

## Bürgerinnen und Bürger

1	<p>Verbindungsstraße zwischen Reihlen und Ittlingen (...) Ich bitte darum (den Heckenrückschnitt) in geringstem Maße vorzunehmen da es der einzige Schutz ist der aktuell besteht vor dem Verkehrslärm welcher von dieser Straße ausgeht. (...) Ist diese Straße und der wachsende Verkehrsfluss bereits im Fokus? Wenn nicht möchte ich darum bitten, dass hier etwas unternommen wird (..)</p> <p>Als ich mein Haus, (...), 2013 gekauft habe war die Straße bei weitem nicht so stark befahren. Zu diesem Zeitpunkt bestand auch noch kein Zaun am (...) Bahnhofsgebäude. Ebenfalls noch nicht vorhanden war der P&amp;R Parkplatz (...). Neu entstanden ist nun auch noch ein größeres Hallengebäude (...) welches maßgeblich zu dem veränderten Lärmpegel beigetragen hat.</p>	<p>Die Pflege des Straßenbegleitgrüns außerorts auf der L 592 obliegt der Straßenmeisterei Neckargemünd. Obwohl Straßenbegleitgrün keinerlei messbare Auswirkungen auf die Entwicklung des Verkehrslärms hat, ist doch bekannt, dass eine Begrünung psychologische Wirkung entfalten kann. So wird von vielen Menschen der Lärm hinter einer Begrünung als weniger störend empfunden.</p>
	<p>Nachts werde ich selbst bei geschlossenen Fenstern und herunter gelassenen Rollläden wach durch das Dröhnen der Lkws welches sich pro Wagen auf mindestens 10 Sek. festlegen lässt. Es ist nicht einfach nur laut, sondern es dröhnt in den Ohren und das macht auf Dauer sehr krank. (...) Erfahren habe ich auch, dass es Anwohner in der Hauptstraße von Reihlen gibt welche bereits Schäden am Haus davon getragen haben durch den starken Durchfluss an LKW's (...)</p>	<p>Die Verbindungsstraße L592 (Ernst-Wengenroth-Straße, Louis-Goos-Straße) bindet nicht nur den Sinsheimer Stadtteil Reihlen an die Autobahn an, sondern auch die Kommunen des Landkreises Heilbronn mit den dortigen Gewerbegebieten. So ist anzunehmen, dass entsprechend der allgemeinen Verkehrszunahme und der Feststellung der Anwohnerin auch hier über die letzten Jahre eine Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen ist. Aus diesem Grund sollten für die Ortsdurchfahrten in Reihlen zur nächsten Gesamtfortschreibung des Lärmaktionsplanes Verkehrs-Zählstellen eingerichtet werden, die dann auch Lärminderungsmaßnahmen begründen können.</p>
	<p>(...) Zum Schutze des Tals wäre eine Schallschutzwand und der Hauptstraße eine 30er Zone, mit frühem Anfang sowie spätem Ende um die Beschleunigung der Autofahrer zu umgehen, sinnvoll. Die beste Lösung wäre natürlich eine Umgehungsstraße. (...)</p>	
2	<p>(...) Wir sind Bewohner der Ernst-Wengenroth-Straße (...) im Ortsteil Reihlen. Aufgrund des steigenden Verkehrsgeschehens in den letzten Jahren, das sich unter anderem überwiegend durch die Autobahn im Ort aufgebaut hat (vor allem in den Durchfahrtsstraßen Ernst-Wengenroth und Louis-Goos) ist auch der Lärm dementsprechend stärker und vor allem störender geworden in dieser Wohngegend.</p>	<p>Die Verbindungsstraße L592 (Ernst-Wengenroth-Straße, Louis-Goos-Straße) bindet nicht nur den Sinsheimer Stadtteil Reihlen an die Autobahn an, sondern auch die Kommunen des Landkreises</p>

	<p>Daher möchten wir uns gerne mit unseren Vorschlägen an einer möglichen, zukünftigen Veränderung diesbezüglich beteiligen.</p> <p>Aufgrund der vielen Fahrzeuge, vor allem der vielen Lastkraftwagen die durch die Ortschaft täglich an unserem Haus „vorbeibrettern“ würden wir uns gerne für eine Blitzanlage aussprechen an unserer Straße (50er Zone).</p> <p>Wir möchten uns ausdrücklich GEGEN eine feste 30er Zone aussprechen, da dies gerade zur Hauptverkehrszeit für noch mehr Verkehrschaos und Lärm und somit die gegenteilige Wirkung sorgen würde!</p> <p>Wir wären allerdings nicht abgeneigt, wenn sich eine Geschwindigkeitsbegrenzung einer 30er Zone ab 22 Uhr und bis 6 Uhr einstellen lassen würde, wie es im Ortsteil Rohrbach der Fall ist. Da wir bereits seit einiger Zeit die Situation im Ortsteil Steinsfurt mit der dauerhaften 30er Zone in Kombination einer Blitzanlage beobachten können, wissen wir wie schnell ein Stau entsteht, vor allem wenn in der Nähe auch ein Bahnübergang besteht.</p> <p>Wir finden, dass eine Lärmschutzwand ebenso sinnvoll und wirksam wäre (...).</p>	<p>Heilbronn mit den dortigen Gewerbegebieten. So ist anzunehmen, dass entsprechend der allgemeinen Verkehrszunahme und der Feststellung der Anwohnerin auch hier über die letzten Jahre eine Steigerung des Verkehrs zu verzeichnen ist. Aus diesem Grund sollten für die Ortsdurchfahrten in Reihen zur nächsten Gesamtfortschreibung des Lärmaktionsplanes Verkehrs-Zählstellen eingerichtet werden, die dann auch Lärminderungsmaßnahmen begründen können.</p> <p>Die Einrichtung einer Geschwindigkeitsüberwachungsanlage („Blitzer“) ist nicht Regelungsgegenstand der Lärmaktionsplanung. Der Hinweis wird aber an die Straßenverkehrsbehörde weitergeleitet.</p>
3	<p><i>Im Hinblick auf die Vermarktung eines Neubauprojektes in Hoffenheim, Zuzenhäuserstraße wird von einer Person angemerkt:</i></p> <p>Die meisten Absagen erhalten wir von Interessenten, die bemängeln, dass es an dem Standort aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und der aktuellen zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h sehr laut ist. Für die erfolgreiche Vermarktung der noch zu veräußernden Wohnungen wäre es sehr hilfreich, wenn die B45 vorbei an unserem Bauvorhaben auf eine 30iger Zone begrenzt würde. (...)</p>	<p>Im Rahmen der Fortschreibung des LAP ist bereits vorgeschlagen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für den fraglichen Bereich auszuweiten. Siehe auch Stellungnahme der unteren Verkehrsbehörde, Seite 7</p>

## Institutionen und Versorger

<p><b>1 Polizeipräsidium Mannheim</b></p> <p>im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadtverwaltung Sinsheim sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Naturgemäß sind hiervon die am stärksten belasteten, nämlich die klassifizierten Straßen besonders betroffen. (...)</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung zu beachten. Danach kommen Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 65 dB(A) und in der übrigen (Nacht) Zeit 55 dB(A) überschreiten.</p> <p>Sämtliche damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75 ("Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung") zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen. (...)</p>	<p>Der Gemeinderat der Stadt Sinsheim nimmt die Stellungnahme und das Beratungsangebot des Polizeipräsidiums zur Kenntnis.</p>
--	--

<p>2 <b>Verkehrsverbund Rhein-Neckar</b> (Gemeinsame Stellungnahme des BRN, NOK, Palatinabus, RNK, SWEG und VRN zur Fortschreibung des LAP in Sinsheim)</p> <p>Die VRN GmbH, der Neckar-Odenwald-Kreis, der Rhein-Neckar-Kreis, der BRN (Busverkehr Rhein-Neckar), die Palatinabus und die SWEG (Südwestdeutsche Landesverkehrs AG) begrüßen grundsätzlich jene Maßnahmen, die dazu dienen sollen, die Lärmbelästigung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. In der vorliegenden Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist in Sinsheim zur Lärmreduktion unter anderem die Einrichtung bzw. Ausweitung von Tempo30-Zonen vorgesehen.</p> <p>Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch <b>nicht auf Kosten des ÖPNV</b> umgesetzt werden. <b>Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet.</b> Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans <b>sind die Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken.</b> Maßnahmen, die zu einer Fahrzeitverlängerung führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.</p>	<p>Der Gemeinderat der Stadt Sinsheim erkennt die Problematik der Fahrzeitverlängerung durch Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen an. Auf regionalen Buslinien können sich die für jede Kommune einzeln betrachteten ggfs geringen Verlängerungen summieren.</p>
<p>Die in den geplanten Abschnitten durch Sinsheim und seine Ortsteile führenden Buslinien (741, 755, 761, 762, 763, 765, 767, 768, 771, 772, 796, 797, 799 und 899) waren schon in der Vergangenheit von <b>zahlreichen</b> geschwindigkeitsreduzierenden Lärminderungsmaßnahmen im Linienvverlauf betroffen. Die zukünftigen Auswirkungen auf die betroffenen Linien sind teilweise immens, hier kann es teilweise zu Fahrtverlängerungen von über einer Minute kommen, was für den ÖPNV eine deutliche Verschlechterung darstellt. Aber auch Verlängerungen von „nur“ 30 Sekunden können schon negative Auswirkungen auf den ÖPNV haben. <b>Da wir die Linien ganzheitlich im gesamten Verlauf auch über die Stadtgrenzen hinaus betrachten müssen, können solche Einzelmaßnahmen in der Summe zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung führen.</b></p>	<p>Eine Fahrzeitenverlängerung kann auf langen Buslinien mit Umsteigepunkten dazu führen, dass Anschlussmöglichkeiten nicht erreicht werden (in Sinsheim vor allem Buslinie 762). Dies würde einen Attraktivitätsverlust für den ÖPNV bedeuten, der schlimmstenfalls dazu führen könnte, dass Kundschaft auf den privaten PKW wechselt und somit eine Verkehrs- und Lärmerhöhung bewirken.</p>
<p>Die zuständigen Verkehrsunternehmen (BRN, Palatinabus und SWEG) haben die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im regulären Linienverkehr <b>optimale Anschlüsse</b> für die Fahrgäste auf andere Buslinien</p>	<p>Dem könnte mit der Finanzierung einer höheren Bustaktung begegnet werden, was jedoch nicht im Rahmen des Lärmaktionsplanes umgesetzt werden</p>

<p>bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden. Die Fahrtzeiten werden sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h in den betroffenen Abschnitten weiter verlängern und jede Verlängerung der Fahrtzeit wirkt sich negativ auf die Attraktivität des Busverkehrs aus. Es kann durch die Geschwindigkeitsreduktion unter Umständen zu <b>Anschlussverfehlungen an wichtigen Umsteigeknoten</b> (z.B. Sinsheim Bhf) kommen. Eventuell können einfache Taktanpassungen nicht ausreichen, um die Fahrzeitverlängerung und sonstige negative Auswirkungen zu kompensieren. Es können vielmehr infolge der Fahrzeitenverlängerung auf den betroffenen Buslinien ÖPNV-Mehrkosten entstehen, wenn der neue Fahrplan nicht mehr mit der bestehenden Fahrzeug- und Personalkonzept umsetzbar ist. Diese Mehrkosten müssen von den Kommunen finanziert werden. Hier können unter Umständen Mehrkosten im fünfstelligen Bereich pro Jahr aufgrund von notwendigen Fahrzeugmehrungen und der damit verbundenen Fahrpersonalanpassung entstehen.</p>	<p>kann, sondern erst bei der nächsten Vergabe des Linienbündels.</p>
<p><b>Der ÖPNV soll im Zuge der Verkehrswende eine attraktive Alternative zum Individualverkehr darstellen.</b> Dieses Ziel wird durch solche Maßnahmen leider konterkariert, da sich die Fahrzeit verlängert und der ÖPNV in Konkurrenz zum Individualverkehr an Attraktivität verliert. Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Einrichtung und Ausweitung der Tempo 30 Zonen geben, bitten wir darum auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten und die <b>Vorfahrtsregelung beizubehalten</b>, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.</p>	<p>Für eine kurzfristige Lösung schlägt die Verwaltung dem Gemeinderat vor, auf einige der möglichen Lückenschlüsse zwischen geschwindigkeitsreduzierten Bereichen zu verzichten. (siehe Seiten 7, 8, 9, 10 und 11)</p>
<p><b>3 Untere Straßenverkehrsbehörde</b></p> <p>Grundsätzlich wurden bereits im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Sinsheim verkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen umgesetzt.</p> <p>Gemäß Kooperationserlass vom 29.10.2018 sind bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen Überschreitungen der Lärmwerte von 70 dB (A) tagsüber und 60 dB(A) nachts zu beachten. Jedoch ist bei der Ermessensausübung im Rahmen der</p>	

<p>Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungs-Forschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Zusätzlich hat zur Umsetzung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen eine entsprechende Abwägung unter Berücksichtigung der Auswirkungen zu erfolgen.</p> <p>Im Hinblick auf die erfolgte Abwägung im Rahmen der Überprüfung/Fortschreibung des Lärmaktionsplanes stellt dies mögliche verkehrsrechtliche Maßnahmen auf folgenden Streckenabschnitten dar:</p>	
<p><b>B 292 – Sinsheim-Eschelbach (Eichtersheimer Straße / Würzburger Straße)</b></p> <p>Im genannten Streckenabschnitt wurden die Lärmwerte von tagsüber 65 dB(A) an 35 Gebäuden mit 125 Betroffenen und nachts 55 dB (A) an 54 Gebäuden mit 135 Betroffenen überschritten, weshalb im Bereich ab Eichtersheimer Straße 20 bis Würzburger Straße 25 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags eingerichtet werden soll. Bislang betrug die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt Sinsheim-Eschelbach 50 km/h. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h würde eine Fahrzeitverlängerung von ca. 30 Sekunden sowohl tagsüber als auch nachts zur Folge haben, was gemäß Kooperationserlas als nicht ausschlaggebend zu bewerten wäre.</p> <p>Eine Verkehrsverlagerung auf diverse Nebenstraßen ist im Bereich des Stadtteils Sinsheim-Eschelbach nicht zu erwarten.</p>	<p><b>Bereich 1: Ortsteil Eschelbach</b></p> <p>Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung</p>
<p><b>B 292 – Sinsheim-Dühren (Karlsruher Straße)</b></p> <p>Im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes wurde auf einem Teilabschnitt der Karlsruher Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h im Nachtzeitraum bereits auf 30 km/h reduziert.</p> <p>Unter Berücksichtigung der neu festgelegten Auslösewerte wurden bei der Fortschreibung Überschreitungen der Lärmwerte von tagsüber 65 dB(A) an 92 Gebäuden mit 226 Betroffenen und nachts 55 dB(A) an 110 Gebäuden mit 246 Betroffenen festgestellt. Aufgrund der festgestellten Lärmwerteüberschreitungen wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags ab Karlsruher Straße 97 bis Augrund 3 vorgeschlagen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der beidseitigen Wohnbebauung und damit verbundenen Betroffenheiten, wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung ab der Einmündung Karlsruher</p>	<p><b>Bereich 2: Ortsteil Dühren</b></p> <p>Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung</p>

<p>Straße / Bründelweg bis Augrund 3 als sinnvoll erachtet. Mit einer Verkehrsverlagerung ist nach Umsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahme nicht zu rechnen, da das Umfahren der Ortsdurchfahrt mit einem erheblichen Mehraufwand für den Verkehrsteilnehmer verbunden wäre und nicht in Relation zur erwarteten Fahrzeitverlängerung von 57s tagsüber steht.</p>	
<p><b>B 45 – Sinsheim-Hoffenheim (Sinsheimer Straße / Zuzenhäuser Straße)</b> In der Ortsdurchfahrt Sinsheim-Hoffenheim wurde bereits die höchstzulässige Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen reduziert. Im Rahmen der Fortschreibung ist vorgesehen die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aufgrund der herabgesetzten Auslösewerte für folgenden Bereich auszuweiten: ab Gartenstraße 66 bis Zuzenhäuser Straße 44. Hier liegt die Zahl der Betroffenen im Tagbereich bei 248 und im Nachtbereich bei 312. Aufgrund der teilweise Außerortslage des vorgeschlagenen Streckenabschnittes, wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde der Beginn der Geschwindigkeitsbegrenzung <b>erst ab der Einmündung Sinsheimer Straße / Ottelsbergstraße</b> befürwortet, da ab hier auch beidseitig die Bebauung mit entsprechenden Betroffenen vorhanden ist. Da es sich in der Ortsdurchfahrt Sinsheim-Hoffenheim lediglich um eine Erweiterung des 30er-Bereiches handelt, ist weiterhin nicht von einer Verkehrsverlagerung in die Nebenstraßen auszugehen.</p>	<p><b>Bereich 3: Ortsteil Hoffenheim</b> Der Gemeinderat sieht von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Außerortslage ab, um den Busverkehr so gering wie möglich zu beeinträchtigen.</p>
<p><b>B 39 – Sinsheim-Rohrbach (Heilbronner Straße)</b> In der Heilbronner Straße ist bereits für den Nachtzeitraum eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen eingerichtet. Im Hinblick auf die neu festgelegten Auslösewerte wurden tagsüber die Lärmpegel von 65 dB(A) an 77 Gebäuden mit 157 Betroffenen überschritten, weshalb angedacht ist die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags ab Heilbronner Straße 2 bis Heilbronner Straße 89 einzurichten. Im Hinblick auf die zu erwartende Fahrzeitverlängerung von 39s tagsüber und den gegebenen geringen Umfahrungsmöglichkeiten ist mit einer innerörtlichen Verkehrsverlagerung auf die Nebenstraßen nicht zu rechnen.</p>	<p><b>Bereich 4: Stadtteil Rohrbach</b> Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung.</p>

<p><b>B 39 – Sinsheim-Steinsfurt (Steinsfurter Straße)</b>  In der Ortsdurchfahrt Sinsheim-Steinsfurt besteht bereits auf einem Streckenabschnitt die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.  Gemäß der Fortschreibung und unter Berücksichtigung der Auslösewerte liegen Überschreitungen der Lärmwerte 65 dB(A) tagsüber an 92 Gebäuden mit 272 Betroffenen und 55 dB(A) nachts an 104 Gebäuden mit 316 Betroffenen vor.  Als verkehrsrechtliche Maßnahme wird demnach eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags ab Steinsfurter Straße 73 bis Schönblickstraße 1 in Betracht gezogen. Aufgrund der ermittelten Fahrzeitverlängerung von 25s tagsüber und 15s nachts ist eine innerörtliche Verlagerung des Verkehrs nicht zu erwarten.</p>	<p><b>Bereich 5a: Stadtteil Steinsfurt</b>  Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung.</p>
<p>Ein Teilbereich des betroffenen Streckenabschnitts (ab Ortsausgang Sinsheim-Steinsfurt bis zur Einmündung Steinsfurter Straße/Lochbergstraße/Schönblickstraße) liegt im Außerortsbereich. Hier ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h festgelegt.  Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollte für diesen Bereich kritisch betrachtet werden, da eine vollumfängliche Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer eher fraglich erscheint.</p>	<p><b>Bereich 5b: Stadtteil Steinsfurt</b>  Der Gemeinderat sieht von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung ab dem Friedhof in der Außerortslage ab, um den Busverkehr so gering wie möglich zu beeinträchtigen.</p>
<p><b>L 592 – Sinsheim-Reihen (Louis-Goos-Straße / Ernst-Wengenroth-Straße)</b>  Im Bereich der L 592 in Sinsheim-Reihen waren im Rahmen der Erstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Sinsheim in der Vergangenheit aufgrund der festgestellten Lärmwerte bisher keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen möglich.  Im Zuge der Überplanung und der neu festgelegten Auslösewerte sind Überschreitungen der Lärmwerte von 65 dB(A) tagsüber an 34 Gebäuden mit 72 Bewohnern sowie von 55 dB (A) nachts an 36 Gebäuden mit 76 Bewohnern ermittelt worden, weshalb für den Streckenabschnitt Louis-Goos-Straße 15 bis Ernst-Wengenroth-Straße 8 eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen wird.  Die zu erwartende Fahrzeitverlängerung von 21s tagsüber als auch nachts gilt gemäß Kooperationserlass als hinnehmbar.  Eine innerörtliche Verlagerung des Verkehrs könnte aufgrund einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt Sinsheim-Reihen teilweise auf die Wiesenstraße erfolgen.</p>	<p><b>Bereich 6: Ortsteil Reihen</b>  Die Wiesenstraße dient als Erschließung eines Gewerbegebietes. Eine Verlagerung von Fahrten ist aus Sicht des Gemeinderates unproblematisch.  Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung.</p>

<p><b>L 550 – Sinsheim, Kernstadt (Friedrichstraße)</b>  In der Friedrichstraße ist gemäß der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im Streckenabschnitt ab Neulandstraße 1 bis Hauptstraße 124 vorgesehen.  Die Überschreitung der Lärmwerte von 65 dB(A) tagsüber wurden an 16 Gebäuden mit 121 Betroffenen und von 55 dB (A) nachts an 17 Gebäuden mit 121 Betroffenen festgestellt.  Im Hinblick auf die Gebäude mit Betroffenen wird von Seiten der Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erst ab dem Bereich Am Ilvesbach 2 vorgeschlagen, da im weiteren Verlauf bis Neulandstraße 1 keine Wohngebäude vorhanden sind.  Die erwartete Fahrzeitverlängerung von 18s in Verbindung mit der Streckenabschnittslänge von 450 m lässt keine Verlagerung des Verkehrs auf andere innerörtliche Straßen vermuten.</p>	<p><b>Bereich 12: Kernstadt Sinsheim</b>  Der Gemeinderat sieht von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich des Stegs am Bahnhof ab, um den Busverkehr so gering wie möglich zu beeinträchtigen.</p>
<p><b>L 550 – Sinsheim, Kernstadt (Wilhelmstraße)</b>  Im Zuge der Überplanung des bestehenden Lärmaktionsplanes ist eine Reduzierung der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf 30 km/h im Bereich Hauptstraße 115 bis Wilhelmstraße 42 geplant.  An 28 Gebäuden mit 113 Bewohnern ist sowohl der Lärmwert von 65 dB(A) tagsüber als auch 55 dB(A) nachts überschritten.  Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h hätte eine Fahrzeitverlängerung von 24s zur Folge, welche hinnehmbar ist und nicht zu Verkehrsverlagerung führen sollte, da eine Umfahrung lediglich über ein stark verwinkeltes Wohngebiet möglich ist.</p>	<p><b>Bereich 11: Kernstadt Sinsheim</b>  Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung.</p>
<p><b>L 533 – Sinsheim, Kernstadt (Dührener Straße)</b>  In der Dührener Straße sind im Streckenabschnitt Dührener Straße 23 bis Dührener Straße 1 Lärmwertüberschreitungen von 65 dB(A) tagsüber an 17 Gebäuden mit 70 Betroffenen und 55 dB(A) nachts an 18 Gebäuden mit 86 Betroffenen ermittelt worden, weshalb für diesen Abschnitt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen wird.   Unter Berücksichtigung der Ausführungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe kann von Seiten der Straßenverkehrsbehörde eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h</p>	<p><b>Bereich 10: Kernstadt Sinsheim</b>   Siehe Stellungnahme 4, ab Seite 11</p>

<p>ganztags für den Bereich Dührener Straße 1 bis zur Einmündung Dührener Straße / Muthstraße befürwortet werden. Die Anzahl der Betroffenen ist in diesem Bereich im Vergleich zu anderen Streckenabschnitten in der Kernstadt zwar geringer, jedoch handelt es sich hierbei um einen sensiblen Bereich mit einer hohen Lärmintensivität.</p> <p>Im weiteren Verlauf der Dührener Straße ab der Einmündung Muthstraße ist keine Wohnbebauung vorhanden, weshalb eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen nicht vertretbar ist.</p> <p>Im Hinblick auf die zu erwartende Fahrzeitverlängerung von 27s gilt diese verkehrsrechtliche Maßnahme als hinnehmbar. Eine Verlagerung des Verkehrs auf das untergeordnete Straßennetz ist aufgrund der örtlichen Lage nicht zu erwarten.</p>	<p>Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und sieht von der im Entwurf vorgeschlagenen Erweiterung der Geschwindigkeitsbegrenzung in der Dührener Straße ab dem Knoten Muthstraße / lange Straße in Richtung Süden ab.</p>
<p><b>B 39 – Sinsheim, Kernstadt (Hauptstraße)</b>  Im westlichen Bereich der Hauptstraße wurden tagsüber keine Lärmpegelüberschreitungen von 65 dB(A) festgestellt. In der Nachtzeit lagen Überschreitungen der Lärmpegel von 55 dB (A) an 14 Gebäuden mit 107 Bewohnern vor, weshalb für den Streckenabschnitt ab Einmündung Hauptstraße/Werderstraße bis zur Einmündung Hauptstraße/Westliche Ringstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22-6 Uhr vorgesehen ist.</p> <p>Im Hinblick auf die vorgeschlagene Maßnahme schließt sich die Straßenverkehrsbehörde den Ausführungen des Regierungspräsidiums Karlsruhe an. Aufgrund der größtenteils Außerortslage des betroffenen Streckenabschnittes und den hier geltenden Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, wird die vorgesehene Maßnahme nicht befürwortet. Im Hinblick auf die Akzeptanz einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zur Nachtzeit für den kurzen innerörtlichen Bereich ab der Einmündung Hauptstraße/Westliche Ringstraße, wird auch eine teilweise Umsetzung der Maßnahme als nicht sinnvoll erachtet und demnach <b>nicht befürwortet</b>.</p>	<p><b>Bereich 7: Kernstadt Sinsheim</b>  Straßenverkehrsrechtlich gilt die Hauptstraße in diesem Abschnitt als Außerortslage, da die Gebäude an der parallel verlaufenden Magdeburger Straße stehen. Der Gemeinderat folgt den Einschätzungen des Regierungspräsidiums und der unteren Straßenverkehrsbehörde und verzichtet im Streckenabschnitt der Hauptstraße auf Höhe der parallel verlaufenden Magdeburger Straße auf die Umsetzung der vorgeschlagenen Temporeduzierung.  Siehe auch Stellungnahme 4, Seite 18</p>
<p>Im weiteren Verlauf der Hauptstraße bis zum Beginn der bereits zeitlich nicht begrenzten Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h lagen an 28 Gebäuden mit 144 Betroffenen die Lärmwerte zur Tageszeit über 65 dB(A) und an 28 Gebäuden mit 177 Betroffenen über 55 dB (A) zur Nachtzeit, was eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags ab der Einmündung Hauptstraße/Westliche Ringstraße bis zur</p>	<p><b>Bereich 8: Kernstadt Sinsheim</b>  Von Hauptstraße/Ecke Westliche Ringstraße bis Hauptstraße/Ecke Dührener Straße (8a, bisher 30 nachts),  Von Hauptstraße/Ecke Dührener Straße bis</p>

<p>Einmündung Hauptstraße/Dührener Straße begründen würde.  Im anschließenden Teilbereich der Hauptstraße besteht bereits bis zur Einmündung Hauptstraße/Wilhelmstraße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ganztags.  Ab der Einmündung Hauptstraße/Wilhelmstraße bis Hauptstraße 156 sind Lärmpegelüberschreitungen von 65 dB(A) tagsüber an 52 Gebäuden mit 231 Betroffenen und von 55 dB(A) nachts an 57 Gebäuden mit 244 Betroffenen ermittelt worden. Für diesen Bereich ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags vorgesehen.</p>	<p>Hauptstraße/Ecke Wilhelmstraße (8b, bereits ganztägig 30)  Der Gemeinderat folgt der unteren Straßenverkehrsbehörde und bestätigt die im Entwurf des Lärmaktionsplanes vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung auf ganztags 30 km/h.</p>
<p>Der weitere überarbeitete Teilabschnitt der Hauptstraße ab Albrecht-Dürer-Straße 1 bis Siebenbürgenstraße 13 liegt teilweise im Außerortsbereich mit einer aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.  Hier wurden die Lärmpegel von 65 dB(A) tagsüber an keinem Gebäude überschritten. Nachts wurden Überschreitungen von 55 dB(A) an 25 Gebäuden mit 84 Bewohnern ermittelt, weshalb für diesen Streckenabschnitt eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h von 22-6 Uhr vorgeschlagen wird.  Im Hinblick auf die teilweise Außerortslage und der hier geltenden Höchstgeschwindigkeit <b>von 70 km/h sollte eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h</b> für diesen Bereich kritisch hinterfragt und einer genauen Abwägung unterzogen werden. Eventuell wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung für den Außerortsbereich auf 50 km/h zielführender und würde eine größere Akzeptanz bei den Verkehrsteilnehmern erzielen.</p>	<p><b>Bereich 9: Kernstadt Sinsheim / Rohrbach</b>  Der Gemeinderat sieht von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Albrecht-Dürer-Straße/Siebenbürgenstraße (bzw. Heilbronner Straße 1) von 70 auf 30 km/h ab. Stattdessen soll hier eine Reduzierung auf 50 km/h erfolgen. Dies dient der höheren Akzeptanz in der Bürgerschaft ebenso der Beschleunigung der Buslinie. Eine Verbesserung der Situation wird durch die Verstetigung der Geschwindigkeit (weniger Beschleunigung und Abbremsen) erreicht.</p>
<p>Grundsätzlich wirken sich Geschwindigkeitsreduzierungen positiv auf die Verkehrssicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr aus.</p>	<p>Info</p>
<p>Im Einzelnen sind keine Verkehrsverlagerungen innerhalb der betroffenen Stadtteilen/Stadtgebieten zu erwarten.  Unter Berücksichtigung der gesamten vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen und den damit in diversen Ortsdurchfahrten geltenden Höchstgeschwindigkeiten von 30 km/h aus Lärmschutzgründen, ist davon auszugehen, dass es durchaus zu Verkehrsverlagerungen kommen wird. Diese werden nach Einschätzung der Verkehrsbehörde die Bereiche BAB A 6, Neulandstraße/Jahnstraße sowie den Stadtteil Sinsheim-Weiler betreffen.</p>	<p>Eine Verlagerung von Fahrten auf die BAB 6 und die Neulandstraße ist aus Sicht des Lärmschutzes der Anwohner unproblematisch.  Eine wesentliche Verkehrserhöhung in Weiler scheint unwahrscheinlich.</p>
<p>Durch die Umsetzung der in der Überplanung/Fortschreibung des Lärmaktionsplans</p>	<p>Der Gemeinderat folgt der Stellungnahme bei der</p>

	<p>vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen sind massive Auswirkungen auf den laufenden ÖPNV zu erwarten, welche eine eventuelle Umgestaltung des geltenden Fahrplanes sowie der Stadtbuslinien zur Folge haben können.</p> <p>Diese Auswirkungen auf den ÖPNV müssen unbedingt in die endgültige Abwägung einfließen. Diesbezüglich ist die entsprechende Stellungnahme des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar zu beachten. Kompensationsmaßnahmen zur Beschleunigung der Busverbindungen sollten in die weiteren Planungen einfließen.</p>	<p>Rücknahme der vorgeschlagenen Tempo-30 Bereiche wie oben dargestellt.</p> <p>Eine weitere Milderung der Benachteiligung des ÖPNVs durch die Lärmaktionsplanung wird vom Gemeinderat bei der nächsten Vergabe der Linienbündel diskutiert.</p>
<p>4</p>	<p><b>Regierungspräsidium Karlsruhe, Abteilung 4: Mobilität, Verkehr, Straßen (...)</b></p> <p>1. Belange des Straßenbaus</p> <p>Im Bereich der Stadt Sinsheim ist die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an den Landesstraßen L 533, L550 und L592, sowie den Bundesstraßen B39, B45 und B292.</p> <p><b>Im aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung sind jedoch keine baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen in der Zuständigkeit der Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe enthalten.</b></p> <p><b>Daher bestehen aus straßenbaulicher Sicht keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf der Lärmaktionsplanung.</b></p>	<p>Der Gemeinderat der Stadt Sinsheim nimmt zur Kenntnis, dass keine Bedenken bezüglich der Belange des Straßenbaus geäußert werden</p>
	<p>2. Belange des Straßenverkehrsrechts</p> <p>Zu den aufgeführten, die höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	<p>Der Gemeinderat der Stadt Sinsheim nimmt zur Kenntnis, dass die <b>untere</b></p>

<p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist für das klassifizierte Straßennetz die <b>untere Straßenverkehrsbehörde</b> (Stadt Sinsheim).</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen überdies der <b>Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde</b> (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Ba-den-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) durch die untere Straßenverkehrsbehörde aus.</p>	<p><b>Straßenverkehrsbehörde</b> (Stadt Sinsheim, Ordnungsamt) für die Prüfung und Anordnung Geschwindigkeitsbeschränkungen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zuständig ist. Diese stehen jedoch unter dem Zustimmungsvorbehalt der <b>höheren Straßenverkehrsbehörde</b> (Regierungspräsidium Karlsruhe).</p>
<p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die <b>rechtlichen Voraussetzungen</b> für solche Maßnahmen gegeben sind.</p> <p>Dies ist regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien StV). Die Berechnung des Lärmpegels erfolgt hierbei nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht nach der für die Lärmkartierung angewandten vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungslärms an Straßen (VBUS).</p>	<p>Nur Info</p>
<p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietspezifischen Lärmvorgewerte, die in der 16. BIm-SchV geregelt sind, das <b>Anordnungsermessen eröffnet</b> wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung <b>Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht</b> im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Im Ergebnis gibt es einen uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV.</p>	<p>Nur Info</p>

<p><b>Über</b> den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines <b>Einschreitens im Regelfall</b>.</p> <p>Der Kooperationserlass besagt nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. <b>Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen.</b> Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p>	
<p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p>	Nur Info
<p>Sofern zwischenzeitlich Lärmsanierungsmaßnahmen wie z.B. Fahrbahndeckenerneuerungen in den entsprechenden Bereichen durchgeführt wurden, wären diese bei der Berechnung der Lärmwerte entsprechend zu berücksichtigen bzw. diese neu zu berechnen.</p>	Nur Info
<p>Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende <b>Hinweise. Die dortigen Ausführungen</b> zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung <b>gelten zunächst nur für</b> die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind <b>Bundesfern- und</b></p>	Nur Info

<p><b>Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr.</b> Dies betrifft vor allem Fragen der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden.</p>	
<p><b>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte</b> werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen durch die Stadt/Gemeinde auf <b>freiwilliger Basis</b> einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. <b>In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.</b> Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). <b>Das bedeutet, dass die</b> untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere <b>Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten</b> durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde zu eigen machen <b>können, jedoch nicht müssen.</b></p>	<p>Die aktuell durchgeführte Fortschreibung des LAP basiert in den dörflichen Ortsteilen auf den Erhebungen des LAP 2017, so dass die Ortsdurchfahrten der ländlichen Ortsteile Sinsheims (Adersbach, Ehrstädt, Hasselbach, Eschelbach, Waldangelloch, Hilsbach und Weiler) als nicht kartierungspflichtig gelten. Für Eschelbach ist in der vorangegangenen Lärmkartierung aufgrund der Nähe zur BAB 6 beschlossen worden, die B292 dennoch zu betrachten. Dies wird auch in der vorliegenden Untersuchung so gehandhabt.</p>
<p>Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass <b>der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal</b> in die Abwägung einzustellen ist, sondern er <b>muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden.</b> Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur <b>Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten</b> zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können.</p>	<p>Die Konkrete Beurteilung der Fahrzeitenverlängerungen und der möglichen Verkehrsverlagerungen wird über die Stellungnahme des Ordnungsamtes / der unteren Verkehrsbehörde in dieser Abwägung berücksichtigt.</p>

<p>Zu den vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in 12 Bereichen nehmen wir wie folgt Stellung</p>	<p>Nur Info</p>
<p><b>Bereich 1: Stadtteil Eschelbach</b>  Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Eichersheimer/Würzburger Straße (B 292) zwischen der Eichersheimer Straße 20 und der Würzburger Straße 25 (ca. 630 m) angestrebt.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 125 Bewohner in ca. 34 Gebäuden und von 55 dB(A) nachts für 135 Bewohner in ca. 41 Gebäuden überschritten, davon bei einem Gebäude Tags sogar der Wert von über 70 dB(A) und an ca. 20 Gebäuden von über 60 dB(A) nachts. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden</b>.</p>	<p>Der Gemeinderat der Stadt Sinsheim nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis.</p> <p>Die Abwägung erfolgt unter Berücksichtigung der Stellungnahme der unteren Verkehrsbehörde auf Seite 6.  Von einer gebührenden Berücksichtigung der vom maßgeblichen Einzelfall abhängigen Aspekte ist daher auszugehen.</p>
<p><b>Bereich 2: Stadtteil Dühren</b>  Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Karlsruher Straße (B 292) zwischen der Karlsruher Straße 97 und Augrund 3 (ca. 1190 m) angestrebt. Mit Schreiben vom 10.04.20218 wurde hier auf der Teilstrecke Karlsruher Straße ab Einmündung Karl-Schuhmacher-Straße bis Einmündung Augrund bereits einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zugestimmt. Dieser Bereich soll nun räumlich und zeitlich erweitert werden.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 226 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 246 Bewohner überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden</b>.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 6</p>
<p><b>Bereich 3: Stadtteil Hoffenheim</b>  Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Zuzenhäuser Straße (B 45) zwischen der Zuzenhäuser Straße 44 und der Gartenstraße 66 (ca. 1500 m) angestrebt. Mit Schreiben vom 10.04.20218 wurde hier auf der Teilstrecke Zuzenhäuser Straße ab Hausnummer 16 und der Sinsheimer Straße 36 (ca. 600 m) bereits einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 7</p>

<p>Lärmschutzgründen zugestimmt. Dieser Bereich soll nun entsprechend erweitert werden.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 248 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 312 Bewohner überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden</b>.</p>	
<p><b>Bereich 4: Stadtteil Rohrbach</b>  Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Heilbronner Straße (B 45) zwischen Hausnummer 2 und Hausnummer 89 (ca. 820 m) angestrebt. Mit Schreiben vom 10.04.20218 wurde hier auf der Teilstrecke Heilbronner Straße 2 bis 66 (ca. 700 m) bereits einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zugestimmt. Dieser Bereich soll nun räumlich und zeitlich erweitert werden.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 157 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 163 Bewohner überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden</b>.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 7</p>
<p><b>Bereich 5: Stadtteil Steinsfurt</b>  Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Steinsfurter Straße (B 39) zwischen Steinsfurter Straße 73 und Schönblick-Straße 1 (ca. 1200 m) angestrebt. Mit Schreiben vom 10.04.20218 wurde hier auf der Teilstrecke Steinsfurter Straße 8 bis 56 (ca. 500 m) bereits einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung und auf der Teilstrecke Steinsfurter Straße 56 bis 74 (ca. 170 m) einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zugestimmt. Diese Bereiche sollen nun räumlich bzw. zeitlich erweitert und zusammengefasst werden.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 272 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 316 Bewohner überschritten.  <b>Es stellt sich hier die Frage, ob es sich auf der B 39 auf Höhe Schönblickstraße 1 um eine Innerorts- oder Außerortslage handelt, da die Grundstücke der</b></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 8, Bereich 5b:  Für den Streckenabschnitt ab Ortsausgang Sinsheim-Steinsfurt bis zur Einmündung Steinsbergstraße/Lochbergstraße/Schönblickstraße sieht der Gemeinderat von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung in der Außerortslage ab.</p>

<p><b>Schönblick- und Parkstraße nicht direkt von der B 39 (Steinsfurter Straße) erschlossen werden.</b> Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts sind andere wie für eine Innerortslage. Auch lässt sich der Umstand, dass bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden kann, nicht auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Dies ist bei der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen. <b>Eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung im Abschnitt ab ca. Einmündung Ringstraße bis Höhe Schönblickstraße 1 wird daher kritisch gesehen.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden.</b></p>	
<p><b>Bereich 6: Stadtteil Reihen</b> Hier wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Louis-Goos-Straße/Ernst-Wengenroth-Straße (L 592) zwischen Louis-Goos-Straße 15 und Ernst-Wengenroth-Straße 8 (ca. 430 m) angestrebt. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 72 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 76 Bewohner überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden.</b></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 8</p>
<p><b>Bereich 7: Kernstadt Sinsheim</b> In der Kernstadt Sinsheims wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der B 39 zwischen Höhe Magdeburger Straße 15 und Westliche Ringstraße 9 (ca. 340 m) angestrebt. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 55 dB(A) nachts für 107 Bewohner überschritten. <b>Es stellt sich hier die Frage, ob es sich bei der B 39 auf Höhe Magdeburger Straße 15 um eine Innerorts- oder Außerortslage handelt,</b> da die Grundstücke der Magdeburger Straße nicht direkt von der B 39 (Hauptstraße) erschlossen werden. Die Voraussetzungen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung außerorts sind andere wie für eine Innerortslage. Auch lässt sich der Umstand, dass bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h innerorts generell von einer Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) ausgegangen werden</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 10</p>

<p>kann, nicht auf andere Geschwindigkeitsbereiche übertragen. Dies ist bei der Abwägung entsprechend zu berücksichtigen. <b>Eine Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Abschnitt wird daher kritisch gesehen.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	
<p><b>Bereich 8: Kernstadt Sinsheim</b>  Außerdem wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h <b>ganztags</b> auf der B 39 zwischen <b>Hauptstraße 12 und Hauptstraße 156</b> (ca. 1680 m) angestrebt, direkt anschließend an den Bereich 7. Mit Schreiben vom 10.04.20218 wurden hier in den Teilabschnitten Hauptstraße (B 39) ab der Einmündung Wilhelmstraße bis zur Einmündung Friedrichstraße ganztägig, zwischen Einmündung Freitagsgasse bis Gebäude Hauptstraße Hausnummer 161 (ca. 450 m) nachts und ab Einmündung Dührener Straße bis zur Einmündung Karl-Wilhelmi-Straße (ca. 150 m) <b>nachts</b> Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zugestimmt. Außerdem gibt es eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Verkehrssicherheitsgründen, an die die Abschnitte zum Teil anschließen. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 693 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 723 Bewohner überschritten.</p> <p><b>Für den Abschnitt ab Hauptstraße 161 bis Hauptstraße 156 (ca. 350 m) gibt es kaum Betroffenheiten, hier wäre eine sehr dezidierte Abwägung notwendig, die ggfs. eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen rechtfertigen könnte.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 10/11</p> <p>Aus Sicht der Stadt Sinsheim sollten die Adressen „Äußere Mühle“ (Hauptstraße 148- 150, 163) mit betrachtet werden. Hinzu kommt, dass das Krankenhausareal zwar nicht von der Hauptstraße erschlossen wird, jedoch zwei Gebäude direkt an der Hauptstraße liegen (Adresse Hauptstraße 163 und 165). In Anbetracht der hier untergebrachten besonders schutzwürdigen Personengruppe soll an der Ausweisung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km /h festgehalten werden. Der Lückenschluss zwischen Hauptstraße 161 und 148 beträgt 180 Meter, so dass uns ein Lückenschluß</p>

	gerechtfertigt scheint.
<p><b>Bereich 9: Kernstadt Sinsheim</b>  Danach wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der B 39 zwischen Albrecht-Dürer-Straße 1 und Siebenbürgenstraße 13 (ca. 610 m) angestrebt, direkt anschließend an den Bereich 8.  In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 55 dB(A) nachts für 84 Bewohner überschritten. <b>Zur Außerortslage verweisen wir auf die bisherigen Ausführungen.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 11:  Der Gemeinderat sieht von der im LAP vorgeschlagenen möglichen Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Albrecht-Dürer-Straße / Siebenbürgenstraße von 70 auf 30 km/h ab. Stattdessen soll hier eine Reduzierung auf 50 km/h erfolgen.</p>
<p><b>Bereich 10: Kernstadt Sinsheim</b>  Darüber hinaus wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Dührener Straße (L 533) zwischen Hausnummer 23 und Hausnummer 1 (ca. 620 m) angestrebt. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 70 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 86 Bewohner überschritten, <b>im Verhältnis zu den übrigen Maßnahmen also für das Kernstadtgebiet eher wenige Betroffene. Hier bleibt es in der Abwägung der unteren Straßenverkehrsbehörde, ob hier ein Antrag auf Zustimmung für diesen Teilbereich als sinnvoll erachtet wird, auch im Hinblick auf die Akzeptanz der Maßnahme.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 9.</p>
<p><b>Bereich 11: Kernstadt Sinsheim</b>  Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Friedrichstraße (L 550) ab Neulandstraße 1 bis Hauptstraße 124 (ca. 450 m) angestrebt. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 121 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 121 Bewohner in jeweils ca. 13 Gebäuden überschritten. <b>Hier bleibt es in der dezidierten Abwägung der unteren Straßenverkehrsbehörde, ob hier ein Antrag auf Zustimmung für diesen Teilbereich als sinnvoll erachtet wird, auch im Hinblick auf die Akzeptanz der</b></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 9.</p>

<p><b>Maßnahme.</b> Nur wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessens-fehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	
<p><b>Bereich 12: Kernstadt Sinsheim</b>  Es wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags auf der Wilhelmstraße (L 550) ab Hauptstraße 115 bis Wilhelmstraße 42 (ca. 490 m) angestrebt. In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags für 113 Bewohner und von 55 dB(A) nachts für 113 Bewohner in jeweils ca. 26 Gebäuden überschritten. Wenn die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies <b>von uns nicht zu beanstanden.</b></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Siehe auch Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde (Ordnungsamt Sinsheim) auf Seite 9.</p>
<p>Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses <b>zuzustimmen, wo dies möglich ist, weil eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt.</b></p>	