

Anregungen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung mit erneuter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zum Entwurf des Lärmaktionsplans vom 06.12.2016

Datum Absender	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
Gemeinde Nußloch	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Gemeinde Sandhausen	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Stadtverwaltung Heidelberg	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Stadt Leimen Umweltamt/Verkehrsbehörde	<p>15.02.2017:</p> <p>Die Verkehrsbehörde der Stadt Leimen hat keine Bedenken gegen eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zum Lärmschutz auf der L 598/Rohrbacher Straße im Bereich zwischen St. Ilgener Straße und Hildastraße.</p> <p>Der mittel- und langfristigen Planung einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der L 598 Rohrbacher Straße zwischen Hildastraße und Festhallenstraße stimmt die Verkehrsbehörde nicht zu. Bedingt durch die starke Verkehrsbelastung würde eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu Staus führen. Damit wäre die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht mehr gewährleistet. Durch die Staubbildung würde sich die Schadstoffbelastung für die Anwohner zudem weiter erhöhen.</p> <p>Des Weiteren kommt hinzu, dass 2 Buslinien durch die Rohrbacher Straße fahren (Linie 757 und die Schnellbuslinie Wiesloch – Heidelberg). Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung würde der Fahrplan nicht mehr einzuhalten sein. Dies würde zwangsläufig zu einer Verschlechterung des ÖPNV führen und Umstiege auf den Individualverkehr fördern.</p> <p>Eine negative Stellungnahme des BRN liegt vor.</p>	Kein Handlungsbedarf

	Auch die Stadtbahnlinie 23 wäre von der Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Zusätzliche Verspätungen wären auch hier die Folge. Die HSB hat sich ebenfalls negativ zu der Geschwindigkeitsbegrenzung geäußert.	
Rhein-Neckar-Kreis Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	02.02.2017: Nach Anhörung des Naturschutzbeauftragten ergeben sich aus Sicht der Naturschutzbehörde keine weiteren naturschutzfachlichen Anregungen und Bedenken. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 02.09.2014, die in der Synopse der eingegangenen Stellungnahmen berücksichtigt ist.	Kein Handlungsbedarf
Rhein-Neckar-Kreis Amt für Nahverkehr und Wirtschaftsförderung	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Rhein-Neckar-Kreis Amt für Gewerbeaufsicht und Umweltschutz	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Rhein-Neckar-Kreis Straßenbauamt	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Regierungspräsidium Karlsruhe Referat 13 Höhere Straßenbehörde	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Regierungspräsidium Karlsruhe Abt. 4 Straßenwesen	06.03.2017 Seitens der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestehen keine Einwände gegen den Entwurf der Lärmaktionsplanung in seiner aktuellen Form.	Kein Handlungsbedarf
Polizeipräsidium Mannheim Stabsbereich Einsatz / Sachbereich Verkehr	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Verkehrsverbund Rhein-	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf

Neckar VRN		
RNV Rhein-Neckar-Verkehr GmbH	<p>23.02.2017: Das Schreiben der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) vom 15.07.2014 an die Stadt Leimen behält vollumfänglich seine Gültigkeit.</p> <p>Wie im o.g. Schreiben bereits erwähnt, wurde die Ortsdurchfahrt Leimen aus betrieblichen Gründen intern auf 30 km/h begrenzt. Somit sind wir von den Maßnahmen im Lärmaktionsplan nicht betroffen. Allerdings sind wir heute bereits im äußersten Anschlag in Bezug auf die Fahrzeiten im sehr langen eingleisigen Abschnitt in der Rohrbacher Straße. Eine weitere Verringerung der Geschwindigkeit würde einen 10-Min-Takt unmöglich machen und die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV) verschlechtern.</p> <p>Dies hätte eine mögliche Verlagerung und dadurch eine Zunahme des MIV zur Folge. Um diesen Effekt zu vermeiden wäre es wünschenswert, wenn die Straßenbahn aufgrund des besonderen Bahnkörpers von der Regelung im Individualverkehr (IV) ausgenommen wäre.</p> <p>Darüber hinaus ist in der Ortsdurchfahrt Leimen eine volle Bevorrechtigung der Straßenbahn an Lichtsignalanlagen unabdingbar für die Aufrechterhaltung des 10-Min-Taktes. Bei Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im IV sind daher auch die Lichtsignalanlagen entsprechend anzupassen.</p> <p>Seitens der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH (rnv) bestehen keine Einwände gegen den Lärmaktionsplan in Leimen. Wir bitten Sie um Kenntnisnahme der hier genannten Hinweise, da bauliche Änderungen sowie betriebs- oder sicherheitstechnische Einschränkungen für den Stadtbahnbetrieb nicht hinnehmbar sind.</p>	Hinweise für die Fortführung des LAP beachten

Heidelberger Straßen- und Bergbahn AG HSB	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Busverkehr Rhein-Neckar BRN GmbH	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
Leimen aktiv im Bund der Selbstständigen e.V.	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
NABU Gruppe Leimen – Nußloch e.V.	Keine Stellungnahme eingegangen	Kein Handlungsbedarf
DB Deutsche Bahn Services und Immobilien GmbH Region Südwest	<p>14.02.2017: Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o.g. Verfahren: Zur Lärmaktionsplanung der Stadt Leimen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 22.07.2014. Ergänzend möchten wir Ihnen folgende Informationen an die Hand geben: Seit dem 01. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes wurden in Anwendung der durch das BMVI festgesetzten Kriterien in Leimen entlang der Bahnstrecke 4000 in den Jahren 2006/2007 fünf Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1.605 m gebaut und zusätzliche passive Maßnahmen an 49 Wohneinheiten bezuschusst. Das Lärmsanierungsprogramm Schiene ist in Leimen somit entsprechend den derzeitigen Förderkriterien abgeschlossen. Da zum 01.Januar 2016 durch das Bundeshaushaltsgesetz</p>	Verfahren weiter verfolgen und Ergebnis abwarten.

	<p>die Grenzwerte der Lärmsanierung abgesenkt wurden und der Schienenbonus in Höhe von 5 db(A) entfallen ist, finden derzeit jedoch Abstimmungen zwischen BMVI, EBA und DB AG hinsichtlich des Umgangs mit bereits abgeschlossenen Ortsdurchfahrten statt. Das bundesweite Lärmsanierungskonzept befindet sich in entsprechender Überarbeitung. Da mit einem Abschluss der bundesweiten Neubewertungen voraussichtlich erst 2018 zu rechnen ist, können wir zum gegenwärtigen Zeitpunkt bezüglich einer eventuellen Nachsanierung in Leimen noch keine Aussagen treffen. Auch weisen wir nochmals darauf hin, dass kein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht.</p>	
Privat	<p>25.01.2017: Wie in der Einleitung Ihres Berichts zum Lärmaktionsplan geschildert ist die Stadt Leimen nach § 47 BImSchG zuständig für die Lärmaktionsplanung in Ballungsräumen als auch entlang von Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken. Deshalb fordere ich Sie auf schnellstmöglich den Lärm in der Ortsdurchfahrt Gauangelloch (K4161) zu ermitteln und Abhilfemaßnahmen zu ergreifen. Gerade jetzt, da diese Straße saniert werden soll, müssen alle technischen und organisatorischen Mittel zur Lärmreduzierung ergriffen und mit eingeplant werden. Dies zu unterlassen ist sträflich! Schließlich ist davon auszugehen, dass der gleiche (Schwerlast-) Verkehr, der die L 600 hoch und runterkommt auch durch Gauangelloch fährt. Warum ist dies bisher noch nicht erfolgt? Im Absatz 6 Zeile 4 der Internetpräsentation Lärmaktionsplan / Inhalte, wird diese Strecke ja als</p>	<p>Kein Handlungsbedarf, jedoch Antwortschreiben mit Hinweis auf Rechtslage und Nichtbetroffenheit von Gauangelloch.</p>

	Hauptverkehrsachse beschrieben.	
Privat	<p>15.02.2017: Ich habe mir den offen gelegten Lärmaktionsplan angesehen. Leider enthält er ja nichts Neues. Was da drin steht stand schon 2014 in den Sachstandsmitteilungen an das Ministerium. Da frage ich mich, warum eine externe Firma für wahrscheinlich viel Geld beauftragt wurde. Vorgeschlagen wird (wie bisher auch) für die Rohrbacher Straße Tempo 30 zwischen Hildastraße und St.Ilgener Straße. Dort sind die berechneten Fassadenpegel über 70 bzw. 60. Danach Richtung Heidelberg nehmen die Fassadenpegel dann ab.</p> <p>Allerdings führt dies nur bis zum Haus 34 in der Rohrbacher Straße.</p> <p>1) Wie sind die Werte danach?</p>	<p>Kein Handlungsbedarf, jedoch Antwortschreiben mit nachfolgendem Inhalt:</p> <p>Die Darstellung der Fassadenpegel nach RLS-90 erfolgte nur in den Bereichen, in denen aufgrund der Immissionswerte die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen möglich ist. Die Berechnung der Fassadenpegel erfolgte entlang aller kartierten Straßenabschnitte. Nördlich der Einmündung Leibnizstraße liegen die Pegel der der Rohrbacher Straße zugewandten Fassaden im Tagzeitraum zwischen 64,6 und 69,1 dB(A) und im Nachtzeitraum zwischen 55,5 und 59,6 dB(A).</p>

	<p>2) Wieso nehmen die Fassadenpegel bei einer engeren Bebauung plötzlich ab? Im Bereich Rohrbacher Straße zwischen Hildastraße/ St. Ilgener Straße ist die Straße breiter und es gibt mehr Lücken zwischen der Bebauung.</p> <p>3) Eine solch kurze Tempo 30 Zone erscheint mir verkehrsrechtlich seltsam. Wie wollen Sie das Einhalten von Tempo 30 durchsetzen auf dieser kurzen Strecke?</p> <p>4) Das Abbremsen bzw. Beschleunigen nach dieser kurzen Zone erhöht den Lärmpegel für die angrenzenden Häuser.</p>	<p>Im Bereich Rohrbacher Straße zwischen Hildastraße/ St. Ilgener Straße ist die Straße breiter und es gibt mehr Lücken zwischen der Bebauung. Wesentlicher Teil der Emissionsberechnung ist die Verkehrsbelastung. Diese liegt in der Rohrbacher Straße zwischen der Schwetzingen Straße und der Zementwerkstraße niedriger als im Abschnitt zwischen Schwetzingen Straße und St.-Ilgener-Straße. Dadurch werden auch unter Berücksichtigung von Reflexionen, niedrigere Immissionswerte erreicht.</p> <p>Eine Durchsetzung der 30 km/h im Bereich zwischen der Hildastraße und der St. Ilgener Straße ist durch Geschwindigkeitsmessungen möglich.</p> <p>Beschleunigungsvorgänge führen in der Tat zu einer Erhöhung von Lärmemissionen. Der Bereich, auf dem eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geplant ist, wird durch zwei lichtsignalgeregelte Knotenpunkte begrenzt. Im Rahmen der Schallausbreitungsberechnung nach RLS-90 wurden für diese die in der Richtlinie vorgesehenen Zuschläge</p>
--	--	---

	<p>5) Außerdem dachte ich, dass Tempo 30 nicht zulässig ist auf der Rohrbacher Straße. Wenn diese Maßnahme nicht durchsetzbar ist, warum wird sie dann da propagiert? Ist das als Alibimaßnahme zu werten?</p> <p>6) Wie wurde der Lärmpegel errechnet?</p>	<p>berücksichtigt, womit zusätzliche Emissionen berücksichtigt sind. Zudem sind Zuschläge beim Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf "freier" Strecke in der Richtlinie nicht vorgesehen.</p> <p>Auch auf klassifizierten Straßen kann zur Lärmreduzierung mit Zustimmung der höheren Verkehrsbehörde die Geschwindigkeit reduziert werden. Die Möglichkeit der Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen ist jedoch auf die Überschreitung an betroffenen Wohngebäuden gebunden. In der Rohrbacher Straße zwischen Hildastraße und St.-Ilgener-Straße werden die Immissionswerte erreicht.</p> <p>Siehe hierzu auch die Ausführungen unter 3.2 des schriftlichen Teils des Entwurfs zum LAP vom 06.12.2016. Neben der Berechnung nach der in der EU-Umgebungslärmrichtlinie vorgegebenen Berechnungsmethode VBUS (siehe Anlagen 4.1.1 – 4.2.2 des Entwurfs zum LAP vom 06.12.2016) wurde eine Berechnung nach der RLS-90 vorgenommen (Anlagen 5.4 – 5.9 des Entwurfs zum LAP vom 06.12.2016). Beide Berechnungen fanden in einem</p>
--	---	--

	<p>7) Einmal finde ich die Angabe von 10200 KfZ/24h mit einer Angabe von 1,9% SV (Anlage 1). Eine Erläuterung was 1,9% SV bedeutet, habe ich nirgends gefunden.</p> <p>8) Dann finde ich wieder, dass 2008 in dem Bereich 17000 KfZ/24 h gezählt wurden (Seite 13), dann wieder 14500 KFZ/24h laut Zählung 2008 (Seite 14).</p>	<p>dreidimensionalen Schallausbreitungsmodell mit dem Programm Soundplan unter Berücksichtigung aller relevanten Parameter statt.</p> <p>Anlage 1 zeigt nur eine Übersicht des Untersuchungsgebiets. In Anlage 3 sind die der Schallausbreitungsberechnung zugrunde gelegten Verkehrsbelastungen aufgetragen. Der Prozentwert steht hierbei für den Schwerverkehrsanteil über 2,8t (gemäß den Vorgaben der RLS-90), der neben der Gesamtverkehrsbelastung aller Fahrzeuge, ein wesentlicher Teil der Emissionsberechnung ist.</p> <p>Die Verkehrsbelastung als Gesamtquerschnitt (Summe beider Fahrtrichtungen) der Rohrbacher Straße ändert sich im Verlauf der Ortsdurchfahrt Leimen an allen Einmündungen und Knotenpunkten z.T. sehr stark. Im Süden von Leimen liegt sie z.B. bei 9.500 Kfz/24h und nördlich der Einmündung Zementwerkstraße bei 17.200 Kfz/24h. Die Verkehrsbelastungen sind in der Anlage 3 kartographisch dargestellt. Im Bereich der Einmündung der Leibnizstraße in die</p>
--	---	---

	<p>9) Was ist mit dem Straßenbahnlärm? Wurde er einberechnet?</p> <p>10) Was ist mit Zuschlägen für Lichtsignalanlagen?</p>	<p>Rohrbacher Straße liegt sie bei 10.200 Kfz/24h.</p> <p>Die Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) in Leimen erfolgt gem. den gesetzlichen Vorgaben des § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Dort ist geregelt, dass die zuständigen Behörden die LAP aufstellen für Orte in der Nähe von Hauptverkehrsstraßen mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen sowie für Haupteisenbahnstrecken mit einem bestimmten Verkehrsaufkommen sowie für Großflughäfen.</p> <p>Die Straßenbahnlinie 23, die Leimen erschließt, ist keine Haupteisenbahnstrecke und wurde somit auch erst gar nicht von der für die Lärmkartierung zuständigen Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) kartiert. Aus diesem Grund wurde der Lärm der Straßenbahnlinie 23 nicht einberechnet.</p> <p>Zuschläge für Lichtsignalanlagen wurden bei der Berechnung der Fassadenpegel nach RLS-90 nur an signalgeregelten Knotenpunkten vergeben. Gemäß den Richtlinien ist die Vergabe von Zuschlägen an lichtsignalgeregelten Fußgänger(-</p>
--	---	---

	<p>11) Wenn das Ministerium für Verkehr am 22.01.2016 den RPs mitgeteilt hat, dass ab 65 dB(A)tags bzw. 55 dB(A) nachts lärmindernde Asphaltdeckschichten einzubauen sind, warum nehmen Sie dann als Grenzwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an?</p> <p>12) Warum leitet man den Verkehr aus der Rohrbacher Straße nicht grundsätzlich ab durch z.B. folgende Maßnahmen? Warum macht man nicht rechts vor links? Warum schaltet man die Ampeln nicht grundsätzlich auf Rot? Warum verengt man die Fahrbahn nicht, indem man das Parken durchgängig erlaubt? Das erschwert das „Durchrasen“. Verkehrsexperten müssten da doch eigentlich noch ganz andere Ideen haben.</p>	<p>bedarf)überwogen nicht vorgesehen.</p> <p>Relevant für die Anordnungsbarkeit von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, sind die in der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen" genannten Immissionswerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Die im Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur genannten Auslösewerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts beziehen sich auf Lärmsanierungsmaßnahmen in Wohngebieten an Landesstraßen. Bei solchen Lärmsanierungsmaßnahmen handelt es sich um freiwillige Leistungen des Straßenbaulastträgers, die zur Anwendung kommen, sofern die Immissionswerte der "Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen" nicht erreicht werden.</p> <p>Die Rohrbacher Straße ist eine Landesstraße, die der Aufnahme des überörtlichen Verkehrs dient. Aus diesem Grunde sind die geforderten Maßnahmen (rechts vor links und Signalanlage auf Rot) nicht möglich. Eine Fahrbahnverengung dient auch nicht der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs. Zudem muss eine Mindestbreite eingehalten werden. Die oben vorgeschlagenen Maßnahmen</p>
--	---	---

		<p>dienen zwar grundsätzlich der Verringerung der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten, bergen aber im Detail die Gefahr, dass durch Beschleunigungsvorgänge nach Abbrems- oder Haltevorgängen, höhere Lärmimmissionen festgestellt werden, auch wenn diese bei Anwendung der gültigen Richtlinien zur Lärmberechnung nicht nachweisbar sind.</p>
--	--	---