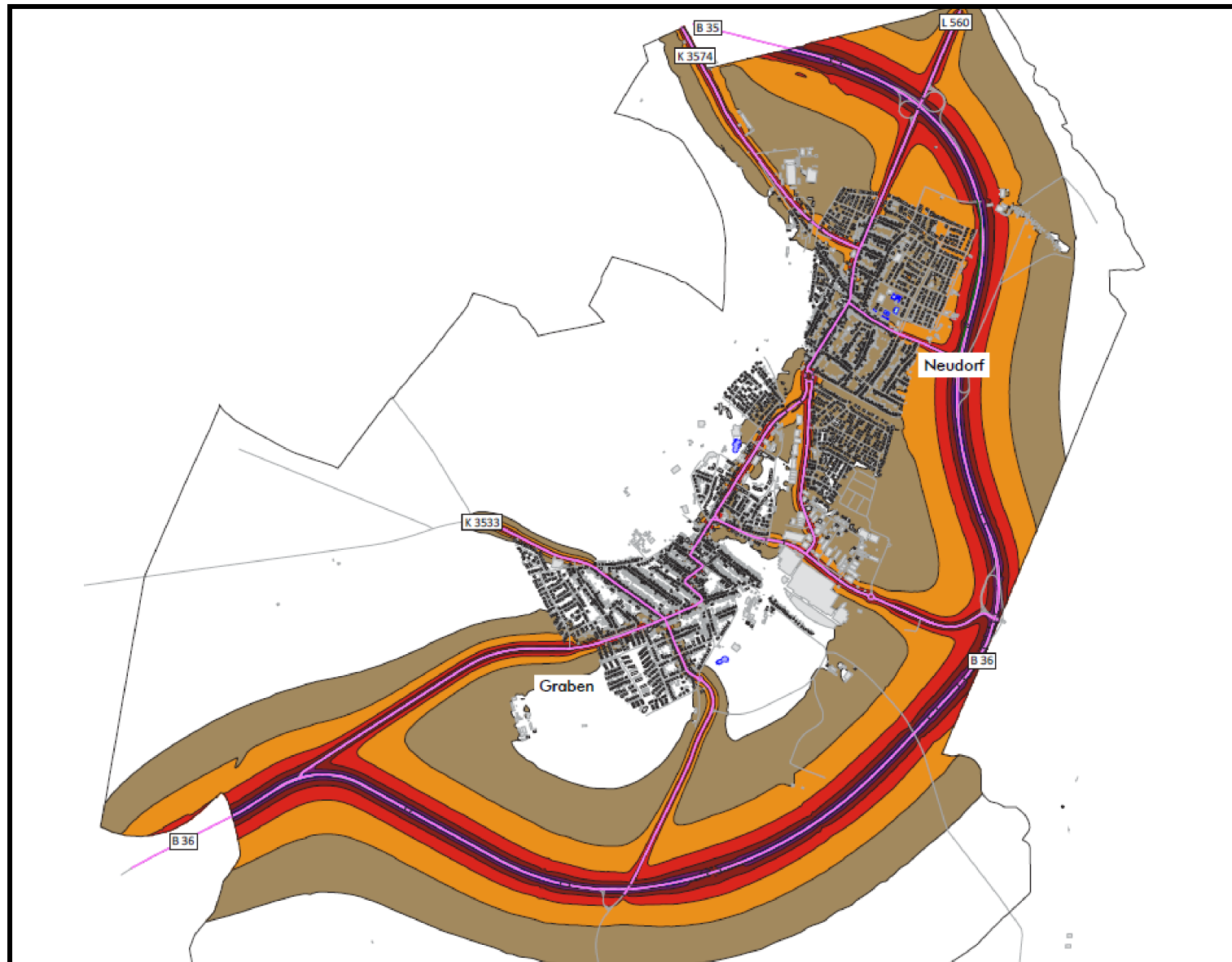


Gemeinde Graben-Neudorf

Lärmaktionsplanung 3. Runde

– Offenlage –

Synopse



11. März 2021
Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Inhaltsverzeichnis:

Träger öffentlicher Belange:

1	Stadt Bruchsal	4
2	Polizeipräsidium Karlsruhe	4
3	IHK Karlsruhe	4
4	KVV Karlsruher Verkehrsverbund GmbH	4
5	Landratsamt Karlsruhe	5
6	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen	9
7	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 1.....	9
8	Gemeinde Dettenheim	12
9	Gemeinde Stutensee	12
10	Stadt Philippsburg.....	12
11	Stadt Waghäusel.....	12
12	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	12
13	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	12

Öffentlichkeit:

1	Private Stellungnahme 1.....	13
2	Private Stellungnahme 2.....	13
3	Private Stellungnahme 3.....	13
4	Private Stellungnahme 4.....	14
5	Private Stellungnahme 5.....	14
6	Private Stellungnahme 6.....	15
7	Private Stellungnahme 7.....	15
8	Private Stellungnahme 8.....	16
9	Private Stellungnahme 9.....	17
10	Private Stellungnahme 10.....	19
11	Private Stellungnahme 11.....	19
12	Private Stellungnahme 12.....	22

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Ergebnis der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG vom 30.11.2020 - 11.01.2021 sowie der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG vom 30.11.2020 - 11.01.2021 zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Graben-Neudorf

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Stadt Bruchsal Schreiben vom 08.12.2020	Die Stadt Bruchsal hat zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Graben-Neudorf keine Anregungen oder Bedenken vorzubringen.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
2	Polizeipräsidium Karlsruhe Schreiben vom 16.12.2020	Seitens des Polizeipräsidiums Karlsruhe werden die im Rahmen des o. a. Lärmaktionsplans der Gemeinde Graben-Neudorf vorgesehenen verkehrsrechtlichen und verkehrslenkenden Maßnahmen zur Kenntnis genommen. Aus Verkehrssicherheitsgründen sind diese im vorgesehenen Umfang nicht erforderlich. Verkehrsverbote werden grundsätzlich nur mitgetragen, wenn leistungsfähige Umleitungen für die betroffenen Verkehrsarten zur Verfügung stehen und keine Verlagerung des Straßenverkehrslärms auf andere Siedlungsgebiete erfolgt.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
3	IHK Karlsruhe Schreiben vom 29.12.2020	Nach Überprüfung der uns überlassenen Unterlagen teilen wir Ihnen mit, dass die Industrie- und Handelskammer Karlsruhe zu oben genannter Planung keine Bedenken oder Anregungen vorzubringen hat.	Information	Wird zur Kenntnis genommen.	
4	KVV Karlsruher Verkehrsverbund GmbH Schreiben vom 18.12.2020	Wir danken Ihnen für die Gelegenheit, vor Beschlussfassung durch Ihren Gemeinderat zum Zwischenbericht zur Lärmaktionsplanung 3. Runde der Fa. Modus Consult Stellung nehmen zu dürfen. Wie in umliegenden Gemeinden geschehen, stellt Ihr Gutachter hinsichtlich der vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h stereotyp fest „dass dem ÖPNV grundsätzlich keine zu starken Einschränkungen auferlegt würde“ (s. S. 29 und 53). Dem widersprechen wir mit aller Entschiedenheit und erheben hiermit Einspruch gegen die geplante Tempo-Reduzierung auf den von den Linien 124 und 198 befahrenen Straßenabschnitten tagsüber. Wir stellen zudem Folgendes richtig: Am Bahnhof Graben-Neudorf sind eben keine „ausreichend großen (zeitlichen) Puffer“ (S. 29) vorhanden, im Gegenteil fahren hier zum Beispiel die Busse der Linie 198 unmittelbar nach Ankunft schon wieder ab. Wir erachten zudem den Ansatz für die Berechnung des Fahrzeitverlusts als an der Realität vorbeiziehend. Wir stimmen überein, dass im mäandrierenden Bereich der Karlsruher Straße nur eine Durchschnitts-Geschwindigkeit von maximal 30 km/h zu erzielen ist. Der Gutachter geht jedoch davon aus, dass derzeit auf den übrigen Straßenabschnitten nicht mit 50 km/h, sondern nur mit 40 km/h gefahren werden kann. Er begründet dies mit den „engen Straßenräumen und den auf der Straße parkenden Fahrzeugen“ (S. 29). Wir sind der Auffassung, dass es mit Ausnahme der Bismarckstraße ansonsten keine Behinderungen durch parkende Fahrzeuge gibt und weitgehend ungehindert mit 50 km/h gefahren werden kann. Von daher können hier bedenkenlos die Geschwindigkeiten 30 km/h und 50 km/h miteinander verglichen werden. Auf der Linie 124 errechnen wir somit bei einer betroffenen Länge von ca. 1.300 m einen Fahrzeit-Mehrbedarf von 63 Sekunden, also rund einer Fahrplan-Minute. Und auf der Linie 198 beträgt der Zeitverlust auf der betroffenen Länge von ca. 1.800 m 88 Sekunden, somit rund anderthalb Fahrplan-Minuten. Und wie in vielen anderen vergleichbaren Lärmaktionsplänen erfolgt auch hier wieder eine isolierte Betrachtung für einen einzelnen Ort. Da aber auch in Linkenheim-Hochstetten und Dettenheim in jüngster Zeit verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt wurden und noch weitere geplant sind, muss	Information	Wird zur Kenntnis genommen, gleichwohl besteht Gesprächsbereitschaft.	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>eine komplexere Betrachtung angestellt werden, bei der sich Fahrzeitverluste von mehreren Minuten aufaddieren.</p> <p>Von einer „nicht ausschlaggebenden“ (S. 53) Fahrzeiterhöhung kann hier nicht mehr die Rede sein, wenn dadurch Anschlüsse zur Schiene verloren gehen und die bisherigen Fahrzeug-Umläufe aufbrechen.</p> <p>Um dies zu verhindern und die Fahrplanangebote auf den Linien 124 und 198 unverändert aufrechtzuerhalten, müsste jeweils ein zusätzliches Fahrzeug eingesetzt werden. Die Mehrkosten würden sich auf mindestens 300.000 €/a belaufen.</p> <p>Aufgrund mehrjähriger Erfahrungen gehen wir davon aus, dass weder der Landkreis Karlsruhe als ÖPNV-Aufgabenträger noch die Gemeinde Graben-Neudorf als "Verursacher" der Mehrkosten sich bereit erklären, die Mittel aufzubringen.</p> <p>Daher bleiben unseres Erachtens bei einer Absenkung des Tempolimits nur folgende Reaktions-Möglichkeiten übrig:</p> <p>Auf der Linie 124 ändern wir in Neudorf den Fahrweg derart, dass in einer Schleifenbewegung die dortigen Haltestellen nur noch einseitig bedient werden. Damit sparen wir ungefähr eine Fahrplan-Minute wieder ein. Die zeitlichen Verzögerungen für die Fahrgäste sind gering und zu verschmerzen.</p> <p>Anders und in der Konsequenz gravierender sieht es auf der Linie 198 aus, auf der nur ein Bus disponiert ist der bei einer Fahrzeit von derzeit 28 Minuten von Bahnhof zu Bahnhof im Halbstundentakt ohne Zeitreserven unterwegs ist. Zur Kompensation des Zeitverlusts von anderthalb Minuten würden wir die drei von fünf am schwächsten frequentierten Haltestellen in Graben-Neudorf (Bismarckstraße, Amalienstraße und Polizei) aufgeben und damit Fahrplanwechselzeiten von je 30 Sekunden einsparen.</p> <p>Bitte helfen Sie mit, diese Einschränkung zu vermeiden. Dies wäre möglich, wenn die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen nur nachts von 22:00 bis 6:00 Uhr angeordnet werden würden. In diesem Zeitraum ist auf beiden Linien eine Betriebsruhe und wären insofern nicht betroffen.</p> <p>Das Amt für Mobilität und Beteiligungen sowie das Straßenverkehrsamt des Landkreises Karlsruhe und Fa. Modus Consult erhalten eine Mehrfertigung dieses Schreibens.</p>	<p>dert jedoch nichts daran, dass die Gesundheit der lärm-betroffenen Anwohner in Graben-Neudorf ein vorrangiges Schutzziel in der Lärmaktionsplanung darstellt.</p> <p>Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form auch den Nachbarkommunen im Rahmen der Lärmaktionsplanung benannt wurden.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag zum Erhalt der Linie 124 und der Kompensation der Fahrzeitverluste. Eine einseitige Bedienung der Haltestellen in Schleifenbewegung wird für die Kund*innen als verträglich eingestuft. Es besteht Abstimmungsbereitschaft.</p> <p>Die genannte Möglichkeit der Reduzierung der Haltestellen der Linie 198 stellt für die Gemeinde keine Option dar.</p> <p>Die Gemeinde Graben-Neudorf hält an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Hauptstraße fest.</p> <p>Die Gemeinde Graben-Neudorf steht jedoch für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit dem KVV zur Verfügung.</p>		
5	Landratsamt Karlsruhe Schreiben vom 11.01.2021	<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung des Landratsamtes Karlsruhe in diesem Verfahren. Die uns im Rahmen der dritten Runde der Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellten Unterlagen haben wir zur Prüfung an die Fachstellen unseres Hauses weitergeleitet. Auf Grundlage der uns vorliegenden Äußerungen geben wir zur Planung die folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Amt für Straßenverkehr, Ordnung und Recht - untere Straßenverkehrsbehörde</p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Es ist erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Insbesondere die aktuelle Rechtsprechung orientiert sich an der Frage, ob eine Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) besteht. Des Weiteren hat das Land Baden-Württemberg im sogenannten „Kooperationserlass“ vom 29.10.2018 entsprechende Festlegungen getroffen. Im Ergebnis muss die Gemeinde eine Abwägung der beabsichtigten Maßnahmen vornehmen; ein „reiner“ Gemeinderatsbeschluss, beispielsweise zu Tempo 30 auf einer klassifizierten Straße, ist jedenfalls nicht ausreichend.</p> <p>Ob eine verkehrsbeschränkende Maßnahme aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommt, orientiert sich auch an den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr. Bestehen deutliche Betroffenheiten, kann auch eine Pflicht zum Einschreiten bestehen.</p>	<p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>In die erforderliche Abwägung sind insbesondere Verdrängungseffekte, Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr, den Aspekten der Verkehrssicherheit, den Fuß- und Radverkehr und die Belange des fließenden Verkehrs einzubeziehen. Diese Aufzählung ist im Übrigen nicht abschließend und kann im Einzelfall unterschiedlich sein.</p> <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen der Lärmaktionsplanung durch die Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die in Graben-Neudorf betroffenen Streckenabschnitte der Kreisstraßen fallen somit nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG, so dass die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der unteren Straßenverkehrsbehörde obliegt.</p> <p>Sobald uns die Beschlussfassung des Lärmaktionsplans vorliegt, werden wir die Zulässigkeit der aufgelisteten Verkehrsbeschränkungen abschließend prüfen und gegebenenfalls die erforderliche Zustimmung bei der höheren Straßenverkehrsbehörde einholen.</p> <p>Amt für Straßen</p> <p>Der Einsatz von lärmoptimiertem Asphalt (umgangssprachlich auch Flüsterasphalt genannt) wird kritisch bewertet. Neben den höheren Erstellungskosten entstehen auf Grund einer systembedingt kürzeren Lebensdauer kürzere Instandhaltungsintervalle, was zusätzlich zu höheren Kosten, sowie häufigeren Beeinträchtigungen der Verkehrsteilnehmer und ggf. vorhandener Anwohner durch Baumaßnahmen führt.</p> <p>Hauptursachen für "Lärm" sind in der Regel Unebenheiten im Bereich alter Aufgrabungen und Einbauteilen. Der Asphaltbelag selbst ist demgegenüber in der Gesamtwirkung eher nachrangig. Durch den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt wird es daher zunächst zu einer Verbesserung kommen, die nur geringfügig besser sein kann, als beim Einbau eines herkömmlichen Belages.</p> <p>Vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Mittel ist es unserer Ansicht nach sinnvoller (und nachhaltiger), stark befahrene Streckenabschnitte im Rahmen eines vorausschauenden Erhaltungsmanagements regelmäßig mit einem konventionellen Belag zu versehen und auf eine fachgerechte Wiederherstellung der Fahrbahn bei Aufgrabungen und die regelmäßige Unterhaltung von ggf. vorhandenen Einbauteilen zu achten.</p> <p>Büro des Landrats - Radverkehrsmanagement</p> <p>Die geplante Maßnahme Tempo 30 führt, aufgrund der verbesserten Verkehrssicherheit zu einer erhöhten Nutzung des Fahrrades und damit zu einem geringeren MIV-Anteil mit einem entsprechenden Rückgang an Lärm. Aber selbst nach der Einrichtung der angedachten Tempo 30 Strecken gibt es in Bezug zum Radverkehr im Mischverkehr weiterhin überschrittene Grenzwerte des Landes-BW (Tempo, DTV-Kfz und DTV-LKW) auf der Ortsdurchfahrt (Mannheimer Straße, Hauptstraße und Karlsruher Straße).</p> <p>Auf Seite 44 wird auf eine angemessene Radförderung und die denkbare Anwendung von Schutzstreifen hingewiesen. Aufgrund der Ortsdurchfahrt ist diese Einschätzung auf das gesamte Gemeindegebiet gesehen zutreffend.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 und der Fahrbahnsanierungen 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>Information</p> <p>Information</p> <p>Eine Kostenbeteiligung an den Mehrkosten für die geplanten Fahrbahnsanierungen könnte 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.</p> <p>Diese Empfehlung ist nachvollziehbar, zu mal die Belagswahl von den Aspekten vor Ort abhängt. Eine Verbesserung stellt ein erneuter Belag auf jeden Fall dar.</p> <p>Gerade die Gesamtwirkung ist zu verbessern, sodass eine Zusammenarbeit der Akteure erfolgen muss.</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Um auch die Ortsdurchfahrt insgesamt für den Radverkehr durchgängig zu verbessern, empfehlen wir die folgenden weiteren Maßnahmen zu prüfen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempo 30 vom Ortseingang aus Richtung Wiesental bis zur Friedenstraße oder Schutzstreifen mit Querungshilfe (RadNETZ-BW, siehe Maßnahme 36.2) - Vom Kreisverkehr der Kreisstraße nach Huttenheim bis zum Kreisverkehr am Saalbachkanal wären Schutzstreifen das bessere Mittel als die angedachten Tempo 30 (RadNETZ-BW, siehe Maßnahmenpakete 38 und 39) - Tempo 30 von Höhe Fichtestraße bis zur Schillerstraße oder Schutzstreifen (Nebenradverkehrsnetz) - Bahnhofstraße bis zur Schloßstraße wären Schutzstreifen das besser Mittel als die angedachten Tempo 30 (Nebenradverkehrsnetz) - Tempo 30 von der Beethovenstraße bis zur Werderstraße oder Schutzstreifen mit Querungshilfe (RadNETZ-BW, siehe Maßnahmen 48.1 und 48.2) <p>Insbesondere die Förderung in den Einsatzradien für die Verkehrsträger des Umweltverbundes (Fuß bis 0,5 km und Rad bis 10 km) sollte als Grundlage bei Planungen zur Förderung des Umweltverbundes berücksichtigt werden.</p> <p>Alleine 75% der Kfz-Fahrten bewegen sich im 10 km Aktionsradius des Fahrrades/Pedelecs und könnten somit vermieden werden (50% im Radius von 5 km).</p> <p>Amt für Mobilität und Beteiligungen - Sachgebiet ÖPNV</p> <p>Laut dem vorgelegten Bericht sollen die Lärmwerte u. a. durch Temporeduzierungen verringert werden. Dies steht allerdings im Widerspruch zu den Zielen des Öffentlichen Personennahverkehrs, denn nur ein schneller und komfortabler Verkehr kann die Akzeptanz der Fahrgäste erlangen und damit rege genutzt werden.</p> <p>Durch Geschwindigkeitsreduzierungen kommt es zu längeren Umlaufzeiten der Busverkehre. Wenn der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann, muss entweder die Fahrzeuganzahl erhöht oder die Leistung reduziert werden. Mehr Fahrzeuge führen zu höheren Lärm- und Schadstoffbeeinträchtigungen sowie zu Kostenmehrungen. Angebotseinschränkungen (Streichung von Fahrten, Änderungen des Linienverlaufs oder der Bedienung von Haltestellen etc.) resultieren in sinkender Akzeptanz durch die Fahrgäste und schwächen den Nahverkehr. Dies kann dann wiederum zu mehr Individualverkehr führen. Daher sollten grundsätzlich keine Maßnahmen getroffen werden, die Fahrzeitverlängerungen zur Folge haben und damit einhergehend die Attraktivität des ÖPNVs verringern.</p> <p>Zur Vermeidung solcher sich negativ auf den ÖPNV auswirkenden Maßnahmen haben wir für das Gebiet des Landkreises Karlsruhe im Nahverkehrsplan des Karlsruher Verkehrsverbundes (KVV) auf den Seiten 18 und 19 eine entsprechende Regelung eingefügt, auf die wir hiermit noch einmal verweisen möchten.</p> <p>Gemeinsam mit dem KVV wird im Einzelfall geprüft, inwieweit verkehrsberuhigende Maßnahmen für den Nahverkehr verträglich sind. Im vorliegenden Fall sind die Buslinien 124, 126 und 198 von den geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Mannheimer Straße, der Bruchsaler Straße, der Hauptstraße/Karlsruher Straße und der Bismarckstraße auf Tempo 30 betroffen.</p> <p>Die Buslinie 126 wird ausschließlich für den Schülerverkehr eingesetzt. Daher können Verlängerungen der Fahrzeiten ohne größere Folgen für andere Verkehre umgesetzt werden und die Linie kann bei der Betrachtung der möglichen Auswirkungen der Temporeduzierungen vernachlässigt werden.</p> <p>Anders sieht es jedoch bei den Linien 124 und 198 aus, die von den Geschwindigkeitsbegrenzungen in der Mannheimer, der Bruchsaler, der Karlsruher und der Bismarckstraße betroffen sind. Modus Consult geht bei seinen Berechnungen im Bereich der Karlsruher Straße von einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h aus. Dieser Aussage können wir grundsätzlich zustimmen. Allerdings wird auf den übrigen Straßenabschnitten von einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 40 km/h</p>	<p>Die Gemeinde dankt dem Büro des Landrats - Radverkehrsmanagement für die konstruktiven Vorschläge zum Ausbau des Radwegenetzes, greift sie auf und leitet sie zur Prüfung weiter.</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Information</p> <p>Der Gemeinde Graben-Neudorf ist der Konflikt zwischen dem Schutz der lärmbeeinträchtigten Anwohner und den durch Geschwindigkeitsbeschränkungen einhergehenden Fahrzeitverlust bewusst. Diese steht in diametralen Gegensatz zu den seitens der Öffentlichkeit eingegangenen Stellung-</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>ausgegangen (Seite 29). Nach Einschätzung des KVV ist es dort jedoch problemlos möglich, mit Tempo 50 zu fahren. Einzig in der Bismarckstraße könnten Behinderungen durch parkende Fahrzeuge auftreten. Der auf dieser Grundlage errechnete Fahrtzeitverlust, nach Einführung der Geschwindigkeitsreduzierung, würde damit auf der ca. 1.300 m langen Strecke der Linie 124 63 Sekunden, statt den von Modus Consult berechneten 30 Sekunden, betragen. Auf der ca. 1.800 m langen Strecke der Linie 198 würde dieser 88 Sekunden, statt den von Modus Consult berechneten 38 Sekunden, betragen.</p> <p>Zudem werden bei der Einschätzung von Modus Consult, bezüglich der Auswirkungen auf den ÖPNV, Maßnahmen umliegender Orte nicht berücksichtigt. In Linkenheim-Hochstetten und Dettenheim wurden zuletzt ebenfalls verkehrsberuhigende Maßnahmen umgesetzt. Zudem sind weitere in Planung. Die Summation der daraus folgenden Einbußen ergibt insgesamt einen zeitlichen Mehrbedarf von mehreren Minuten.</p> <p>Dies hat zur Folge, dass Anschlüsse zur Schiene am Bahnhof Graben-Neudorf und an den Stadtbahnhaltestellen in Hochsletten verloren gehen. Darüber hinaus können die jetzigen Fahrzeug-Umläufe nicht mehr eingehalten werden und es wären zusätzliche Busse auf den Linien 124 und 198 notwendig, um das bisherige Fahrplanangebot aufrecht zu erhalten. Die Mehrkosten würden sich auf jährlich mindestens 300.000 € belaufen. Der Aussage von Modus Consult, die Veränderungen seien „nicht ausschlaggebend“ (Seite 53), können wir aufgrund der vorangegangenen Ausführung nicht zustimmen.</p> <p>Die Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Fahrdynamik werden unsererseits als äußerst kritisch angesehen. Wir bitten, dies noch einmal zu überdenken. Eine Kompromissmöglichkeit wäre, die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Nachtzeit (22 - 6 Uhr) zu beschränken, da die Busse der Linien 124 und 198 in dieser Zeit nicht verkehren.</p> <p>Sollten die Temporeduzierungen dennoch wie geplant umgesetzt werden, gibt es folgende Möglichkeiten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Um das bestehende Fahrplan-Angebot auf den beiden Linien aufrechtzuerhalten, werden zusätzliche Fahrzeuge eingesetzt. Für die entstehenden Mehrkosten i.H.v. ca. 300.000 €/Jahr kommt die Gemeinde Graben-Neudorf als Verursacher auf. 2. Auf der Linie 124 wird in Neudorf der Fahrweg zu einer Schleifenbewegung geändert, sodass die dortigen Haltestellen nur noch einseitig bedient werden. Damit könnte etwa eine Minute Fahrtzeitverlängerung kompensiert werden. Die zeitlichen Verzögerungen wären für die Fahrgäste zumutbar. <p>Auf der Linie 198 wären die Auswirkungen gravierender, da dort derzeit lediglich ein Bus verkehrt, der bei einer Fahrtzeit von aktuell 28 Minuten von Bahnhof zu Bahnhof im Halbstundentakt ohne Zeitreserven unterwegs ist. Zur Kompensation des Zeitverlusts der anderthalb Minuten (88 Sekunden) könnten die drei von fünf am schwächsten frequentierten Haltestellen in Graben-Neudorf (Bismarckstraße, Amalienstraße und Polizei) aufgegeben und damit Fahrplanwechselzeiten von je ca. 30 Sekunden eingespart werden. In Neudorf würden dann zwischen den Haltestellen Kirche und Bahnhof eine erhebliche Lücke entstehen.</p> <p>Die Alternative 2 stellt insbesondere bei der Linie 198 eine deutliche Verschlechterung des im Nahverkehrsplan vorgeschriebenen Verkehrsangebotes dar und ist daher für den Landkreis als Aufgabenträger für den ÖPNV keine Option. Insofern verbleibt nur noch die erste Alternative mit der Übernahme der Kosten der zusätzlich erforderlich werdenden Fahrzeuge durch die Gemeinde Graben-Neudorf oder eine Beschränkung des Tempolimits auf die Nachtzeit (22 - 6 Uhr).</p> <p>Wir bitten darum, die Interessen der Bürger von Graben-Neudorf bezüglich eines attraktiven und klimafreundlichen ÖPNV-Angebotes denen des Lärmschutzes mindestens gleichzustellen und die aufgeführ-</p>	<p>nahmen, die auf das hohe Verkehrsaufkommen und damit verbundene erheblichen Verkehrsbehinderungen in Graben-Neudorf hinweisen.</p> <p>Die Kumulation der Fahrzeiterhöhungen bei Betrachtung der Gesamt-Umlaufstrecke der Linien einschließlich der Nachbarkommunen ist der Stadt bewusst. Dies ändert jedoch nichts daran, dass die Gesundheit der lärm betroffenen Anwohner in Graben-Neudorf ein vorrangiges Schutzziel in der Lärmaktionsplanung darstellt.</p> <p>Information</p> <p>Die genannten Alternativen, entstehenden Mehrkosten, etc. sind pauschale Aussagen, die in ähnlicher Form auch den Nachbarkommunen im Rahmen der Lärmaktionsplanung benannt wurden.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag zum Erhalt der Linie 124 und der Kompensation der Fahrtzeitverluste. Eine einseitige Bedienung der Haltestellen in Schleifenbewegung wird für die Kund*innen als verträglich eingestuft. Es besteht Abstimmungsbereitschaft.</p> <p>Die genannte Möglichkeit der Reduzierung der Haltestellen der Linie 198 stellt für die Gemeinde keine Option dar.</p> <p>Die Gemeinde Graben-Neudorf hält an der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Hauptstraße fest.</p> <p>Die Gemeinde Graben-Neudorf steht jedoch für Gespräche zur weiteren Abstimmung mit dem KVV zur Verfügung.</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>ten Auswirkungen der Geschwindigkeitsbegrenzungen bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen. Im Übrigen verweisen wir auf die beigefügte Stellungnahme des KVV's.</p> <p>Für Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.</p> <p>Gesundheitsamt</p> <p>Bei der vorliegenden 3. Runde der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Graben-Neudorf zeigt sich bezüglich des Straßenverkehrslärms, dass mit der geplanten Maßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 eine generelle Verbesserung der Lärmsituation erreicht und Lärm oberhalb des Schwellenwerts der Gesundheitsgefährdung vermieden wird.</p> <p>Da Belastungen durch Lärm zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen, begrüßt das Gesundheitsamt jede weitere rechtlich zulässige und sachlich geeignete Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastigung.</p> <p>Amt für Umwelt und Arbeitsschutz - untere Immissionsschutzbehörde</p> <p>Der Lärmaktionsplan umfasst ausschließlich Maßnahmen und Forderungen zum Schutz von Verkehrslärm. Maßnahmen, die in Gewerbelärm ihren Ursprung haben sind nicht ersichtlich, sodass der Aufgabenbereich der Gewerbeaufsicht nicht berührt ist.</p> <p>Es wird gebeten, das Landratsamt Karlsruhe - Koordinierungsstelle - über den weiteren Fortgang des Verfahrens in Kenntnis zu setzen.</p>	<p>Zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zur Kenntnis genommen.</p>		
6	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 4 - Mobilität, Verkehr, Straßen Schreiben vom 11.01.2021	<p>Für Ihre E-Mail vom 02.Dezember 2020 mit dem Hinweis auf die Verfügbarkeit des Entwurfs zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Graben-Neudorf auf deren Internetpräsenz, sowie die damit verbundene Möglichkeit zur Stellungnahme möchten wir uns bei Ihnen bedanken.</p> <p>Im Bereich der Gemeinde Graben-Neudorf ist Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung baulicher Lärmsanierungsmaßnahmen an den Bundesstraßen B 35 und B 36, sowie der Landesstraße L 560.</p> <p>Der aktuelle Entwurf zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Graben-Neudorf enthält keine konkreten Maßnahmenvorschläge in der Zuständigkeit des Referats 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Seitens des Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe bestehen daher keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf.</p>	Zur Kenntnis genommen.	Wird zur Kenntnis genommen.	
7	Regierungspräsidium Karlsruhe Abteilung 1 Schreiben vom 26.01.2021	<p>Wir nehmen Bezug auf das o.g. Schreiben, mit dem das Regierungspräsidium Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Graben-Neudorf beteiligt wird. Zum Zwischenbericht des Lärmaktionsplans vom Juli 2020 nehmen wir wie folgt Stellung.</p> <p>Für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverboten ist das Landratsamt Karlsruhe, Straßenverkehrsbehörde, zuständig. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e, V, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und Verkehrsverboten ist nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind. Beim Schutz vor Straßenlärm ist dies vor allem dann der Fall, wenn der Lärm Ausmaße angenommen hat, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Be-</p>	<p>Information.</p> <p>Information.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>lange des Verkehrs als ortsüblich hinzunehmen ist. Dies ist – unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung - regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel (RLS-90) von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz- Richtlinien StV -).</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine Gefahrenlage gem. § 45 Abs. 9 S. 3 StVO gegeben ist, die eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigt, an den Grenzwerten der Verkehrs-lärmschutzverordnung (16. BImSchV). Wer-den 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). So regelt auch der „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ des Ministeriums für Verkehr vom 29. Oktober 2018 (Az. 4-8826.15/75) im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebiets-spezifischen Lärmvorsorgewerte aus der 16. BImSchV 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 Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Dabei besagt der Kooperationserlass 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.</p> <p>Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u. a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt. Über den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe dar. Diese enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags) • 60 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts) • in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint.</p> <p>Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ (bzw. deren Nachfolgerichtlinie) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen –VBUS-“ ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge mit den nach RLS-90 ermittelten Werten zu vergleichen, wobei die Nachtwerte identisch sind, solange sich keine Signalanlagen im Umfeld befinden. Dagegen ist</p>	<p>Information.</p> <p>Eine Abwägung wurde seitens der Gemeinde getroffen. Die in diese Abwägung einbezogenen Straßen wurden im LAP kartiert und nachberechnet.</p> <p>Information</p> <p>Information</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>der LDEN-Wert nach VBUS mit den im Kooperationserlass genannten Abschlägen und unter Berücksichtigung vorhandener Signalanlagen in den Tagwert nach RLS-90 umzurechnen. Nähere Einzelheiten zur vereinfachten Umrechnung der Lärmpegelwerte können dem „Kooperationserlass Lärmaktionsplanung“ entnommen werden. Die Lärmberechnungen müssen auch etwaige bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Minderungen aufgrund lärmoptimierter Straßenbeläge berücksichtigen.</p> <p>Neben den geforderten Lärmwerten besteht eine weitere Voraussetzung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darin, dass die Beurteilungspegel für eine deutliche Zahl von Betroffenen über den genannten Werten liegen; wenige Betroffenheiten reichen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen nicht aus. Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.</p> <p>Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Die Straßenverkehrsbehörde hat bei der Prüfung, ob und ggfls. welche Beschränkungen möglich sind, auch die sonstigen Belange wie Verkehrssicherheit, Verkehrsfunktion, Leistungsfähigkeit sowie mögliche Verdrängungseffekte in ruhige Bereiche zu bedenken. In die Beurteilung sollten vor einer Entscheidung auch – wie bei allen straßenverkehrsrechtlichen Sachverhalten – die Stellungnahmen des Straßenbau- lastträgers und der Polizei einbezogen werden. Danach kann die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu dann noch beabsichtigten Maßnahmen eingeholt werden. Um die Wirksamkeit beschlossener Maßnahmen nachhaltig zu unterstützen, sollte flankierend eine entsprechende Verkehrsüberwachung konzipiert werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Graben-Neudorf sieht unter Planfall 1 des Zwischenberichts folgende, das Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen zur Lärminderung vor:</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztägig:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mannheimer Straße: zwischen Friedenstraße und Friedrichstraße • Mannheimer Straße: zwischen Hofstraße und Mannheimer Straße 2 • Bruchsaler Straße: zwischen Mannheimer Straße und Bruchsaler Straße 42 • Hauptstraße/Karlsruher Straße: zwischen Schillerstraße und Karlsruher Straße 72 • Bismarckstraße (K 3533): zwischen Bismarckstraße 26 und Karlsruher Straße <p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde ist grundsätzlich bereit und willens, den nach Fachrecht zulässigen Verkehrsbeschränkungen zuzustimmen. Nach den im Rahmen der Anhörung vorgelegten Unterlagen bzw. dokumentierten Berechnungsergebnissen nach RLS-90 sind in den genannten Streckenabschnitten Lärmschwerpunkte vorhanden, die Grundlage für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen sein können.</p> <p>Die in die Lärmaktionsplanung der Gemeinde Graben-Neudorf aufgenommene Streckenabschnitt der K 3533 (Bismarckstraße) sowie die weiteren Hauptstraßen fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gem. § 47b BImSchG und sind insoweit nicht in der Lärmkartierung 2017 der LUBW beinhaltet. Für nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte, die auf freiwilliger Basis in die Lärmaktionsplanung einbezogen werden, gilt, dass die Straßenverkehrsbehörde (hier: das Landratsamt Karlsruhe) durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden ist, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen kann. Grundsätzlich sind die Fachbehörden nach wie vor an die</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 und der Fahrbahnsanierungen dahingehend abgewogen worden.</p> <p>Information.</p> <p>Die Gemeinde dankt für die positive Einschätzung des Regierungspräsidiums Karlsruhe der im Zwischenbericht angedachten Maßnahmen.</p> <p>Information</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	TÖB	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden. Mit dem Kooperationserlass- Lärmaktionsplanung wurden weitere ermessenslenkende Festlegungen erlassen, wobei die Ermessensausübung unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen hat.</p> <p>Da § 47 d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigene Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen darstellt, können nur solche Maßnahmen umgesetzt werden, die nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Daher halten wir es für erforderlich, die oben aufgeführten Hinweise vor Aufnahme in den Lärmaktionsplan zu berücksichtigen und nur solche verkehrsrechtlichen Maßnahmen aufzunehmen, die nach Fachrecht zulässig sind.</p> <p>Das Landratsamt Karlsruhe als zuständige untere Straßenverkehrsbehörde erhält eine Mehrfertigung dieser Stellungnahme.</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung (siehe unter anderem Kapitel 2.7 sowie 3.6 des Zwischenberichts) sind die Verkehrsfunktion, die Belange anderer Verkehrsteilnehmer sowie die Belange des ÖPNV betrachtet und die vorgeschlagene Maßnahmen des T 30 und der Fahrbahnsanierungen 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>		
8	Gemeinde Dettenheim	Keine Rückmeldung eingegangen.			
9	Gemeinde Stutensee	Keine Rückmeldung eingegangen.			
10	Stadt Philippsburg	Keine Rückmeldung eingegangen.			
11	Stadt Waghäusel	Keine Rückmeldung eingegangen.			
12	Gemeinde Oberhausen-Rheinhausen	Keine Rückmeldung eingegangen.			
13	Gemeinde Karlsdorf-Neuthard	Keine Rückmeldung eingegangen.			

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
1	Private Stellungnahme 1 Schreiben vom 03.11.2020	<p>Mit großen Hoffnungen habe ich die Ergebnisse des Lärmaktionsplanes erwartet.</p> <p>Den beschriebenen Plan, durchgängig eine 30-Zone einzurichten, empfinde ich grundsätzlich als sehr gut. Vor allem auch im Hinblick auf die Sicherheit ist dies ein richtiger Schritt.</p> <p>Leider muss aber ich feststellen, dass der Lärmaktionsplan nicht die tatsächliche Verkehrsverteilung in Graben berücksichtigt!</p> <p>Die Rheinstraße, als eine der meistbefahrenen Straßen in Graben, nimmt den überwiegenden Teil des Überlandverkehrs aus/nach Richtung Dettenheim auf. Diese Tatsache ist sowohl der Gemeinde als auch dem Landratsamt seit Langem bekannt. Mir ist es daher unerklärlich, warum dies keine Berücksichtigung im Lärmaktionsplan findet, sollte doch der tatsächlichen Verkehrsfluss Basis der Überlegungen sein.</p> <p>Ich sehe hier dringenden Überarbeitungsbedarf des Lärmaktionsplans, um daraus konkrete Maßnahmen (insbesondere für die Rheinstraße) abzuleiten, die sich am tatsächlichen Verkehrsfluss in Graben orientieren.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Reaktion auf die angedachten Maßnahmen zur Lärminderung.</p> <p>Die Rheinstraße im Ortsteil Graben liegt im gemeindeeigenen Nebenstraßennetz von Graben-Neudorf, die Bismarckstraße hingegen trägt die Funktion einer Kreisstraße. Während auf der Rheinsstraße bereits heute Tempo 30 in Verbindung mit der Rechts-vor-Links-Regelung gilt, darf auf der Bismarckstraße als Vorfahrtsstraße immer noch mit 50 km/h gefahren werden.</p> <p>Die Ausweisung von T 30 auf der Bismarckstraße ist also ein weiterer Schritt, auf möglichst dem gesamten Straßennetz von Graben-Neudorf eine einheitliche innerörtliche Geschwindigkeit umzusetzen.</p> <p>Eine Aufnahme in den Lärmaktionsplan ist von daher entsprechend den rechtlichen Regelungen weder erforderlich noch zielführend.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	
2	Private Stellungnahme 2 Schreiben vom 01.12.2020	<p>Ein Teil des Verkehrslärms verdanken wir der Planung der Neubaugebiete der letzten Jahrzehnte. In jedes Neubaugebiet führt nur eine Straße. Dadurch kann man nicht wie im alten Ortskern durch die Nebenstraßen fahren. Nein, immer zur Durchgangsstraße und dann wieder davon runter.</p> <p>Von der Brettenerstr. zu Bäcker Prestel: eine Weltreise.</p> <p>Das ist eine gewollte Gängelei der Bürger, damit sie möglichst den kurzen Weg mit dem Fahrrad nehmen.</p> <p>In Wirklichkeit gibt es zusätzlichen Lärm und Spritverbrauch durch den langen Weg mit dem Auto.</p> <p>Und das zukünftig womöglich auch noch mit Tempo30.</p> <p>Solche Aktionen empfinde ich, wie viele andere, als unnötige Gängelei. Einen wirklichen Sinn hinter dieser Aktion sehe ich nicht.</p>	<p>Die Gesundheit der Anwohner ist der Gemeinde Graben-Neudorf ein vorrangiges Schutzziel. Bezogen auf die Lärmaktionsplanung bedeutet dies, unnötige Verkehre zu vermeiden, also z.B. die Nahversorgung fußläufig oder per Fahrrad erreichbar zumachen, und eine weite Streuung des Verkehrs in die Nebenstraßen zu unterbinden.</p> <p>Verkehre, die erst gar nicht entstehen, erzeugen weder Lärm noch Schadstoffe!</p>		
3	Private Stellungnahme 3 Schreiben vom 10.12.2020	<p>Da ich von geplanten Erweiterungen von 30er-Zonen gehört habe, halte ich es spätestens jetzt für den richtigen Zeitpunkt um meinem Unmut zu Folgendem Luft zu machen:</p> <p>Unser Grundstück liegt etwa mittig zwischen der Mannheimer Str. 122 (Höhe Friedenstr. bei der Fußgänger-Insel) und dem Ortsausgang Richtung Wiesental. Laut Google Maps entspricht dieser Abschnitt knapp 200 Meter!</p> <p>Leider ist es im Auge des Autofahrers, der ortsauswärts fährt so, dass Graben-Neudorf an der Friedenstraße endet, was dazu führt, dass ab dort massiv beschleunigt und nicht selten auch schon überholt wird (innerorts bei erlaubten 50), wo man realistisch eingeschätzt teilweise von 70 km/h und mehr (!) vor unserer Terrasse ausgehen kann, wenn man im Gegenzug ortseinfahrende Fahrzeuge zum Vergleich hat.</p> <p>Abgesehen von der Lärmbelästigung bitte ich Sie auch unter dem Gesichtspunkt, dass am Ortsschild nicht wenige Fußgänger und Radfahrer die Straße überqueren (z.B. wer von dieser Seite aus besser zum Bahn-Haltepunkt "Nord" kommt als über die Friedenstr. oder gerne in beiden Feldseiten Bewegung sucht) um irgendeine Abhilfe! Vielleicht eine "Schikane" in Form einer großzügig gebauten Überquerungshilfe wie beim Ortseingang Bruchsaler Str.?</p>	<p>Die Gemeinde Graben-Neudorf dankt für den konstruktiven Vorschlag am nördlichen Ortseingang eine Querungshilfe zu planen. Die Verwaltung wird den Vorschlag aufnehmen und der Straßenbaubehörde mit der Bitte um Prüfung weiterleiten.</p>	Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zum Bau einer Querungshilfe am Orteingang der Mannheimer Straße an das Straßenbauamt zur Prüfung weiterzuleiten.	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Oder durch Schilder, die ortsauwärts einfach bewusst machen, dass man sich immer noch IM Ort befindet und dieser nicht bei der letzten Abbiegung (Friedenstr.) endet.</p> <p>Vielleicht würde es mal helfen die Messanzeige für hereinfahrende Fahrzeuge umzudrehen und etwas weiter Richtung Ortsausgang zu stellen, da würde so mancher erschrecken wie schnell er für vorgegebene 50 eigentlich fährt...</p> <p>Vielen Dank für Ihre Rückmeldung, ob wir das so hinnehmen müssen oder ob sich da was machen lässt. Wir würden uns vorerst schon über eingehaltene 50 km/h vor der Tür "freuen" und können Wunsch-erfüllungen von 30 km/h an jetzt schon viel ruhigeren Stellen als die beschriebene vergleichsweise nicht nachvollziehen.</p>	<p>Die Gemeinde Graben-Neudorf nimmt den Vorschlag auf, die bestehende Beschilderung zu prüfen und ggf. zu ergänzen und gibt dies zur Prüfung an das zuständige Landratsamt weiter.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag und wird prüfen, inwieweit der Standort der Messanzeige an den Ortsrand verlegt werden kann.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, bei der zuständigen Verkehrsbehörde anzufragen, die bestehende Beschilderung zu prüfen, ob diese ausreichend sowie eine Versetzung der Geschwindigkeitsmess-tafel möglich ist.</p>	
4	Private Stellungnahme 4 Schreiben vom 08.01.2021	<p>Ich habe eine Anregung zu dem aktuell einsehbaren Lärmaktionsplan für Graben-Neudorf.</p> <p>Als indirekte Anwohner der Bismarckstr. (Wir wohnen in der [REDACTED]) werden wir insbesondere Abends und Nachts durch das laute Beschleunigen von Auto- und Motorradfahrern gestört, die den Ort Richtung Dettenheim verlassen. Es gibt viele die bereits ab der Kreuzung Rheinstraße/Bismarckstr. laut Gas geben.</p> <p>Ich schlage deshalb vor die Zone 30 nicht nur bis Bismarckstr. 26 auszuweisen, sondern mindestens bis zur Kreuzung Bismarckstr./Albert-Schweizer-Str. (Das hätte auch den positiven Nebeneffekt, dass die Fußgängerquerung in diesem Bereich sicherer würde). Noch besser wäre natürlich 30 km/h bis zum Ortsschild, was auch der „ruhigen Zone“ nördlich der Straße zu Gute kommen würde.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag und wird zusammen mit der Verkehrsbehörde prüfen, inwieweit eine Ausweisung des geplanten T 30 auf der Bismarckstraße bis in Höhe der Querungshilfe östlich der Albert-Schweitzer-Straße verkehrsrechtlich umsetzbar ist.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	
5	Private Stellungnahme 5 Schreiben vom 11.01.2021	<p>Im Rahmen der Offenlage des Planentwurfs möchte ich folgendes anmerken:</p> <p>Unter anderem weist der Lärmaktionsplan eine Herabsetzung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der Mannheimer Straße, aus Richtung Norden kommend und beginnend ab der Friedensstraße, aus.</p> <p>Hierzu möchte ich anmerken, dass dies erst etwa 300 Meter nach dem Ortsschild erfolgen würde.</p> <p>Umgekehrt würde eine Aufhebung des Tempo 30 ebenfalls an der Kreuzung Mannheimer / Friedensstraße zu einem unerwünschten Katapulteffekt der Fahrzeuge führen, die den geradlinigen Verlauf für eine möglichst sofortige Beschleunigung noch innerorts nutzen würden. Das heißt, es würde nach der Friedensstraße sofort aufs Gas getreten und die Häuser Mannheimer Straße 122 ff. mit Sicherheit einem Beschleunigungslärm ausgesetzt. Dieses Phänomen lässt sich schon die ganze Zeit beobachten; es wird nach dem bereits bestehenden Tempo-30-Bereich an der Kirche sprichwörtlich sofort der Gashahn aufgedreht und an den Häusern, insbesondere von Motorrädern und zur Nachtzeit, vorbeigerast.</p> <p>Dem könnte entgegengewirkt werden, wenn im Fall der Einrichtung einer Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h diese erst möglichst unmittelbar am Ortsende (Ortschild) beginnt und endet und nicht mehrere hundert Meter davor oder danach.</p> <p>Nur dies würde die Häuser und deren Bewohner links und rechts der Mannheimer Straße auf dem Abschnitt zwischen Friedensstraße und Ortsschild in Fahrtrichtung Norden ebenfalls von Lärmschutzmaß-</p>	<p>Die Gemeinde Graben-Neudorf dankt für den konstruktiven Vorschlag am nördlichen Ortseingang eine Querungshilfe zu planen. Die Verwaltung wird den Vorschlag aufnehmen und der Straßenbaubehörde mit der Bitte um Prüfung weiterleiten.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zum Bau einer Querungshilfe am Orteingang der Mannheimer Straße an das Straßenbauamt zur Prüfung weiterzuleiten.</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>nahmen durch niedrige Geschwindigkeiten profitieren lassen. Ansonsten behielte eben dieser neuralgische Bereich seinen Start- und Landebahncharakter.</p> <p>Ich wäre daher als Bewohner des Hauses [REDACTED] für eine Beachtung und ein Aufgreifen meiner Stellungnahme dankbar.</p>			
6	Private Stellungnahme 6 Schreiben vom 11.01.2021	<p>Als jahrzehntelange Lärm und Abgasgeplagte Anwohner und Hauseigentümer (seit 1976) der [REDACTED] möchte wir Ihnen unsere Forderungen zu dem Lärmaktionsplan mitteilen.</p> <p>1) Auf jeden Fall bitte eine Geschwindigkeitsreduzierung Von Tempo 30-kmh einführen. (evtl. noch Tempo 40!! akzeptabel)</p> <p>2) Weiterhin anschließend eine verstärkte Kontrolle der Einhaltung von 30kmh Vornehmen.</p> <p>3) Auf jeden Fall muss einhergehen daß die Abgas und Feinstaubemissionen massiv mit gesenkt werden.</p> <p>Die Verkehrssituation ist nach wie vor in der Bismarckstrasse prekär. Es wird viel zu schnell gefahren , die Busse der Zubringer von Dettenheim nach Graben und zurück fahren mit einem Höllentempo in kurzen Abständen ab ca.5.30 durch die Bismarckstrasse hindurch, nur um Ihre Fahrzeiten einzuhalten. Dies ist unverantwortlich und auch gefährlich weil viele Schulkinder die Strasse morgens überqueren müssen und zur Zeit eine jahrelange private Baustelle die Fussgänger zum Überqueren der Strasse zwingt. Momentan ist die Verkehrssituation etwas entspannt ,aber nach Corona wird sich dies wieder sehr schnell Ändern und die gleichen Probleme werden wieder auftauchen.</p> <p>Weiterhin sind die Anwohner der Bismarckstrasse auch massiv Feinstaub und Abgasemissionen ausgesetzt ,was wie allgemein bekannt die Gesundheit und Lebensqualität extrem beeinträchtigt, dies ist mehrfach bewiesen durch Medizin und Umweltgutachten. Ein Durchlüften unseres Hauses ist Praktisch unmöglich, weil ständig Abgase und Dreck auch bedingt durch die Westwetterlage immer in den Häusern der Westseite vorhanden sind.</p> <p>Wir haben im Zuge unserer altersgerechten Haussanierung 2017 Schallschutzfenster an der Strassenseite einbauen lassen um wenigstens eine Lärmminimierung zu erreichen, dies war für uns ein finanziell teurer Aufwand was aber unumgänglich war.</p> <p>Wir wollen Sie ermutigen wirklich grundlegend die Lärm und Verkehrssituation in der Bismarckstrasse zu verbessern ,wenn nicht jetzt wann dann?</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Rückmeldung auf die angedachten Maßnahmen zur Lärminderung in der Bismarckstraße.</p> <p>Die Gemeinde nimmt die Anregung zur verstärkten mobilen Geschwindigkeitskontrolle auf und gibt diese an das zuständige Landratsamt weiter.</p> <p>Die Thematik der Luftreinhaltung ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Luftreinhaltepläne sind darüber hinaus nur für Ballungsräume zu erstellen, zu denen das Gemeindegebiet von Graben-Neudorf nicht gehört.</p> <p>Der Gemeinde ist die örtliche Situation bekannt. Der Lärmaktionsplan sieht auch daher die Ausweisung des T 30 in der Bismarckstraße vor.</p> <p>Siehe oben zu Punkt 3</p> <p>Information</p> <p>Auch der Gemeinde ist die Umsetzung der Maßnahmen des Lärmaktionsplans ein dringendes Anliegen.</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, beim LRA nach Ausweisung des T 30 in der Bismarckstraße verstärkt Verkehrskontrollen anzufordern.</p>	
7	Private Stellungnahme 7 Schreiben vom 11.01.2021	<p>Als Anwohner der [REDACTED] im Bereich des Kreisverkehrs an der Pfinz können wir einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 nur zustimmen. Sowohl am Tag als auch in der Nacht ist der starke Verkehr auf der Hauptstraße zu spüren und zu hören.</p> <p>Wegen der beträchtlichen Ruhestörung – besonders ärgerlich in den wärmeren Jahreszeiten – ist es kaum möglich mit geöffneten Fenster zu schlafen, zu arbeiten oder ungestörte Zeit außerhalb der Wohnung auf der Terrasse oder im Garten zu verbringen.</p> <p>Durch die sehr gerade Straßenführung wird der Bereich vor den Wohnhäusern in Richtung Rathaus regelmäßig für lautstarke Beschleunigung genutzt, um den Geschwindigkeitsverlust durch den Kreisverkehr auszugleichen oder in entgegengesetzter Richtung zur Pfinz noch schnell vor den langsameren Fahrzeugen durch den Kreisverkehr zu schießen. Neben der Lärmbelastungsverringerung würde die</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Reaktion auf die angedachten Maßnahmen zur Lärminderung durch das geplante Tempo 30 in der Hauptstraße, das auch den Bereich des Kreisverkehrs einschließt.</p> <p>Der Gemeinde ist die örtliche Situation am Kreisverkehr bekannt.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 auch die Sicherheit der anderen Verkehrsteilnehmer in diesem Bereich erhöhen.</p> <p>Der Gehweg um den Kreisverkehr wird rege von Fußgängern und Fahrradfahrern benutzt, die gerade durch die relativ gerade Ausfahrt des Kreisverkehrs Richtung Ortskern Graben mit sehr hohen Fahrzeuggeschwindigkeiten konfrontiert sind. Der Bereich ist zudem von parkenden Autos manchmal blockiert und bietet wenig Ausweichmöglichkeiten.</p> <p>Der Bereich der Pfinzbrücke ist eine Zumutung für jeden Passanten. Der Gehweg ist sehr begrenzt und die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge selbst mit der erlaubten Geschwindigkeit 50 höchst unangenehm – insbesondere durch die rege Benutzung durch Lastwagen.</p> <p>Angesichts der Fertigstellung des Werkgeländes der SEW und der damit erwartbaren Erhöhung des Lastwagenverkehrs könnte eine Geschwindigkeitsbegrenzung besonders im Bereich der Hauptstraße und der Mannheimer Straße den Anreiz erhöhen, die Ortsdurchfahrung zugunsten der Umgehung über die B36 zu nutzen.</p>			
8	<p>Private Stellungnahme 8</p> <p>Schreiben vom 11.01.2021</p>	<p>Mit Interesse habe ich die Ausführungen/Referat von Herrn Reichert und die Diskussion im Gemeinderat bei der GR-Sitzung im Oktober 2020 verfolgt.</p> <p>Hier nun meine persönlichen Anmerkungen und Wünsche zum Lärmaktionsplan:</p> <p>-- In den aufgezeigten lärmbelasteten Straßen Mannheimer-Haupt-Karlsruher-Bismarckstraße- sollte auch TEMPO 30 eingeführt werden.</p> <p>-- Tempo 30 sollte m.E. überall in der Gemeinde gelten</p> <p>-- zur Lärminderung könnten manche Fenster mit Schallschutz ausgestattet werden und die Gemeinde könnte dies über ein Förderprogramm unterstützen. Dies würde den Lärm verringern und auch noch eine Wirtschaftsförderung darstellen</p> <p>-- Der Fahrradverkehr muss mehr durch die Gemeinde gefördert werden - auch Lastenräder usw. bezuschusst werden -denn durch weniger KfZ-Verkehr und Verlagerung aufs Rad wird Lärm reduziert.</p> <p>Ich hoffe, dass diese Punkte im Rahmen der Bürgerbeteiligung Einfluss finden</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Rückmeldung zur Gemeinderatssitzung und die angedachten Maßnahmen zur Lärminderung.</p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, ist für Gemeindestraßen die örtliche Straßenverkehrsbehörde, für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Karlsruhe). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis e, V, Rn. 18, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Im Nebenstraßennetz der Gemeinde Graben-Neudorf besteht bereits überwiegend eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.</p> <p>Das Land Baden-Württemberg stellt Mittel für die Lärmsanierung für Straßen in der Baulast des Bundes, d.h. Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen zur Verfügung.</p> <p>Die Straßen innerhalb des Gemeindegebietes sind als Kreisstraßen klassifiziert. Hier werden derzeit vom Kreis keine Maßnahmen gefördert.</p> <p>Die Gemeinde dankt für den konstruktiven Vorschlag, Förderprogramme im Bereich 'Fahrrad' zu initiieren und wird ihn in den zuständigen Gremien diskutieren.</p> <p>Es gibt bereits verschiedene Förderprogramme, die in Anspruch genommen werden können: z.B. vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, L-Bank, Zuschüsse für Diensträder und Zuschüsse über z.B. Stadtwerke und Stromanbieter, u.a.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
9	Private Stellungnahme 9 Schreiben vom 23.12.2020	<p>Vielen Dank für die Bürgerbeteiligung im Rahmen der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Ich hätte es besser gefunden, wenn die Gemeinde nicht nur zwei Lärmquellen (Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr) betrachtet, sondern auch andere Verursacher einbezieht.</p> <p>Wenn die Gemeinde schon Geld ausgibt, um einen Lärmschutz zu erreichen, sollte das Problem nicht nur in einem Ausschnitt, sondern als Ganzes angegangen werden. Zum Beispiel fehlt jegliche Aussage zum Lärm, der von Gewerbe- und Industriebetrieben verursacht wird.</p> <p>Wenn ich es richtig verstanden habe, wurden auch keine Lärmmessungen durchgeführt, sondern nur aufgrund von Verkehrszählungen zum Straßenverkehr und zum Eisenbahnverkehr die Lärmbelastung geschätzt.</p> <p>Unlogisch finde ich, dass der Lärm durch die Eisenbahnstrecken erst einbezogen wird, wenn auf der Strecke täglich mehr als 80 Züge fahren (Nr. 2.9 des Berichts). Wurde deshalb die Strecke Bruchsal Richtung Germersheim/Ludwigshafen nicht in den Plan aufgenommen?</p> <p>Das wäre in früheren Zeiten hinnehmbar gewesen. Seit 2017 die Überführungsbauwerke auf dieser Strecke neu gebaut wurden und damit die Tragfähigkeit erhöht wurde, fahren täglich auch in der Nacht Güterzüge auf dieser Strecke. Da kann auch ein einzelner Güterzug in der Nacht für ein Ende des Schlafs sorgen. Diese Strecke verläuft im nördlichen Bereich von Neudorf auf einem erhöhten Damm, was zu einer stärkeren Ausbreitung des Lärms führt und dazu noch in nur wenigen Metern von der Bebauung entfernt. Der Lärm, der von dieser Strecke ausgeht, ist von den bebauten Grundstücken aus betrachtet teilweise lauter als der Lärm der von der entfernteren Strecke Mannheim-Karlsruhe kommt. (Im Übrigen wundert mich zu den sonst geltenden strengen Brandschutzvorschriften, dass es hier keine Absicherung gibt. Sollte ein mit Gefahrgut beladener Kesselwagen von der Schiene kippen, rutscht er ungehindert in die Häuser der Molzaustraße. Güterzüge mit Kesselwagen fahren täglich vorbei.)</p> <p>Im Zwischenbericht unter Nr. 1.9 steht, dass Maßnahmen zur Lärminderung des Eisenbahnverkehrs erforderlich seien, jedoch bei der derzeit laufenden Lärmaktionsplanung nicht zielführend eingebracht werden könnten, sondern dies erst bei der nächsten Lärmaktionsplanung des Eisenbahnbundesamtes möglich wäre. Angesichts der Stärke des Eisenbahnlärms (siehe Plan 18 und 19) finde ich diese Zurückhaltung nicht angebracht.</p> <p>Richtigerweise wird in der Nr. 2.2 darauf hingewiesen: .."Dies gilt z.B. auch, wenn mehrere Lärmquellen vorliegen oder ..." "Eine sinnvolle Ausgestaltung muss die jeweiligen örtlichen und tatsächlichen Verhältnisse berücksichtigen." Allerdings fehlt mir bei der Umsetzung dieser Ansatz.</p>	<p>Gewerbe- und Industrielärm werden im Lärmaktionsplan der Gemeinde Graben-Neudorf entsprechend den Vorgaben der EU-Umgebungslärm-Richtlinie, des BImSchG sowie der 34. BImSchV nicht berücksichtigt.</p> <p>Der Anlagen- und Gewerbelärm ist nur für Ballungsräume zu berücksichtigen und auch hier nur für Anlagen, die sich im Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung (IVU-Anlagen) befinden. Beides trifft für die Industrie- und Gewerbegebiete in Graben-Neudorf nicht zu.</p> <p>Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgebliche Lärmbelastungen vor. Auch sieht die EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Messungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen.</p> <p>Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung sowie die Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes obliegt seit 2015 dem Eisenbahn-Bundesamt. Die für die Kartierung mindestens erforderliche Belastung von Schienenwegen ist, ebenso wie im Straßenverkehr, im § 47 b Bundes-Immissionsschutzgesetz vorgegeben.</p> <p>Der nächste Termin für den Lärmaktionsplan der Runde 4 des Eisenbahn-Bundesamtes ist der 18. Juli 2024. Anregungen und Maßnahmenwünsche können im Rahmen des bis dahin stattfindenden Verfahrens im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebracht werden.</p> <p>Hier handelt es sich nicht um eine Zurückhaltung der Gemeinde, sondern um eine gesetzliche Vorgabe und Aufteilung der Zuständigkeiten.</p> <p>Die Berücksichtigung des Gesamtlärms aus Straßen- und Schienenverkehr findet im vorliegenden Lärmaktionsplan bei der Betrachtung der Ruhigen Gebiete statt.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.	

11. März 2021

Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Nirgends wird der Lärm durch Gewerbe- oder Industriegebiete mit berücksichtigt. Im nordwestlichen Teil von Neudorf sind wir durch den Lärm der Umgehungsstraße, durch den Lärm der Bahnstrecke Karlsruhe - Mannheim und durch die Bahnstrecke Bruchsal - Germersheim/Ludwigshafen und den Lärm des Industriegebiets und den Lärm von der Erdbörse geplagt.</p> <p>Die Maschine eines Industriebetriebs (eventuell von der Fa. Hartmann & König AG) läuft morgens um 6:00 Uhr an und wird erst um 16:00 Uhr wieder abgestellt. Der pfeifende Dauerton mag zwar keine 50 dB erreichen, aber aufgrund der Art und der durchgehenden Dauer ist dies gerade in den frühen Morgenstunden nervtötend und belastender als andere Lärmquellen. Auch das laute Alarmpiepsen, das beim Rückwärtsfahren des Raupenfahrzeuges auf der Erdbörse entsteht, ist an vielen Tagen unerträglich. Den Umfang der Beeinträchtigung durch die verschiedenen Quellen ergibt sich nicht nur aus der Summe der Quellen, sondern durch die Verschiedenartigkeit potenziert sich die Belastung. Das sollte die Gemeinde zumindest veranlassen mit den vorhandenen Firmen eine erträgliche Regelung ggf. durch Beteiligung der Aufsichtsbehörde beim Landratsamt herbeizuführen und für die weitere Ansiedlung von Industriebetrieben die entsprechenden bauordnungsrechtlichen Voraussetzungen schaffen.</p> <p>Außerdem sollte sich die Gemeinde verstärkt in den Planungsprozess für den vierspurigen Ausbau der Bahnstrecke Karlsruhe-Mannheim einbringen. Diese Strecke soll den anschwellenden Güterverkehr zwischen Genua und Rotterdam aufnehmen. Dazu hatte sich Deutschland gegenüber der Schweiz und den Niederlande verpflichtet. Die Schweiz hat deshalb den Gotthardtunnel bereits vor Jahren fertig gestellt. In der BNN stand vor einiger Zeit, dass unser Landrat die Planvariante des linksrheinischen Verlaufs zwischen Mannheim und Germersheim und dann die Weiterführung auf der dann auszubauenen Strecke Germersheim - Graben-Neudorf vorteilhaft findet. Da die Strecke unmittelbar an den Häusern der Molzastraße usw. vorbeiführt, ist es unverantwortlich eine solche Variante in den Planungsprozess einzubringen. Möglicherweise hat die Gemeinde den Landrat auf diese Aussage schon angesprochen, anderenfalls halte ich es für angebracht, dass die Gemeinde die Bedenken der Anwohner nicht nur beim Landrat vorträgt. Sollten die zwei zusätzlichen Gleise auf unserer Gemarkung verlaufen, halte ich eine Bündelung mit den vorhandenen Gleisen sinnvoll, die dann alle in einem Trog verlaufen oder noch besser in einem Tunnel. Unser Ort ist durch die jetzige Strecke bereits durchschnitten und insgesamt mit viel Lärm geplagt. Wenn die Lebensqualität und die Gesundheit der Anwohner richtig berücksichtigt werden, übersteigen diese Werte die monetären Kosten eines Tunnels.</p>	<p>Mit Ausnahme der Betrachtung der Ruhigen Gebiete erfolgt nach den Regelungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Gesamtlärbetrachtung aller einwirkenden Lärmarten.</p> <p>Die Beurteilung schädlicher Umwelteinwirkungen, hier also der Betrieb von Industrieanlagen, ist Gegenstand des jeweiligen Genehmigungsverfahrens, nicht aber der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die wichtigste Vorschrift für den Schutz vor Lärm von gewerblichen Anlagen ist das Bundes- Immissionsschutzgesetz (BImSchG). Es zielt vor allem darauf ab, erhebliche Belästigungen zu verhindern (Schutzpflicht) und Vorsorge gegen erhebliche Belästigungen (Vorsorgepflicht) zu treffen. Anlagen, die nach dem BImSchG genehmigungsbedürftig sind, werden nach der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm beurteilt. Die TA Lärm enthält zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen Immissionsrichtwerte und quantitative Beurteilungsmaßstäbe, mit deren Hilfe die Einhaltung der Schutzpflicht (Einhaltung der Immissionsrichtwerte) überprüft werden kann.</p> <p>Die Einhaltung der Vorgaben wird in der Regel im Rahmen des Genehmigungsverfahrens geprüft und ggf. später auch gemessen. Mit den Richtwerten zu vergleichen sind aber keine Momentanwerte des Schallpegels. Vielmehr wird eine zeitliche Mittelung durchgeführt, z. B. über den Tageszeitraum von 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr – also über 16 Stunden – oder über die lauteste Nachtstunde – also über eine Stunde. Dadurch kann ein Betrieb unter Umständen kurzzeitig lauter sein als der Richtwert. Dafür muss er zu anderen Zeiten leiser sein oder darf gar nicht arbeiten. Außerdem werden bei der Bildung dieses sog. Beurteilungspegels Zuschläge (z. B. für Ton- und Impulshaltigkeit) berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung bildet den jeweiligen Status quo ab. Eine Berücksichtigung zukünftiger Planungen erfolgt dabei nicht. Die dem Lärmaktionsplan zugrunde liegende Lärmkartierung stellt ebenfalls nur den Status quo dar. Lärmrelevante Entwicklungen, z.B. durch den Bau von Verkehrswegen, können erst in der jeweils nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden, sofern sie bis dahin realisiert sind.</p> <p>Bei Neu- und Ausbaumaßnahmen gelten die rechtlichen Vorgaben der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV. Hier sind verbindliche Grenzwerte definiert, deren Einhaltung mittels aktiver und passiver Schallschutzmaßnahmen bindend ist. Diese Grenzwerte liegen dabei deutlich unterhalb der in der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigenden gesundheitskritischen Schwellenwerte.</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Ich hoffe, dass die Gemeinde nicht nur an die Einrichtung von Tempo-30-Zonen denkt, sondern sich auch um die Reduzierung anderer Lärmquellen kümmert, insbesondere in unserem Bereich des Ortes, der durch mehrere Lärmquellen belastet ist.</p> <p>Vielen Dank für Ihre Tätigkeit.</p>	<p>Der Gemeinde Graben-Neudorf ist die Gesundheit ihrer Bewohner ein vorrangiges Anliegen. Die Gemeinde wird sich daher selbstverständlich im laufenden Planungsprozess für einen angemessenen Schutz der Bevölkerung im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten einsetzen.</p>		
10	<p>Private Stellungnahme 10</p> <p>Schreiben vom 15.01.2021</p>	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Graben-Neudorf vom 15.01.2021 in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Anbei möchte ich die Möglichkeit nutzen, Ihnen meine Meinung zum Lärmgutachten bzw. den entsprechenden Vorschlägen zur Lärminderung mitteilen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine generelle Tempo 30 Regelung innerhalb des Ortes befürworte ich vollumfänglich. Ich bin zwar selbst hin und wieder mit dem Auto im Ort unterwegs, die Fahrzeiterhöhung ist aus meiner Sicht hinnehmbar, wenn damit die betroffenen Anwohner entsprechend entlastet werden. - Ich kann allerdings nicht ganz nachvollziehen, warum dann nicht alle Straßen innerhalb der Gemeinde unter die Tempo 30 Regelung fallen können. Ich selbst wohne in der [REDACTED], nur wenige Meter entfernt von der Bruchsaler Straße. Eigentlich sollte in diesem Bereich der Bruchsaler Straße laut ihren Vorschlägen wieder Tempo 50 gelten, allerdings kann ich aus langjähriger persönlicher Erfahrung sagen, dass dort im Bereich des Ortseingangs bzw. -ausgangs die zulässige theoretische Höchstgeschwindigkeit oftmals überschritten wird, nachts meist sogar deutlich. Eine Verlängerung der Tempo 30-Zone bis zum Ortsausgang wäre aus meiner Sicht zu befürworten, eventuell müsste man die angrenzende Kreisstraße dann halt auch begrenzen, was für die Bewohner der Waldstraße aber sicherlich auch eine spürbare Lärmreduzierung nach sich ziehen würde. - Sehr irritiert bin ich über die beiden Lärmkartierungen des Landes aus dem Jahre 2012 und 2017. In den Grafiken und den anschließenden Tabellen ist aufgeführt, dass die betroffenen Personen auf 0 gesunken sind. Dabei hat doch der Verkehr, gerade der LKW-Verkehr in diesem Bereich deutlich zugenommen. Haben sich hier die Berechnungsgrundlagen geändert, oder wie ist das zu erklären. Als betroffener Anwohner kann ich ihnen nur mitteilen, dass die gefühlte Lärmbelastung für alle Anwohner im Nordosten von Graben-Neudorf spürbar stärker geworden ist. Mir ist bewusst, dass dies nicht direkt in ihrem Lärmgutachten behandelt wird, aber es wäre schön, wenn sie mir hier entsprechende Auskunft geben könnten. <p>Ich habe natürlich die Hoffnung dass bei der erneuten Berechnung des Landes im Jahre 2022 die Änderungen in der 16. BImSchV hinsichtlich der Bewertung des Schwerverkehrs sich auf entsprechende Lärminderungsmaßnahmen in diesem Bereich auswirkt.</p>	<p>Die Gemeinde dankt für die positive Reaktion auf die angedachten Maßnahmen zur Lärminderung.</p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, ist für Gemeindestraßen die örtliche Straßenverkehrsbehörde, für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Karlsruhe). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis e, V, Rn. 18, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Landes für 2012 und 2017 lassen sich online über die Homepage der LUBW unter de Stichwort Lärmkarten aufrufen. Diese geben die Ergebnisse der Lärmberechnungen auf Basis der Straßenverkehrszählungen 2010 und 2015 wieder. Hier lassen sich via Mausclick die Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, etc. abrufen. Demnach ist die Verkehrsbelastung auf der B 35 von 18.896 Kfz/24h im Jahr 2012 auf 13.775 Kfz/24h im Jahr 2017 zurückgegangen. Auch wird in den Lärmkarten 2017 ein, nach der erfolgten Fahrbahnsanierung der B 35, um 2 dB(A) leiserer Fahrbahnbelag in Ansatz gebracht.</p> <p>Das Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht nach § 47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen. So kann auf geänderte Belastungen mit gezielten Maßnahmen reagiert werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	
11	<p>Private Stellungnahme 11</p> <p>Schreiben vom 31.01.2021</p>	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Graben-Neudorf vom 31.01.2021 ergänzend in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Ich habe mir die Zeit genommen u. die Mühe gemacht den Lärmaktionsplan von Graben-Neudorf genau anzuschauen. Hintergrund ist, meine Familie u. ich sind von dem unsäglichen Verkehrslärm betroffen.</p>	<p>Information.</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Wir wohnen am südlichen Ortsausgang von Graben, an der Ecke [REDACTED] u. [REDACTED] Straße.</p> <p>Bereits vor ca. einem Jahr hatte ich Herr Bürgermeister Eheim schriftlich auf die Situation an oben genannter Straße auf das Problem mit dem zunehmenden Verkehr und dem damit verbundenen Lärm hingewiesen, mit der Bitte, Maßnahmen zum Lärmschutz zu prüfen.</p> <p>Herr Eheim hatte mir damals mit dem Hinweis geantwortet, dass ein Lärmaktionsplan in Auftrag gegeben sei. Nah gut dachte ich, warte ich mal ab was da kommt, ein Fünkchen Hoffnung hatte ich schon! Allerdings ist beim Sichten des Lärmaktionsplans auch dieses Fünkchen abhanden gekommen.</p> <p>Deshalb möchte ich meine Feststellungen und Fragen zu dem Lärmaktionsplan an Sie richten.</p> <p>1. Wurden in dem Bereich der Karlsruher Straße 102 - 116 Lärmmessungen vorgenommen und wie waren die Ergebnisse?</p> <p>Was mich bedenklich macht, ist die Tatsache dass z.B. die Bismarckstraße mit einem Verkehrsaufkommen von 1400 Autos/Tag als Hotspot eingestuft ist und der Bereich der Karlsruher Straße Süd von dem Kreuzungspunkt Bismarck-/Werderstraße bis Karlsruher Str. 116 mit einem Verkehrsaufkommen von über 6000 Autos als Lärmschwerpunkt nicht aufgeführt ist.</p> <p>Wie ist dies möglich?</p> <p>Laut der Farbmarkierung in Plan 5 u. 6 (Lärmpegel 24 Std. u. Nacht) ist die südliche Ortseinfahrt in einem Lärmpegelbereich von 50 - 65 dB(A), somit müssten meines Erachtens Lärmschutzmaßnahmen erfolgen.</p> <p>Zu der Karlsruher Straße Süd möchte ich auf eine Besonderheit hinweisen, die Ka. Straße ab der Bismarckstraße ist erstens breiter u. zweitens eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig. Da sich der</p>	<p>Information.</p> <p>Die EU-Umgebungslärmrichtlinie sieht keine Lärmmessungen zur Ermittlung der Lärmbelastung vor, da derartige Messungen jeweils nur eine Momentaufnahme darstellen, witterungs- und jahreszeitabhängig sind und zudem auch andere, nicht zu berücksichtigende Schallquellen, neben dem gegenständlichen Straßenverkehr aufnehmen. Die EU-Umgebungslärm-Richtlinie gibt vielmehr eigene Berechnungsvorschriften für die Ermittlung der maßgeblichen Lärmbelastungen vor.</p> <p>Vielmehr wurde am 22.10.2019 eine videobasiert Verkehrszählung am Knotenpunkt Karlsruher Straße / Bismarckstraße durchgeführt, deren Ergebnisse die Grundlage für die Ermittlung der Verkehrsbelastungen in Graben-Neudorf darstellen. Die Ergebnisse sind im Lärmaktionsplan in den Plänen 3 und 4 dokumentiert</p> <p>Maßgebend für die Höhe des Lärmpegels an der Bebauung ist - neben der Verkehrsmenge - der Abstand zwischen der Straße und dem Gebäude. Dieser Abstand ist in der Bismarckstraße wesentlich geringer als in der Karlsruher Straße, wo parallel der B 36 alt erst ein Grünstreifen und dann parallel dazu die Erschließungsstraße 'Karlsruher Straße' verläuft. Zusätzlich kommt es im Bereich der Bismarckstraße zu zusätzlichen Pegelerhöhungen aufgrund der dicht gegenüberliegenden Bebauung, die zu einer "Straßenschluchtbildung" und damit zu einer weiteren Erhöhung des Lärms führt.</p> <p>Die Ergebnisse der Pläne 5 und 6 zeigen die flächenhafte Schallausbreitung des Straßenlärms. Maßgebend für die Beurteilung sind die Gebäudelärmkarten der Pläne 7 bis 10. Diese weisen eine Einfärbung der Gebäude an der Karlsruher Straße erst östlich der Bismarckstraße, also an den unmittelbar an der Straße gelegenen Gebäuden auf. Eine Einfärbung der Gebäude erfolgt dann, wenn gesundheitskritische Pegel vorliegen. Unterhalb dieser Schwelle lassen sich nach den Vorgaben des Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung keine Maßnahmen umsetzen.</p> <p>Information</p>		

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Autofahrer nach dem Fußgängerüberweg mit Ampel bereits auf die Ortsausfahrt eingestellt hat (rechts ist ein Grünstreifen ohne Lärmschutz und links ist ebenso ein Grünstreifen mit einem niedrigen Wall) beschleunigen viele Autofahrer bereits (was natürlich den Lärmpegel erhöht). Die ähnliche Situation besteht für den einfahrenden Verkehr, der seine Geschwindigkeit reduzieren muss, spätestens wenn er an der Geschwindigkeitsanzeige (auf Höhe des Abzweig Albert-Schweitzer-Str.) auf seine gefahrene Geschwindigkeit aufmerksam gemacht wird. Weiterhin muss man festhalten, dass der ausfahrende Verkehr bis zum eigentlichen Ortsende noch 500m zurücklegen muss. Insofern ist diese Strecke bis zum Ortsschild noch innerorts.</p> <p>Dass die Lärmbelastung durch Beschleunigung bzw durch Abbremsen steigt, denke ich ist unbestritten. Ein weiterer Fakt begünstigt meines Erachtens noch die Verbreitung des Lärmpegels, es besteht von der alten B36 zu parallel verlaufenden Karlsruher Straße ein Gefälle von ca. 40cm. Der vorbeifahrende Verkehr ist also etwa auf Fensterhöhe, so dass sich die Lärmquelle ungehindert Richtung der Wohnhäuser in diesem Straßenabschnitt ausbreiten kann. Der Wall auf der gegenüberliegenden Straßenseite wie auch der Wall gegenüber dem Ortsschild ist im Zuge der späteren Bebauung entstanden. Das Wohngebiet von der Karlsruher Str. 102 - 116 ist aus den Jahren 1958-1965.</p> <p>Meines Erachtens gäbe es mehrere Möglichkeiten hier Abhilfe zu schaffen, z.B.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - einheitliche Geschwindigkeit (Tempo 30 km/h) auf der Karlsruher-/Haupt- und Mannheimer Straße innerhalb der Ortschaft (bis zum Ortsschild) - durch punktuelle Straßenverengung (wie z.B. Bismarckstraße Richtung Liedolsheim oder Bahnhofstr./Heidelbergerstr Richtung Bruchsal) den ein- bzw. ausfahrenden Verkehr auf die zulässige Geschwindigkeit zu regulieren - die Anwohner der Karlsruher Str. 102 - 116 durch eine/n Lärmschutz-Wand/Wall (wie er zum Teil in neueren Wohngebieten bereits besteht) vor dem Verkehrslärm zu schützen <p>Ich möchte Sie bitten, die Situation an oben genannter Stelle zu prüfen.</p> <p>2. Bei der Sichtung der Pläne/Tabellen ist mir aufgefallen, dass die KFZ-Belastung laut Plan 3 auf der Karlsruher Straße im Bereich Bahnhofstraße bis zur Rheinstraße laut Eintrag einen Wert von ca. 12.000 aufweist und dann im weiteren Verlauf der Karlsruher Str. in südliche Fahrtrichtung der</p>	<p>Die exakte Höhenlage der Straße sowie der Bebauung sind im schalltechnischen Berechnungsmodell, welches auf einem digitalen Geländemodell aufbau, berücksichtigt.</p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsbeschränkungen, ist für Gemeindestraßen die örtliche Straßenverkehrsbehörde, für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Landratsamt Karlsruhe). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis e, V, Rn. 18, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Die Gemeinde dankt für den Hinweis. Im Rahmen der Offenlage des Lärmaktionsplans gingen bereits zahlreiche konstruktiven Vorschläge für die Ortsdurchfahrt Graben-Neudorf ein, z.B. auch in Form des Einbaus von Querungshilfen. Die Verwaltung wird die Vorschläge aufnehmen und der Straßenbaubehörde mit der Bitte um Prüfung weiterleiten.</p> <p>Im Bereich der Karlsruher Straße liegen keine Betroffenheiten vor, die oberhalb gesundheitskritischer Schwellenwerte liegen. Diese Schwellenwerte müssen nach den Regelungen des Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung überschritten sein, um Lärminderungsmaßnahmen auf deren Umsetzbarkeit zu prüfen.</p> <p>Die detaillierten Verkehrsmengenangaben basieren auf einem früheren Verkehrsmodell Gemeinde, das von Modus Consult für die Gemeinde Graben-Neudorf erstellt wurde und ständig fortgeschrieben und zahlreiche Zählungen, auch außerhalb des Lärmaktionsplans laufend aktualisiert</p>	<p>Die Verwaltung wird beauftragt, den Vorschlag zum Bau einer Querungshilfe am Orteingang der Mannheimer Straße an das Straßenbauamt zur Prüfung weiterzuleiten.</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>nächste Eintrag einen Wert von 8700 aufweist. Ich habe mich gefragt, wo ist plötzlich 1/3 der Autos geblieben. Hat man hier die Rheinstraße vergessen mit aufzunehmen!</p> <p>Die Rheinstraße wird leider von Autofahrern die von oder zu der B35/B36 kommen/wollen als kurze Querverbindung (um die etwas längere Variante über die Karlsruher und Bismarckstraße abzukürzen) nach Liedolsheim u. Rußheim stark genutzt. Hier ist das Verkehrsaufkommen mit Sicherheit höher wie in der Bismarckstraße und eine Belastung für die Anwohner.</p> <p>Ich finde das innerörtliche Verkehrsaufkommen sehr hoch, es gibt meiner Meinung nach noch zu viele Autofahrer von umliegenden Ortschaften, die in südliche oder nördliche Richtung den Umweg über die B36/B35 Umgehung meiden, weil sie der Meinung sind, die Ortsdurchfahrten sind für sie noch akzeptabel.</p>	<p>wird. Zudem ist das Verkehrsmodell Teil eines Landkreismodells, wodurch gesichert ist, dass auch überregionale Verkehre im Modell korrekt abgebildet werden.</p> <p>Information</p>		
12	<p>Private Stellungnahme 12</p> <p>Schreiben vom 29.01.2021</p>	<p><i>Stellungnahme wurde entsprechend Schreiben der Gemeinde Graben-Neudorf vom 17.02.2021 ergänzend in die Offenlage des Lärmaktionsplans aufgenommen.</i></p> <p>Durch den vorgelegten Lärmaktionsplan wird nach unserer Auffassung zu einseitig, zu schnell und zu kostspielig auf einen Aktionismus eingegangen, der sich in der Zukunft nur noch mit erheblichem Kosten- und Verwaltungsaufwand wieder schwer verändern lässt. Eine neutrale, umfassendere, und bürgerfreundliche Betrachtung, Meinungsbildung und Planung für die städtebaulichen Entwicklungen in den nächsten Jahrzehnten für Graben-Neudorf ist notwendig, ist unserer Ansicht nach unbedingt angebracht. Dabei nicht zu vergessen sind die Veränderungen der zukünftigen individuellen Mobilität, dem regionalen ÖPNV auf der Straße, dem Schienenverkehr und dem schienengebundenen Nahverkehr (Straßenbahn). Insbesondere hier sind lärmbedingte Auswirkungen auch aus dem Bahnprojekt Mannheim-Karlsruhe für unsere Gemeinde noch nicht absehbar.</p> <p>Unabdingbar ist ein Blick in die Vergangenheit, um für die Zukunft und die Entwicklung, um nicht zu sagen die Vision der städtebaulichen Zukunft, nicht falsch zu planen.</p> <p>In früheren Zeiten war die Ansiedlung in einer Ortschaft eng mit den Hauptverkehrsachsen verbunden und angestrebt, damit das Hin- und Wegkommen zügig, reibungslos und unkompliziert funktionierte. Angesiedelt an diesen Achsen waren Wohn- und Geschäftsbauten, Produktions-, Landwirtschafts- und Handelsbetriebe. Die reine Wohnbebauung entstand danach, zu einem späteren Zeitpunkt, in der zweiten und dritten Reihe. Auch diese benötigten wieder andere Haupt- und Verbindungsachsen, auch zu Nachbargemeinden. Zu diesen Zeiten war es ein Privileg an einer solchen Achse zu arbeiten, zu wohnen und zu leben. An diesen Achsen und dem Nutzen für die Bevölkerung hat sich seither nichts geändert.</p> <p>Der sich bereits aus dieser Zeit entwickelte Ziel- und Quellverkehr wurde schnell über die Hauptverkehrsstraßen abgeleitet, um die Verkehrsbelastung innerhalb des Wohngebietes niedrig zu halten. Dies ist heute eine wichtige Erkenntnis, die sich in der Zukunftsentwicklung noch potentiell verstärkt. Eine Einschränkung, insbesondere durch eine einseitige Reduzierung der Durchflussgeschwindigkeit auf den Hauptverkehrsachsen, befördert ungemein mehr Lärm und die Verlagerung des Ziel- und Quellverkehrs ins Wohngebiet. Wollen wir das?</p> <p>Lärm entsteht nicht nur durch Auto- und Lastkraftwagenmotoren. Lärm entsteht auch durch die Zunahme von Lieferserviceverkehr, Flug- und Schienenverkehr, Kleinfahrzeuge, durch Hobbys und Vereinsaktivitäten, durch Unterhaltung und Musik und durch Tiergeräusche, um nur einige aufzuzählen.</p> <p>Lärm entsteht aber auch, und vielmehr als man denkt, durch die Rollgeräusche im Zusammenspiel zwischen Pneu und Asphalt. Die Entwicklung neuer laufruhiger Reifen ist bereits fortgeschritten und wird sich in Zukunft noch weiter verbessern. Beim Asphalt und dem Straßenbelag tun wir uns schwer. Optische Alternativen erhöhen den Lärmpegel. Stiller Asphalt ist relativ teurer und verbirgt andere</p>	<p>Vielen Dank für Ihre Beteiligung und Ihre kritischen und interdisziplinären Ausführungen.</p> <p>Information.</p> <p>Information.</p> <p>Information.</p> <p>Information.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Nachteile. Jedoch liegt hier die größte Möglichkeit in Zukunft Lärm zu reduzieren für alle straßengebundene Fahrzeuge, egal welcher Motorisierung.</p> <p>Der Individualverkehr in der momentanen Pandemie Situation hat zugenommen. Momentan noch nicht wirklich spürbar, welcher sich aber mit dem absehbaren Lockerungsverfahren in den nächsten Monaten und Jahren nicht nur verstärken, sondern sogar potentiell steigern wird. Auch zeigt sich gerade jetzt, dass der flüssige Individualverkehr aus Deutschland nicht weg zu denken ist. Gleichzeitig wird sich der öffentliche Nahverkehr auf mehr Fahrzeuge verteilen müssen, um engere Kontakte zu vermeiden.</p> <p>Wenn zukünftig eine steigende Anzahl von motorisierten Verkehrsteilnehmern eine vorgegebene Strecke in gemäßigter Geschwindigkeit jedoch mit höheren Drehzahlen durchfährt, dann nimmt der Lärm durch Motorengeräusche weiter zu. Mit einer Abnahme des Individualverkehrs ist nicht zu rechnen. Nicht nur die Elektromobilität und andere Antriebsarten werden die motorisierte Lärmbelastung in der Zukunft verändern und verringern, auch die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren und den verbauten Abgasschalldämpfern werden ihren Anteil dazu leisten.</p> <p>Tempo 40 ist das neue Tempo 30. Angenehmere Drehzahlen. Geringerer Bremsweg als bei Tempo 50. Zügigerer Ziel- und Quellverkehr auf den Zufahrtsachsen, als im Wohngebiet mit Tempo 30. Damit verbunden sind auch deutlich effizientere Taktungen in der Fahrplangestaltung des innerörtlichen öffentlichen Nahverkehrs.</p> <p>An Stellen bei denen eine besondere Gefahrenlage besteht wird ein Tempolimit auf 30 Stundenkilometer auch auf überörtliche Verkehrsstraßen sinnvoll und angebracht sein. Dies hat jedoch mit einer Lärmreduzierung nichts zu tun. Hier geht es dann ausschließlich um Schutzmaßnahmen.</p> <p>Ein Ausweichen auf die bestehenden Umgehungsstraßen rund um Graben-Neudorf zum jeweiligen Ziel ist aufgrund der weiten Entfernung in Großteilen zum Ort und der nicht zeitgemäßen Verkehrslenkung verschiedener Anbindungen nicht zu erwarten. Auch die längeren Fahrtstrecken mit den damit verbundenen deutlich höheren Immissionen und Emissionen, sowie das hohe Verkehrsaufkommen mit Staugefahr auf diesen Strecken stehen einer zumutbaren Umfahrung entgegen.</p> <p>Folgende Fragen stellen sich daher.</p> <p>Wird wirklich mit den geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen das gewünschte Ziel erreicht oder ergeben sich im Nachgang andere Problemstellungen? Gibt es Alternativen mit ähnlichem oder besserem lärm reduzierendem Ergebnis? Wird die Wohn-, Arbeits- und Lebensqualität aller Bürgerinnen und Bürger im Gesamten dadurch nachhaltig verbessert?</p> <p>Wie entwickelt sich in GrabenNeudorf der Ziel- und Quellverkehr in Verbindung mit Bahn- und Nahverkehr in den nächsten Jahrzehnten?</p> <p>Sind hier vorausschauende Lärmplanungen bereits heute einzubeziehen?</p>	<p>Wie sich der Individualverkehr im weiteren Verlauf der Pandemischen Situation verhalten wird, ist derzeit noch nicht zu beziffern und daher nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Lärmaktionsplanung bildet den jeweiligen Status quo ab. Eine Berücksichtigung zukünftiger Planungen / Entwicklungen erfolgt dabei nicht.</p> <p>Lärmrelevante Entwicklungen, z.B. Elektromobilität, etc., können erst in der jeweils nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden.</p> <p>Gerade in Zeiten der steigenden Elektromobilität spielen "angenehmere" Drehzahlen keine Rolle mehr als Argument pro/contra Tempo 30. Aus schalltechnischer Sicht wird erst eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Kfz von 50 auf 30 km/h eine wahrnehmbare Pegelminderung von mindestens 3 dB(A) bringen, die zudem vom Gesetzgeber verlangt wird. Dies ist mit Tempo 40 nicht erzielbar und daher nur als Kompromisslösung umsetzbar.</p> <p>Zur Unterstützung einer nachhaltigen, gesundheitsförderlichen und die Wohnqualität stärkenden Entwicklung ist auch in Graben-Neudorf eine Neuverteilung der Verkehrsanteile – möglichst mit verringertem Gesamtaufkommen – notwendig, indem der Radverkehrs-, Fußwege- und der ÖPNV-Anteil, der so genannte Umweltverbund, gestärkt und die Kfz-Wege entsprechend reduziert werden. Kurze Wege im Gemeindegebiet von weniger als 0,5 km Länge sollten ausschließlich zu Fuß, Wege von 0,5 - 10 km Länge mit dem Rad (insbesondere mit E-Bike) zurückgelegt werden. Ab 10 km im intermodalen Umweltverbund mit dem ÖPNV.</p> <p>Die Gemeinde Graben-Neudorf liegt inmitten eines stark wachsenden Wirtschaftsraums im nördlichen Baden-Württemberg . Gestiegene Kaufkraft sowie der rasant gestiegene Wunsch nach individueller Mobilität führen seit Jahren zu einer erheblichen Zunahme des Verkehrs in der Region.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung per se kann nur den Status quo darstellen. Eine Berücksichtigung zukünftiger Planungen erfolgt dabei nicht. Die dem Lärmaktionsplan zugrunde liegende Lärmkartierung stellt ebenfalls nur den Status quo dar. Lärmrelevante Entwicklungen, z.B. durch den Bau von Verkehrswegen, können erst in der jeweils nächsten</p>		

11. März 2021

Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		<p>Unsere hier aufgeführten Anregungen und Meinungen zum Thema Lärmreduzierung durch die Änderung der bestehenden Geschwindigkeitsregelungen sollen zum jetzigen Zeitpunkt nicht nur den Blickwinkel auf die geplanten Ausgä0ben der Maßnahmen lenken, sondern auch die Aufmerksamkeit auf einen weitblickenden Nutzen legen und für eine ergebnisoffene Diskussion oder zumindest für Gedanken zum Thema sorgen.</p>	<p>Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berücksichtigung finden, sofern sie bis dahin realisiert sind. Das Bundes-Immissionsschutzgesetz sieht nach § 47d, Absatz 5 vor, dass Lärmaktionspläne alle 5 Jahre überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden müssen.</p> <p>Die Gemeinde dankt nochmals für Ihre Beteiligung und Ihre kritischen und interdisziplinären Ausführungen</p>		
		<p>P.S.: Ein Ausschnitt aus der Publikation des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg, Sicherheit, Tempolimits: (Quelle: https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/politik-zukunft/verkehrssicherheit/tempolimits/?type=98)</p> <p>Viele BürgerInnen fühlen sich in ihrer Lebensqualität durch Lärm und Abgase beeinträchtigt. Kommunen können Tempolimits als Schutzmaßnahme jedoch nur unter bestimmten Voraussetzungen anordnen. Diese sind in der vom Bund erlassenen Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Straßen des so genannten Überörtlichen Verkehrs -also Bundes-, Landes- und Kreisstraßen - sind nach 45 Abs. 9 StVO möglich, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Anders sieht es in Wohngebieten aus: Außerhalb des Vorfahrtstraßennetzes müssen Verkehrsteilnehmerinnen jederzeit mit Tempo-30-Zonen rechnen.</p> <p>Für Ortsdurchfahrten bedeuten die Einschränkungen der StVO jedoch, dass Tempolimits aus Gründen der Verkehrssicherheit nur dann angeordnet werden können, wenn eine konkrete Gefahrenlage vorliegt und ein über das normale Maß hinausgehendes Unfallrisiko besteht und es keine andere Möglichkeit gibt, die Verkehrssicherheit zu verbessern. Eine Gefahrenlage besteht auch, wenn eine Unfallhäufung vorliegt. Eine pauschale Beschränkung ist nicht möglich.</p> <p>Seit Dezember 2016 gibt es aber die Möglichkeit der erleichterten Anordnung von innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von Tempo 30 km/h auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weiteren Vorfahrtstraßen im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern. Die Aufzählung ist abschließend. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) nähere Vorgaben zur Anordnung einer streckenbezogenen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor den genannten Einrichtungen gemacht, um den örtlichen Straßenverkehrsbehörden bei der Umsetzung der Neuregelung die nötige Handlungssicherheit zu verschaffen.</p> <p>Für die Prüfung, ob ein Tempolimit aus Lärmschutzgründen angeordnet werden kann, sind die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 eine wichtige Orientierungshilfe. Maßnahmen kommen demnach insbesondere in Betracht, wenn die Lärmwerte 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts überschreiten. Das Ministerium für Verkehr hat im März 2012 mit dem so genannten Kooperationserlass neue Hinweise zur Umsetzung von Lärmaktionsplänen herausgegeben und dabei auch aufgezeigt, welche rechtlichen Möglichkeiten für lärm mindernde Maßnahmen im Verkehr bei der derzeitigen Rechtslage bestehen, wie beispielsweise Tempo 30 km/h in den Nachtstunden oder ganztags in Ortsdurchfahrten. Das Ministerium will die Kommunen damit in die Lage versetzen, ihre rechtlichen Möglichkeiten so weit wie möglich im Interesse der BürgerInnen auszuschöpfen.</p>	<p>Information</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>	

11. März 2021
 Graben-Neudorf - Synopse.wpd

Nr.	Öffentlichkeit	Anregung	Stellungnahme der Verwaltung	Beschlussvorschlag	Beschluss
		Die Landesregierung setzt beim Lärmschutz auf die Zusammenarbeit von Kommunen. Im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg entstand in dem Projekt "Strategie für einen lärmarmen Verdichtungsraum" ein "Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit". Dieser gibt -orientiert am Bebauungsplanverfahren -der Gemeinde praktische Hinweise für den Ablauf des Verfahrens zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes. Durch die Betonung interkommunaler Zusammenarbeit soll verhindert werden, dass Verkehr an einer Stelle lediglich verdrängt wird und die gleichen Probleme auf Ausweichstrecken auftreten.			