionsschutzgesetz verlangt im §47 die Erstellung von Lärmkarten und Lärmaktionsplänen für sämtliche Hauptlärmquellen. Hauptlärmquellen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hauptverkehrsstraßen, - Haupteisenbahnstrecken, - (Groß-)Industriebetriebe und - Großflughäfen: Verkehrsflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen im Jahr. <p>Fluglärm anderer Flughäfen, wie Sonderlandeplätzen, etc. werden nach diesem Gesetz nicht berücksichtigt. Hierzu existieren bestehende gesetzliche Regelungen und Verordnungen (z.B. 'Landeplatz-Lärmschutz-Verordnung' oder 'FluLärmG'). Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist von daher leider weder möglich, noch erforderlich.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> • Hausmeisterdienste und Gartenarbeiten mit alten "Benzinergeräten", sehr wahrscheinlich ohne EU-Umweltzeichen (2) • alte Handwerkermaschinen zu nahezu jeder beliebigen Zeit am Tag im Einsatz (3) 	Diese Thematik ist nach der EU - Umgebungslärmrichtlinie (derzeit) nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Mit der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) wurde die europäische Richtlinie 2000/14/EG in deutsches Recht umgesetzt. Sie gilt für unterschiedliche Geräte- und Maschinenarten, nicht jedoch für "Altgeräte".		
		<ul style="list-style-type: none"> • die Autobahn nach der Fahrbahnerneuerung (4) 	Eine Erhöhung des Lärmpegels in Zusammenhang mit der Fahrbahnsanierung in 2019 wurde seitens der Kommunen gegenüber dem Regierungspräsidium immer wieder vorgebracht, jedoch seitens des RP zurückgewiesen.		
		<ul style="list-style-type: none"> • die Bundesstraße für die direkten Anwohner (5) 	Der vorliegende Lärmaktionsplan sieht gerade für die Bundesstraße B 3, die durch alle Kommunen führt, verschiedene Lärmschutzmaßnahmen zur Verringerung der Lärmbetroffenheiten vor.		
		<ul style="list-style-type: none"> • das Sturmläuten der Katholischen Kirche für hörgeschädigte Menschen (6) 	Das Glockengeläut als Ausprägung eines religiösen Glaubens ist daher in der Regel zu akzeptieren – auch wenn es als Lärm empfunden wird, da es unter die grundgesetzlich geschützte Religionsfreiheit fällt. Aus diesem Grund finden diese Art von Lärmquellen keinen Eingang in Lärmaktionspläne.		
		Vorbild für ein besseres Miteinander und eine bessere "Wohlfühlathmosphäre" mit Erholungswert könnten eventuell die Lärmbestimmungen in den bayrischen Gemeinden geben.	Information.		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Wir haben schon mehrmals, anlässlich einiger Städtereisen in Bayern erlebt, dass dort an den Samstagen ab 12:00 Uhr eine wunderbare Ruhe einkehrt und man als Bürger regelrecht ausatmen kann - kein Rasenmäher, kein Laubbläser, keine Bohrmaschine, keine Baumsäge und keine Kleinflugzeuge über den Dächern.</p> <p>In den Straßen sieht man immer wieder einmal ein Schild: "Bitte Motor abstellen!"</p> <p>Eine einfache asiatische Regel heißt: "Gemeinsinn geht vor Eigensinn." Wie gesagt, ich helfe gerne mit und unterstütze. Das Thema braucht sicherlich einen langen Atem. Die Gewährleistung eines hohen Gesundheits- und Umweltschutzniveaus ist aber sehr wichtig und kommt uns allen zugute.</p>	<p>Jedoch führt genau dieser gestiegene Wunsch nach individueller Mobilität (hier: Städtereisen) seit Jahren zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Region.</p>		
3	Private Stellungnahme 8, Dossenheim Schreiben vom 01.03.2021	<p>Als direkte Anwohner der B3 in Dossenheim begrüßen wir die Maßnahmen des Lärmaktionsplan sehr!</p> <p>Eine Senkung des Lärmpegels durch eine durchgängige Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h ist eine kostengünstige und einfach umzusetzende Maßnahme, die auch einen flüssigen Verkehrsfluss fördert.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die positive Rückmeldung auf den Lärmaktionsplan.</p>		
		<p>Wünschenswert wäre, dass in diesem Zuge auch endlich ein Radweg oder ein Fahrradschutzstreifen zw. Schwabenheimer Straße und Schillerstraße umgesetzt werden würde. Hier benutzen die Radfahrer tatsächlich meistens in beiden Richtungen die schmalen Gehwege, zumal die Strecke auch mit Schildern als Radverbindung zw. Heidelberg und Schriesheim ausgewiesen ist.</p> <p>Sehr empfehlenswert wäre hier auf die Variante die das Büro Tögel im sogenannten „Tögelplan“ vorschlägt (Abschaffung der Linksabbiegerspur Kreuzung Frauenpfad und Schwabenheimer Straße Richtung Westen) zurückzugreifen. Dadurch könnte an diesem Engpass viel Platz gewonnen werden. Dies würde die Sicherheit der Radfahrer und Fußgänger deutlich erhöhen. Und durch andere Fahrwege würde es auch zu einer weiteren Lärmreduktion kommen.</p>	<p>Auf Grund der Querschnittsbreite ist hier die Ausweisung eines Fahrradschutzstreifens nicht ohne einen erheblichen Umbau der Straßenführung möglich. Aufgrund des geplanten ganztägigen Tempo 30 ganztags im Verlauf der B3 (Bergstraße (B3) zw. nördlichem Ortseingang und Bahnhofstr. sowie Handschuhheimer Landstr. (B3) zw. Bahnhofstr. und Friedrich-Ebert-Str.) wird sich jedoch zukünftig das Miteinander aus Rad- und motorisiertem Verkehr deutlich verbessern. Die Gemeinde nimmt den Vorschlag der Anlage eines Fahrradschutzstreifens entlang der Ortsmitte dennoch auf und wird ihn in den zuständigen Gremien prüfen sowie zur Prüfung an die zuständigen Straßenbaubehörde weiterleiten.</p> <p>Der Gemeinde ist der sog. "Tögelplan" bekannt. Der Gemeinderat wird sich zu gegebener Zeit mit der Planung auseinandersetzen. Der Umbau stellt jedoch keine Maßnahme des Lärmschutzes dar und ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der 3. Runde.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten der Ausweisung eines Schutzstreifens für den Verkehr zwischen der Schwabenheimer Straße und der Schillerstraße mit der Verkehrsbehörde auszuloten.</p>	
		<p>Auch der Vorschlag bei einer Fahrbahnsanierung lärm mindernde Beläge aufzubringen wäre wünschenswert, sollte aber aus Kostengründen erst gemacht werden, wenn auch die Kanalisation saniert werden muss.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachte Maßnahme lärm mindernde Beläge bei der Straßensanierung (langfristig) einzusetzen. Selbstverständlich werden bei anstehenden Fahrbahnsanierungen auch begleitende Maßnahmen, wie z.B. Kanalsanierungen berücksichtigt und nach Möglichkeit gemeinsam umgesetzt.</p>		
		<p>Unbedingt sollte man auch an die Lärmbelästigung durch die OEG denken. Gerade in den Bereichen in denen die Gleise eine leichte Kurve beschreiben (zw. Schwabenheimer Straße und Bahnhof) entstehen doch oft unerträgliche Quietschgeräusche. Für die Anwohner sind diese eine regelrechte Lärmhölle.</p>	<p>Die Gemeinde leitet das Anliegen an den RNV weiter. Unter Umständen können hier Maßnahmen seitens des RNV ergriffen werden, um die Geräuschbelastung für die Anwohner im Bereich der Kurve zwischen Schwabenheimer Straße und Bahnhof zu reduzieren.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, Möglichkeiten der Minderung des Kurvenquietschens im Bereich der Kur-</p>	

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
				ve Schwabenheimer Straße und Bahnhof mit der RNV abzustimmen.	
		Als weitere Maßnahme schlagen wir vor den nicht zwingend notwendigen LKW- Verkehr über 3,5 t zukünftig um Dossenheim zu lenken (dies wäre über die Autobahnzubringer/ Querspange möglich). Gerade durch die schweren Fahrzeuge werden gewaltige Schläge und Erschütterungen ausgelöst, die zur akustischen Belästigung beitragen.	Seitens der Verwaltung stellt ein gänzlich Lkw-Verbot einen aus gesundheitlicher und schalltechnischer Sicht wünschenswerten Gedanken dar, der jedoch aufgrund des definierten Zwecks von Kreis, Bundes- und Landesstraßen nicht umsetzbar sei. Ein Lkw-Durchfahrtsverbot durch Dossenheim und ggf. die Nachbargemeinden ist im aktuellen Lärmaktionsplan der 3. Runde nicht angedacht und nicht umsetzbar, da die Bundesstraße B 3 zugleich als ausgewiesene Bedarfsumleitungsstrecke für die BAB A5 dient.		
		Es wäre des Weiteren wünschenswert, wenn auch auf der Schwabenheimer Straße ortseinwärts vom Ortsschild bis zur Kreuzung mit der B3 die Geschwindigkeit wie in ganz Dossenheim auf 30 km/h reduziert werden würde (Lärmschutz und Sicherheit).	Maßnahmen zur Lärminderung, d.h. hier die Geschwindigkeitsreduzierung auf der Schwabenheimer Straße, können im Zuge der Lärmaktionsplanung nur dann vorgesehen werden, wenn die maßgebenden gesundheitskritischen Auslösewerte von 65 / 55 dB(A) tags / nachts überschritten werden. Dies trifft für die Schwabenheimer Straße nicht zu.		
		Gerne würden wir auch das Thema einer Lärmschutzwand entlang der A5 aufgreifen. In unseren Augen wäre es eine Lärmerleichterung für ganz Dossenheim, da dieser Geräuschpegel oft sogar noch oben in den Steinbrüchen deutlich zu hören ist! Und der Fernverkehr und die Belastung der Autobahn geht sicher in den nächsten Jahren nicht wesentlich zurück.	Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung der bebauten Ortslage von Dossenheim zur BAB A5 von rund 1,25 km lässt sich durch eine Lärmschutzmaßnahme an der Autobahn keine signifikante Lärminderung erreichen. Zudem müsste sich dieser Lärmschutz, um für die gesamte Ortslage eine Pegelminderung zu erreichen, von der Neckarbrücke im Süden rund 2,8 km in Richtung der Stadt Schriesheim erstrecken. Wie den Kartierungsergebnissen des Lärmaktionsplans entnommen werden kann, liegen keine Voraussetzungen im Hinblick auf das Überschreiten gesundheitskritischer Pegel vor, die eine derartige Maßnahme im Zuge der Lärmaktionsplanung gerechtfertigen können.		
4	Private Stellungnahme 10, Dossenheim Schreiben vom 03.03.2021	Der AK Mobilität hat sich in seinen Treffen mit dem Lärmaktionsplan (LAP) der Gemeinden Dossenheim, Schriesheim und Hirschberg befasst. Er befürwortet für Dossenheim folgende Maßnahmen, die im LAP vorgeschlagen werden:	Die Gemeinde Dossenheim dankt dem AK Mobilität für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren sowie die Rückmeldung auf den Lärmaktionsplan.	Wird zur Kenntnis genommen.	
		1. Wir begrüßen den Vorschlag, die Geschwindigkeit auf der B3 auf 30 km/h zu senken. Diese Geschwindigkeitsbegrenzung sollte durchgängig vom nördlichen Ortseingang bis zur Friedrich-Ebert-Straße eingeführt werden.	Die Gemeinde dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachte Geschwindigkeitsreduzierung auf der B3 auf 30 km/h zwischen dem nördlichen Ortseingang und der		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Damit kann ein stetiger Verkehrsfluss begünstigt werden, der wiederum zur Lärmsenkung beiträgt.</p> <p>Auch die Ampelschaltungen sollten in dieser Hinsicht optimiert werden.</p>	<p>Friedrich-Ebert-Straße. Der Lärmaktionsplan beinhaltet diese Maßnahme.</p> <p>Die Erfordernis der Anpassung der Ampelschaltung ist bei Umsetzung der Maßnahmen mit der zuständigen Stelle im Landratsamt in Verbindung mit dem rnv abzustimmen.</p>		
		<p>2. Durch die verminderte Geschwindigkeit ist eine höhere Sicherheit für Radfahrer, die zwischen der Schwabenheimer Straße und der Schillerstraße ebenfalls die B3 befahren müssen, zu erwarten. Ebenso erhöht sich die Sicherheit für Fußgänger.</p>	<p>Aufgrund des geplanten ganztägigen Tempo 30 ganztags im Verlauf der B3 (Bergstraße (B3) zwischen nördlichem Ortseingang und Bahnhofstraße sowie der Handschuhsheimer Landstr. (B3) zwischen Bahnhofstraße und Friedrich-Ebert-Straße wird sich zukünftig das Miteinander aus Rad- und motorisiertem Verkehr sowie der Fußgänger deutlich verbessern.</p> <p>Dies ist eines der Ziele des Lärmaktionsplans.</p>		
		<p>3. Die im LAP empfohlene Fahrbahnsanierung zwischen Schwabenheimer Str. und Schillerstr. ist zu befürworten. Hierbei könnten lärmindernde Beläge aufgebracht werden.</p> <p>Von uns wird vorgeschlagen, die im LAP empfohlene Fahrbahnsanierung zwischen Schwabenheimer Str. und Schillerstr. für die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens zu nutzen. Durch die Abschaffung der Linksabbiegerspuren (Kreuzung Frauenpfad, Kreuzung Schwabenheimer Hof), wie sie bereits im Tögelplan angedacht wurde, wäre hierfür ausreichend Platz.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachte Maßnahme der Fahrbahnsanierung. 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>Der Gemeinde ist der sog. "Tögelplan bekannt. Der Gemeinderat wird sich zu gegebener Zeit mit der Planung auseinandersetzen. Der Umbau stellt jedoch keine Maßnahme des Lärmschutzes dar und ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans der 3. Runde.</p>		
		<p>4. Außerdem wird empfohlen, in der Zwischenzeit die vorhandenen Fahrradrouen durch eine verbesserte Beschilderung auszuweisen. Bisher enden die Fahrradwege plötzlich (von Norden an der Schwabenheimer Str., von Süden an der Schillerstraße) ohne Verweise auf den weiteren Weg, was dazu führt, dass viele Fahrradfahrer unberechtigtweise den Fußweg befahren.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für den konstruktiven Vorschlag die Beschilderung der Radwege zu überprüfen und wenn notwendig die Beschilderung durch Haupt- oder Zwischenwegweiser zu ergänzen oder Alternativstrecken auszuweisen. Die Gemeinde wird dieses Anliegen an die zuständige Stabsstellenleitung / Manager für Mobilität und Luftreinhaltung des Rhein-Neckar-Kreises zur Prüfung weiterleiten.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, Möglichkeiten der Optimierung der Beschilderung der Fahrradwege auszuloten.</p>	
		<p>5. Insbesondere für Dossenheim wird trotz der Lärmschutzmaßnahmen eine hohe Lärmbelastung durch die OEG erzeichnet. Dies liegt an den eingesetzten Triebwagen. Hier sollte die Gemeinde die Verwendung anderer Triebwagen empfehlen bzw. über mögliche Maßnahmen mit dem RNV sprechen.</p>	<p>Die Gemeinde wird im Rahmen des ihr möglichen Mitspracherechts bei einer anstehenden Beschaffung neuer Fahrzeuge auf den Kauf besonders lärmarmen Neufahrzeuge oder weitergehender Lärmschutzmaßnahmen hinwirken. Eine Konkretisierung derartiger Maßnahmen ist im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung nicht möglich.</p>		
		<p>6. Eine weitere Anregung gilt dem LKW-Durchfahrverkehr. Dem nicht zwingend notwendigen LKW-Verkehr könnte ein Durchfahrtsverbot auf der B3 auferlegt werden. Als Umgehung von Dossenheim wäre eine Führung über den Autobahnzubringer zu prüfen. Gerade die LKWs sind eine starke Lärmbelastung, außerdem verursachen sie starke Erschütterungen als unangenehme Folge.</p>	<p>Die Anordnung eines Lkw-Durchfahrverbotes auf der B3 kann nur durch die höhere Verkehrsbehörde erfolgen.</p> <p>Grundsätzlich gilt, dass Lkw-Durchfahrtsverbote einen sehr erheblichen Eingriff in die Freizügigkeit des Verkehrs bedeuten, insbesondere wenn es sich dabei um Straßen mit vorwiegend überörtlichen Funktionen handelt. Außer-</p>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			dem steht vor einem Lkw-Durchfahrtsverbot grundsätzlich die Ausschöpfung der Möglichkeiten einer Geschwindigkeitsbeschränkung, insbesondere auch deren konsequente Durchsetzung. Seitens der Verwaltung stellt ein gänzlich Lkw-Verbot einen aus gesundheitlicher und schalltechnischer Sicht wünschenswerten Gedanken dar, der jedoch aufgrund des definierten Zwecks von Kreis, Bundes- und Landesstraßen nicht umsetzbar sei. Zudem dient die Bundesstraße B 3 zugleich als ausgewiesene Bedarfs-umleitungsstrecke für die BAB A5.		
		7. Weitere Verkehrshotspots wie Rathausplatz und Hauptstraße sollten ebenfalls stärker verkehrsberuhigt werden, um Lärmbelastungen einzuschränken. Hier sollten Rad- und Fußgängerverkehr neu in den Blick genommen werden, um auch im Zentrum von Dossenheim Lärm zu mindern.	In der Hauptstraße gilt derzeit schon eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Aufgrund ermittelter Überschreitung der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung ist zudem vorgesehen, im Bereich der Hauptstraße zwischen Am Kronenburger Hof und Obere Schulstraße; eine Fahrbahnsanierung umzusetzen. Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Dossenheim schöpft damit die abgewogenen und fachrechtlich fehlerfreien Möglichkeiten der Lärminderung vollständig aus. Städtebauliche Konzepte, wie z.B. die Umgestaltung des Rathausplatzes sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.		
5	Private Stellungnahme 13, Dossenheim Schreiben vom 05.03.2021	Bitte erlauben Sie, dass ich Ihnen auf diesem einfachen Wege eine kurze Stellungnahme zum Lärmaktionsplan übermittle. Anmerkungen zu Tab 22: Maßnahmen für die Aktionsbereiche in Dossenheim.	Die Gemeinde Dossenheim dankt für das Interesse und die Beteiligung am Verfahren.		
		• Verbesserung des ÖPNV In der Tat ist das ÖPNV-Angebot grundsätzlich gut; dies gilt aber nur für die Kernzeiten. Gerade in den Tagesrandlagen, die auch unter dem Aspekt "Lärm" von Bedeutung sind, sollte das Angebot deutlich ausgebaut werden. Angebote im 30- oder 60- Minutentakt sind nicht wirklich attraktiv und dies insbesondere auch dann, wenn Anschlussbeziehungen zur Linie 5 nicht sicher gewährt werden können. Neuralgischer Knoten ist hier Hans-Thoma-Platz in Handschuhsheim und die Anschlussübernahme der Linie 24, da diese über den langen Linienlauf hier gerne verspätet eintrifft. Ich möchte hier auf die Ihnen bekannten Ausarbeitungen des AK Mobilität zur Optimierung des ÖPNV verweisen.	Ein attraktiver ÖPNV ist immer eine Gratwanderung zwischen Wirtschaftlichkeit und Fahrplanangebot. Gerade in den Tagesrandstunden ist das Fahrgastaufkommen nicht mehr so hoch, als dass ich eine weitere Taktverdichtung wirtschaftlich darstellen lässt. Der Gemeinde sind die Probleme der Abschlussübernahmen zwischen den Buslinien und der Linie 5 bekannt. Die Gemeinde wird ihrerseits mit dem rnv in Kontakt treten, um Fahrzeitverluste durch die geplanten Tempo 30 Maßnahmen in Dossenheim ohne eine Verringerung der Attraktivität des ÖPNV umzusetzen.		
		• Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr Es ist unstrittig eine gewisse Infrastruktur für den Radverkehr vorhanden, die aber durchaus ausbaufähig und optimierungsbedürftig ist.			

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Dies gilt insbesondere für die Dossenheim querenden Verkehrsbeziehungen Schriesheim - Heidelberg und Ladenburg - Heidelberg. Hier sind durchaus Potenziale der Verlagerung vom Pkw auf das Fahrrad vorhanden (Distanzen sind gerade auch mit E-Bike gut bewältigbar), so dies durch entsprechende Infrastruktur unterstützt wird. Auch hier möchte ich auf die entsprechenden Ausarbeitungen des AK Mobilität zu diesem Thema verweisen, die Ihnen bekannt sind. Nennen möchte ich hier:</p> <ul style="list-style-type: none"> • schnelle, sichere und bei Querungen von Straßen bevorrechtigte Linienführung entlang des westlichen bebauungsrandes von West 2 und West 1 sowie durch das folgende Gewerbegebiet in Richtung Neuenheimer Feld, um hinsichtlich Fahrzeiten attraktiv sein zu können • Entwicklung einer Durchquerungsmöglichkeit der Innerortslage Dossenhems auf und entlang der B3; hier ist ein Konzept notwendig, das Ideen des Tögel-Planes aufnimmt und in manchen Abschnitten über Schutzstreifen das sichere Radfahren auf der Fahrbahn ermöglicht. • Einbindung des Radverkehrs aus Richtung Schriesheim östlich der B3 über die Kreuzung Lorscher Weg / B3, um dann weiter entlang der B3 geführt zu werden (s.o.) 	<p>Der Gemeinde ist der sog. "Tögelplan" bekannt. Der Gemeinderat wird sich zu gegebener Zeit mit der Planung auseinandersetzen. Die detaillierte Planung, städtebauliche Konzepte oder auch ein Umbau von Straßenquerschnitten sind jedoch nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Auch führen diese nicht zu einer kurzfristigen Lärmreduzierung.</p> <p>Die Gemeinde Dossenheim nimmt die Anregungen zur Kenntnis, prüft sie und wird sie in den zuständigen Gremien besprechen.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau des Fußwegenetzes für den Bereich entlang der B3 sind weitere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger zu errichten. • Dies gilt insbesondere am nördlichen Ende der Haltestelle Dossenheim Nord mit der Beziehung v.a. zum Gewerbegebiet bzw. den Einzelhandelsgeschäften • Eine weitere Querung ist an der Heinrich-Kleist-Straße // Friedrich-Ebert-Straße // B3 vorzusehen und zwar für Fußgänger attraktiv höhengleich zur Fahrbahn 	<p>Aufgrund der Parallellage der Linie 5 mit der Bundesstraße B3 lassen sich zusätzliche Fußgängerquerungen nicht bzw. nur mit kostenintensiven Eingriffen in den Straßen- und Schienenraum hinsichtlich der erforderlichen Signalisierung umsetzen.</p> <p>Eine Aufnahme der vorgeschlagenen Maßnahmen in den Lärmaktionsplan ist daher nicht möglich.</p>		
		<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Regelung des KfZ-Verkehrs • eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B3 auf dem gesamten Abschnitt zwischen Kreisverkehr im Norden und Abzweig Autobahnzubringer im Süden auf Tempo 30 km/h begrüße ich ausdrücklich. Dies ist eine zentrale Maßnahme zur Reduktion der Lärmpegel. • darüber hinaus möchte ich vorschlagen, auf den weiteren die Ortslage erschließenden Straßen wie Hauptstraße, Bahnhofstraße, Schwabenheimer Straße, Friedrichstraße über Fahrbahnmarkierungen die Regelung "rechts vor links" zu verdeutlichen, was nicht nur deutlich die Verkehrssicherheit erhöht sondern gerade in Tagesrandlagen auch das Geschwindigkeitsniveau und damit auch den Lärmpegel senken lässt. 	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachten Maßnahmen der Geschwindigkeitsreduzierungen im Bereich Bergstraße (B3) zw. nördlichem Ortseingang und Bahnhofstr. sowie Handschuhsheimer Landstr. (B3) zw. Bahnhofstraße. und Friedrich-Ebert-Straße.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den Vorschlag, die Fahrbahnmarkierungen "rechts-vor-links" vor dem Hintergrund der Verkehrssicherheit und der Geschwindigkeitsreduzierung zu erneuern. Dies kann auf den gemeindeeigenen Straßen erfolgen.</p> <p>Die Schwabenheimer Straße (K 4142) ist als vorfahrtsberechtigter und klassifizierter Straße ausgewiesen. Eine Änderung kann nur über die Verkehrsbehörde erfolgen. Aufgrund fehlender Betroffenheiten oberhalb der gesundheitskritischen Auslösewerte der Lärmaktionsplanung fehlen jedoch die Voraussetzungen für derartige Anordnungen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, die Möglichkeiten der Erneuerung / Herstellung einer Fahrbahnmarkierung "rechts-vor-links" Bereich der gemeindeeigenen Einmündungen im Bereich mit bestehendem T30 auszuloten.</p>	
		<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit <p>hier ist ebenfalls dringend Handlungsbedarf; es bedarf der Aufklärung bis hin zu konkreten Kampagnen, Aktionen und Angeboten, die auf die Möglichkeiten für Fuß-, Rad- und Verkehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln verweisen und dafür werben.</p>	<p>Die Gemeinde Dossenheim dankt für den Vorschlag, mehr Öffentlichkeitsarbeit für alternative Verkehrsmittel durchzuführen.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde stellt gerade auch der Lärmaktionsplan ein geeignetes Mittel dar, auf die alternativen Möglichkeiten der Fortbewegung aufmerksam zu machen.</p>		

7. Juni 2021
 Dossenheim_LAP 3_Synopse_anonymisiert.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
			<p>Leider waren hier öffentliche Veranstaltungen insbesondere auf Grund der pandemischen Lage nicht möglich.</p> <p>Für die Gemeinde sind Bürgerbeteiligungen und -Informationsveranstaltungen ein wichtiger Bestandteil der Einbindung der Bürgern*innen in die Planungsprozesse der Gemeinde. Jedoch müssen diese auch seitens der Öffentlichkeit wahrgenommen werden.</p>		
		<p>Die BAB führt nicht nur auf der Gemarkung Dossenheim zu einer großflächigen Verlärmung, die nicht nur die Erholungsfunktion dieser Fläche sehr stark beeinträchtigt. Dies ist gerade in Ballungsräumen eine wichtige Flächennutzung, die mit dem pauschalen Verweis auf die östlichen bewaldeten Gemarkungsteile nicht Rechnung getragen wird. Hier sollten bauliche Maßnahmen ergriffen, d.h. beidseitig Lärmschutzwände errichtet werden.</p>	<p>Aufgrund der vergleichsweise großen Entfernung der bebauten Ortslage von Dossenheim zur BAB A5 von rund 1,25 km lässt sich durch eine Lärmschutzmaßnahme an der Autobahn keine signifikante Lärminderung erreichen. Zudem müsste sich dieser Lärmschutz, um für die gesamte Ortslage eine Pegelminderung zu erreichen, von der Neckarbrücke im Süden rund 2,8 km in Richtung der Stadt Schriesheim erstrecken. Wie den Kartierungsergebnissen des Lärmaktionsplans entnommen werden kann, liegen keine Voraussetzungen im Hinblick auf das Überschreiten gesundheitskritischer Pegel vor, die eine derartige Maßnahme im Zuge der Lärmaktionsplanung gerechtfertigen können.</p> <p>Auch lassen sich diese Maßnahmen an der BAB A5 nicht mit dem Schutz sog. "Ruhiger Gebiet" begründen. Die Umgebungslärmrichtlinie sieht zwar den Schutz Ruhiger Gebiete vor, jedoch nicht die Neu-Ausweisung solcher Gebiete.</p>		