

Referat des Oberbürgermeisters
Tel. (06201) 82 330 o. 82 397
Fax (06201) 82 473
E-Mail: ratsdienste@weinheim.de

004/44 - I 01 - dbk/vog
Datum: 06.04.2021

Informationsunterlagen

für die Besucher der öffentlichen Sitzung
des Ausschusses für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung

am 14. April 2021, 18:00 Uhr,

in der Stadthalle Weinheim, Birkenauer Talstraße 1

Tagesordnung

- 1 **Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule Weinheim
EDV-Installation**
051/21
- 2 **Offenlagebeschluss Lärmaktionsplan der dritten Stufe gem. § 47d
BImSchG**
049/21
- 3 **Grundhafte Instandsetzung der Fußgängerüberführung Barbarasteg,
Maßnahmenbeschluss zur Ausführungsvariante**
050/21
- 4 **Vergabe von Erschließungsträgerleistungen für die Erschließung des
Baugebietes Allmendäcker in Weinheim;
Hier: Nachträge für Planungs- und Überwachungsleistungen**
032/21
- 5 **Anfragen**

gez.
Manuel Just
Oberbürgermeister

Beschlussvorlage

Federführung:

Amt für Klimaschutz, Grünflächen und technische Verwaltung

Drucksache-Nr.

051/21

Geschäftszeichen:

60/LKU

Beteiligte Ämter:

**Amt für Bildung und Sport
Amt für Immobilienwirtschaft
Rechnungsprüfungsamt
Stadtkämmerei**

Datum:

23.03.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung	Ö	Beschlussfassung	14.04.2021

Anhörung Ortschaftsrat	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Finanzielle Auswirkung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Betreff:

Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule Weinheim
EDV-Installation

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung beschließt die Vergabe von EDV-Installationsarbeiten zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Weinheim an die Firma Schweickert GmbH, Dietmar-Hopp-Allee 19, 69190 Walldorf für eine Angebotssumme in Höhe von brutto 318.206,38 €.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Dezernat 02
1 x Amt 14
1 x Amt 20
1 x Amt 65
1 x Vergabestelle

Bisherige Vorgänge:

Keine

Beratungsgegenstand:

Durch den DigitalPakt Schule soll deutschlandweit die Leistungsfähigkeit der digitalen Bildungsinfrastruktur an Schulen gestärkt und die Grundlagen zum Erwerb von digitalen Kompetenzen an Schulen nachhaltig verbessert werden. Hierzu stellt der Bund im Zeitraum von 2019 bis 2024 Finanzhilfen zur Verfügung. Die Antragstellung erfolgt maßnahmenbezogen, sobald die voraussichtlichen Kosten feststehen. Für die Dietrich-Bonhoeffer-Schule kann die Antragstellung nach der Beauftragung zeitnah erfolgen. Auf die Stadt Weinheim entfallen Fördergelder in Höhe von 1.688.800 €. Der von der Stadt Weinheim zu erbringende Eigenanteil an den förderfähigen Kosten muss mindestens 20 % betragen.

Im Rahmen der Digitalisierung der Weinheimer Schulen umfasst dies die Dietrich-Bonhoeffer-Schule, das Werner-Heisenberg-Gymnasium, die Pestalozzi-Grundschule und die Friedrich-Schule. Die vorliegende Beschlussvorlage hat die EDV-Installation zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule zum Gegenstand. Das Thema Digitalisierung für die drei weiteren genannten Schulgebäude wird dem Gremium in einer jeweils separaten Sitzungsvorlage zur Beschlussfassung vorgelegt.

Die ca. 80 Klassenzimmer der Dietrich-Bonhoeffer-Schule erhalten eine Datenverkabelung, Datenverteiler und Mediensäulen mit Netzwerkanschlüssen für die zukünftige digitale Lernkultur. Bei der Planung wurden alle Gebäudeteile in Baufelder gegliedert. Demnach wird in zwei Bauabschnitten die Umsetzung der digitalen Sanierung realisiert. Der erste Bauabschnitt soll in den Pfingstferien vom 25.05.2021 bis 04.06.2021 ausgeführt und mit vorbereitenden Baumaßnahmen soll schon am 20.05.2021 begonnen werden. Der zweite Bauabschnitt wird in den Sommerferien vom 29.07.2021 bis 10.09.2021 erfolgen. Diverse Arbeiten im Vor- und Nachlauf sollen im laufenden Schulbetrieb nach Absprache mit der Schulleitung bei einem sicheren und gefahrlosen Betrieb möglich sein.

Neben der EDV-Installation müssen Trockenbauarbeiten vergeben werden. Die Trockenbauarbeiten liegen gemäß der Hauptsatzung in der Zuständigkeit des Oberbürgermeisters. Die Vergabe wird in Kürze erfolgen. Der Gemeinderat wird über die Auftragsvergabe informiert.

Zur Bewältigung der wirtschaftlichen Folgen der Corona-Pandemie hat die Landesregierung Baden-Württemberg eine Verwaltungsvorschrift erlassen, in der die Wertgrenzen für z. B. eine Beschränkte Ausschreibung ohne Teilnahmewettbewerb auf 1 Mio. € und eine Freihändige Vergabe auf 100.000 € erhöht wurden. Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift sollen die Vergabe öffentlicher Aufträge und damit investive Maßnahmen angesichts des wirtschaftlichen Einbruchs infolge der Corona-Pandemie beschleunigen. Die Verwaltungsvorschrift tritt am 31.12.2021 außer Kraft.

Dementsprechend wurden die EDV-Installationsarbeiten gem. § 3a Abs. 2 VOB/A beschränkt ausgeschrieben.

Die Angebotsaufforderung erfolgte am 26.01.2021. Die ausgewählten Bieter haben die Vergabeunterlagen mit dem Leistungsverzeichnis über die Vergabepattform Auftragsbörse der Metropolregion Rhein-Neckar in elektronischer Form sowie über eine einfache E-Mail erhalten. Durch die einfache Übersendung der Unterlagen per E-Mail können auch Firmen die Vergabeunterlagen abrufen, die ggf. noch nicht auf der Vergabepattform registriert sind. Die Bieter hatten die Möglichkeit ihr Angebot in elektronischer Form oder Papierform abzugeben. Die Submission fand am 25.02.2021 bei der Vergabestelle statt.

Im Rahmen der Beschränkten Ausschreibung wurden neun Firmen aufgefordert innerhalb einer Angebotsfrist von 30 Kalendertagen ein Angebot abzugeben. Nach Ablauf der Angebotsfrist gaben sechs Firmen rechtzeitig ein Angebot für die EDV-Installation zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule ab. Dabei gingen drei Angebote in elektronischer Form und drei Angebote in Papierform ein.

Das Büro BISS Ingenieurgesellschaft Schacht und Schardt GmbH aus Kallstadt wurde mit der Planung zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule beauftragt. Dazu gehörten insbesondere die Erstellung einer Kostenberechnung für die EDV-Installationsarbeiten sowie die Bearbeitung des entsprechenden Leistungsverzeichnisses. Die Kostenberechnung belief sich auf einen Betrag in Höhe von netto 356.857,10 € bzw. brutto 424.659,94 €. Des Weiteren nahm das Büro BISS Ingenieurgesellschaft Schacht und Schardt GmbH die Prüfung und Wertung der eingegangenen Angebote in erster Instanz vor und gab die geprüften Angebote zusammen mit einem schriftlich formulierten Vergabevermerk als Ergebnis der Angebotsprüfung beim Rechnungsprüfungsamt der Stadt Weinheim ab.

Die Angebote wurden sodann nochmals durch das Rechnungsprüfungsamt gem. § 16c VOB/A geprüft und gem. § 16d VOB/A gewertet. Nach Prüfung und Wertung stimmte das Rechnungsprüfungsamt der Vergabepfung des Büros BISS Ingenieurgesellschaft Schacht und Schardt GmbH zu.

Nach Abschluss der Angebotsprüfung ergibt sich folgende Bieterreihenfolge:

Nr.	Bieter	Angebotssumme (brutto) in EUR
1	Fa. Schweickert GmbH, Walldorf	318.206,38
2	Bieter 6	358.790,80
3	Bieter 4	384.207,32
4	Bieter 5	420.560,15
5	Bieter 1	422.709,43
6	Bieter 3	489.486,19

Nach abgeschlossener Angebotsprüfung durch das Büro BISS Ingenieurgesellschaft Schacht und Schardt GmbH und das Rechnungsprüfungsamt hat die Firma Schweickert GmbH aus Walldorf für die EDV-Installationsarbeiten zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule mit einer Angebotssumme in Höhe von brutto 318.206,38 € ein wirtschaftliches Angebot abgegeben.

Alternativen:

Keine

Finanzielle Auswirkung:

Im Haushaltsplan 2021 sind für das Haushaltsjahr 2021 ausreichend Mittel im Budget „Gebäudeunterhaltung“ für diese Maßnahme vorgesehen.

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung am 24.02.2021 die Haushaltssatzung und den Haushaltsplan für 2021 beschlossen. Bis zur Rechtskraft der Haushaltssatzung befindet sich die Stadt Weinheim in der Interimswirtschaft.

Die digitale Infrastruktur und die technische Ausstattung für die zukünftige digitale Lernkultur an den Schulen muss zügig umgesetzt werden. Die EDV-Installationsarbeiten sowie die Trockenbauarbeiten sollen möglichst in den Pfingstferien und in den Sommerferien ausgeführt werden, um den täglichen Schulbetrieb nicht zu stören. Neben der Dietrich-Bonhoeffer-Schule werden das Werner-Heisenberg-Gymnasium, die Pestalozzi-Grundschule und die Friedrich-Schule digital ausgebaut. Da es für die Verwaltung unmöglich ist, die Arbeiten im Rahmen der Digitalisierung an allen vier Schulen gleichzeitig zu überwachen, muss der Ausbau schrittweise und zeitlich koordiniert erfolgen.

Für das Projekt Digitalisierung der Weinheimer Schulen werden Zuschussanträge aus dem DigitalPakt Schule bei der L-Bank gestellt. Wie bereits ausgeführt, entfallen auf die Stadt Weinheim Fördermittel in Höhe von 1.688.800 €, von denen die Stadt einen Eigenanteil von mindestens 20 %, dies entspricht 337.760 €, zu erbringen hat.

Das Budget aus den Fördermitteln sollte bis zum 30.04.2022 abgerufen worden sein, da sonst die nicht abgerufenen Mittel in den Gesamtfördertopf zurückfließen und die Mittel neu vergeben werden müssen. Bei einer Ausschreibung und Vergabe der Digitalisierungsmaßnahme der Dietrich-Bonhoeffer-Schule nach Rechtskraft der Haushaltssatzung, verzögert sich das gesamte Projekt „Digitalisierung Weinheimer Schulen“ und die Auszahlung der Fördermittel aus dem DigitalPaket Schule wäre ebenfalls gefährdet.

Die Vergabe der EDV-Installationsarbeiten zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule ist daher unaufschiebbar.

Anlagen:

Keine

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung beschließt die Vergabe von EDV-Installationsarbeiten zur Digitalisierung der Dietrich-Bonhoeffer-Schule in Weinheim an die Firma Schweickert GmbH, Dietmar-Hopp-Allee 19, 69190 Walldorf für eine Angebotssumme in Höhe von brutto 318.206,38 €.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

Beschlussvorlage

Federführung:

Amt für Stadtentwicklung

Geschäftszeichen:

61 - DP

Beteiligte Ämter:

Stadtkämmerei

Datum:

26.03.2021

Drucksache-Nr.

049/21

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung	Ö	Beschlussfassung	14.04.2021

Anhörung Ortschaftsrat	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Finanzielle Auswirkung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Betreff:

Offenlagebeschluss Lärmaktionsplan der dritten Stufe gem. § 47d BImSchG

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Technik und Umwelt beschließt die Offenlage und die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Berichtentwurf des Lärmaktionsplans der dritten Stufe gemäß § 47 d BImSchG.

Verteiler:

1 x Protokollzweitschrift

1 x Amt 61

Bisherige Vorgänge:

GR 145/16 v. 23. November 2016

Beschluss Lärmaktionsplan der zweiten Stufe

GR 007/21 v. 13. Januar 2021

Aufstellungsbeschluss Lärmaktionsplan Stufe 3

Beratungsgegenstand:

Die Stadt Weinheim ist nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach den Vorschriften der §§ 47 a bis 47 f des Gesetzes zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundesimmissionsschutzgesetz – BImSchG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 2 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. Dezember 2020 (BGBl. I S. 2873) geändert worden ist, gesetzlich verpflichtet, Lärmaktionspläne aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden.

Ziel der Lärmaktionsplanung nach europäischem und nationalem Recht ist die zur Beurteilung der örtlichen Situation erforderliche Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen in Lärmkarten und die daraus abgeleitete Formulierung von Zielen, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung.

Die Lärmaktionsplanung umfasst mehrere Stufen. In der ersten Stufe hatte die Stadt Weinheim einen Lärmaktionsplan für die gem. § 47c BImSchG kartierten und besonders stark belasteten Hauptverkehrsstraßen (über 16.400 Kfz/Tag) und Haupteisenbahnstrecken (über 60.000 Züge pro Jahr) im Stadtgebiet von Weinheim aufzustellen. Dieser Vorgabe wurde mit dem Beschluss des Lärmaktionsplans der ersten Stufe für Weinheim am 19.12.2012 nachgekommen.

Bestandteil der Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe waren alle Hauptverkehrsstraßen mit einer Belastung von über 8.200 Kfz/Tag und alle Schienenverkehrswege mit einer Zugbelastung von mehr als 82 Zügen/Tag. Ergänzend hierzu wurden weitere Hauptverkehrsstraßen in Weinheim in der Lärmaktionsplanung erfasst und kartiert. Die zweite Stufe des Lärmaktionsplans für Weinheim wurde mit dem Beschluss des Gemeinderates vom 23. November 2016 abgeschlossen.

In der dritten Stufe geht es vor allem um die Überprüfung und Bewertung der Maßnahmen der zweiten Stufe. Eine Maßnahme in der Lärmaktionsplanung der zweiten Stufe war die Überprüfung der Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h entlang der B3 im Abschnitt zwischen Paulstraße und Nibelungenstraße, sowie die Überprüfung von Lärmsanierungsmaßnahmen entlang der Birkenauer Talstraße. Aus diesem Grund wurden ergänzend zu dem Musterbericht auch die Anspruchsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen an den drei bekannten Hotspots aus der zweiten Stufe überprüft (Ortsdurchfahrt B3 in Sulzbach, Ortsdurchfahrt B3 in Weinheim Abschnitt Stadthalle / Langmaasweg und L 3408 Birkenauer Talstraße). Da seit dem 1.1.2015 das Eisenbahnbundesamt für den Lärmschutz der bundeseigenen Eisenbahnen zuständig ist, sind die Auswirkungen des Bahnlärms kein Bestandteil der Überprüfung. Lediglich die Stadtbahnlinie 5 des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar ist Bestandteil der 3. Stufe, da es sich hierbei um eine nicht bundeseigene Eisenbahnstrecke handelt.

Nachdem der Ausschuss für Technik und Umwelt am 13. Januar 2021 die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der dritten Stufe beschlossen hat, kann die Verwaltung nun den Entwurf des Berichtes vorstellen.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird der Inhalt des Berichtes verkürzt dargestellt und das weitere Vorgehen zur Beteiligung der Öffentlichkeit dargelegt. Der Entwurf des Berichtes ist in Anlage 1 zu finden. Die Rasterlärmkarten der LUBW der 3. Kartierungsstufe sind in Anlage 3. Die Schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung zur Einführung von Temporeduzierungen ist in Anlage 4 zu finden.

1. Zusammenfassung Kurzbericht

1.1 Betroffenheiten

Gemäß den Lärmkarten der LUBW sind in Weinheim ca. 4.800 Menschen von Straßenlärm und ca. 1.200 Menschen von Schienenlärm betroffen.

Insgesamt sind in Weinheim nach den Berechnungsvorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie entlang der zu kartierenden Straßen der 3. Stufe im Tagesmittel (LDEN > 55 dB(A)) 4.808 Einwohner und in den Nachtstunden (LNight > 50 dB(A)) 3.134 Einwohner unmittelbar betroffen. Sowohl im Tagesmittel (LDEN > 65 dB(A): 802 Einwohner) als auch in der Nacht (LNight > 55 dB(A): 987 Einwohner) liegen Betroffenheiten oberhalb der Schwellenwerte des Landes Baden-Württemberg vor, für die eine hohe Belastung mit potentiell gesundheitsgefährdender Wirkung gilt und eine Lärmaktionsplanung erforderlich wird.

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit Pegeln LDEN > 70 dB(A) (140 Einwohner) und LNight > 60 dB(A) (200 Einwohner).

In Weinheim sind insbesondere die von Nord nach Süd verlaufende B 3 aufgrund ihrer Parallellage zur Eisenbahnstrecke 3601 und die Stadtbahnlinie 5 ein Lärmschwerpunkt. Hinzu kommen weitere Lärmschwerpunkte entlang der L 3408 (Birkenauer Talstraße) und der L 3257 (Grundelbachstraße, Müllheimer Talstraße).

1.2 Im vorliegenden Entwurf geprüfte und empfohlene Maßnahmen für die nächsten fünf Jahre

1. Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf folgenden Abschnitten:
 - B 3 nördliche Bergstraße – Ortsdurchfahrt Sulzbach (ganztägig) –
Anmerkung: Aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Kreisverbindungsstraße müssen für diesen Abschnitt der B 3 aktuelle Verkehrsbelastungen erhoben werden. Durch die anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, ist die zeitnahe Durchführung von Verkehrszählungen im Moment nicht zielführend. Es ist angedacht die Verkehrszählung im 3. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.
 - B 3 Bergstraße- Eimündung Nibelungenstr. bis Höhe Stadthalle (ganztägig)
 - L 3408 (Birkenauer Talstraße) – B 3 bis Ortsausgang Weinheim (ganztägig)
2. Aufnahme / Weiterführung Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die Bundesstraße B 3

3. Verkehrszählung auf der Kreisverbindungsstraße Laudenbach – Hemsbach – Weinheim und der B 3 als Nachweis der Entlastungswirkung
4. Durchführung der Zukunftswerkstatt mit einem Themenfeld Mobilität, bei dem unter anderem die Lärmschwerpunkte mitdiskutiert werden sollen
5. Geplante Erstellung eines Mobilitätskonzepts im Anschluss an die Zukunftswerkstatt
6. Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet

Durch die oben beschriebenen Maßnahmen kann die Anzahl von lärmbeeinträchtigten Menschen um ca. 3.000 reduziert werden.

1.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm

1. Im Rahmen anstehender Fahrbahnsanierungen Überprüfung des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts auf allen Landes-, Kreis und Bundesstraßen.
2. Bei der Entwicklung neuer Bauflächen wird im Rahmen der Bebauungsplanverfahren regelmäßig ein Schallschutzkonzept erarbeitet. In diesem Zuge werden Optimierungen durch Maßnahmen an der Quelle, das Einhalten von Mindestabständen (Nutzungstrennung), differenzierte Baugebietsausweisungen (Nutzungsgliederung), aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/-wälle) sowie Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen selbst (z.B. Grundrissorientierung, 2. Fassade, geschlossene Laubengänge, Loggien etc. oder passive Schallschutzmaßnahmen) geprüft und bei Bedarf verbindlich festgesetzt.

2. Offenlage und Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Offenlage des Kurzberichtes, der Rasterlärmkarten und der schalltechnischen Untersuchung ist analog zu einer Offenlage wie in Bauleitplanverfahren vorgesehen.

Die Offenlage soll im Zeitraum vom 26.04.2021 bis 28.05.2021 erfolgen. Die Öffentlichkeit hat zudem die Möglichkeit, im Rahmen der Bürgerfragestunden in den Gemeinderatssitzungen am 21.04.2021 und am 12.05.2021, ihre Anregungen zur Lärmaktionsplanung in Form von Fragen an die Verwaltung zu richten. Darüber hinaus besteht für jede Bürgerin und jeden Bürger die Möglichkeit, im Rahmen der 5-wöchigen Offenlage eine schriftliche Stellungnahme abzugeben. Des Weiteren besteht die Möglichkeit der direkten Kontaktaufnahme mit dem zuständigen Sachbearbeiter beim Amt für Stadtentwicklung. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgt analog zum Bauleitplanverfahren.

Im Anschluss an die Offenlage werden alle eingegangenen Stellungnahmen und Anmerkungen tabellarisch erfasst und von Seiten des Gutachters und der Fachverwaltung bewertet. Je nach Erfordernis und Gemeinderatsbeschluss werden die Anmerkungen in den Bericht zur Überprüfung des Lärmaktionsplans eingearbeitet.

3. Zusammenfassung Schalltechnische Untersuchung

3.1 Fachlicher Hintergrund zu den Grenzwerten

	Kooperationserlass zur LAP	Lärmschutzrichtlinie StV
Tag	65 dB(A)	70 dB(A)
Nacht	55 dB(A)	60 dB(A)

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte bei Allgemeinen Wohngebieten

Nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) des Landes Baden-Württemberg sollten bei der Prüfung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, mindestens Bereiche mit Lärmbelastungen von LDEN \geq 65 dB(A) oder LNight \geq 55dB(A) in Betracht gezogen werden. Das genannte Kriterium trifft hier zu, so dass das Instrument des Lärmaktionsplanes Anwendung findet.

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich und sind daher bei einer qualifizierten Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen. Mit der Lärmaktionsplanung ist darauf hinzuwirken, diese Werte nach Möglichkeit zu unterschreiten.

Bei Werten über 70 / 60 dB(A) (Tag / Nacht) reduziert sich auch für die Umsetzung von Maßnahmen das Ermessen und es besteht die Pflicht zum Handeln, da eine direkte Gesundheitsgefährdung vorliegt.

3.2 B3 (OD Sulzbach)

Aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Kreisverbindungsstraße müssen für diesen Abschnitt der B 3 aktuelle Verkehrsbelastungen erhoben werden. Durch die anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie ist die zeitnahe Durchführung von Verkehrszählungen im Moment nicht zielführend. Es ist angedacht, die Verkehrszählung im 3. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.

3.3 B3 (Bergstraße) Abschnitt Stadthalle – Langmaasweg

Der Untersuchungsabschnitt B 3 (Bergstraße) im Stadtgebiet Weinheim beginnt bei der Einmündung Langmaasweg und endet bei der Einmündung Birkenauer Talstraße in Höhe der Stadthalle. Die Abschnittslänge beträgt insgesamt 950 m und umfasst 78 Gebäude. Eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ist in diesem Straßenabschnitt nicht vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Bei Einführung von Tempo 30 km/h auf dem gesamten Untersuchungsabschnitt würde sich eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 46 Sekunden ergeben.

	Summe Gebäude	Richtwert	Tempo 50		Tempo 30		Verbesserung um	
			Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Tag	78	65 dB(A)	66	85 %	37	47 %	29	44 %
		70 dB(A)	10	14 %	keine	keine	10	100 %
Nacht	78	55 dB(A)	67	86 %	67	86 %	0	0 %
		60 dB(A)	35	46 %	11	14 %	24	68 %

Tabelle 2: Gegenüberstellung der Verbesserung betroffener Gebäude bei Einführung von Tempo 30 auf der B3

In Tabelle 2 sind die Anzahl der betroffenen Gebäude bei Tempo 50 km/h bzw. Tempo 30 km/h gegenübergestellt. Die prozentuale Verbesserung bezieht sich auf die Änderung der betroffenen Gebäude bei Einführung von Tempo 30 km/h bezogen auf die betroffenen Gebäude bei Tempo 50 km/h.

In dem Abschnitt wird im Bestand bei Tempo 50 km/h der Tagesrichtwert von 65 dB(A) an 66 Gebäuden (ca. 85 % aller untersuchten Gebäude) entlang der B 3 überschritten. Darüber hinaus wurde an zehn Gebäuden eine Überschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts von 55 dB(A) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 67 Gebäude (ca. 86 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. Darüber hinaus wurde an 35 Gebäuden eine Überschreitung von über 60 dB(A) im Nachtzeitraum ermittelt. Wie oben beschrieben besteht hier durch die Überschreitung von 70 / 60 dB(A) von Seiten des Gesetzgebers eine Pflicht zum Handeln.

Aufgrund dieser zahlreichen Überschreitungen über die gesamte Länge des Abschnitts verteilt, wird die verkehrsrechtliche Anordnung einer Temporeduzierung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht aus Lärmschutzgründen empfohlen. Die Reduzierung des Lärmpegels durch die Einführung von Tempo 30 km/h beträgt ca. 3 dB(A) und ist für das menschliche Gehör wahrnehmbar.

Bei einer Einführung von Tempo 30 reduziert sich die Anzahl betroffener Gebäude mit einer Richtwertüberschreitung von 65 dB(A) am Tag um 29 Gebäude und für den Richtwert 70 dB(A) um 10 Gebäude. Im Tageszeitraum verbessert sich die Situation somit für 39 Gebäude. In der Nacht reduziert sich die Anzahl der Richtwertüberschreitungen von 55 dB(A) leider nicht. Allerdings reduziert sich die Anzahl der Überschreitungen des gesundheitsschädlichen Werts von 60dB(A) um 24 Gebäude. Im Nachtzeitraum verbessert sich die Situation somit für 24 Gebäude.

3.4 L 3408 (Birkenauer Talstraße)

Der Untersuchungsabschnitt L 3408 (Birkenauer Talstraße) im Stadtgebiet Weinheim beginnt an der Einmündung der B 3 und endet an der Ortsausfahrt auf Höhe der Birkenauer Talstraße 93 (Ende der Wohnbebauung). Die Abschnittslänge beträgt insgesamt ca. 700 m und umfasst in der Summe 60 Gebäude. Eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ist in diesem Straßenabschnitt nicht vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Bei Einführung von Tempo 30 km/h auf dem gesamten Untersuchungsabschnitt würde sich in beiden Beurteilungszeiträumen eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 35 Sekunden ergeben.

	Summe Gebäude	Richtwert	Tempo 50		Tempo 30		Verbesserung für	
			Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Tag	60	65 dB(A)	34	57 %	25	42 %	9	26 %
		70 dB(A)	16	27 %	2	3 %	14	88 %
Nacht	60	55 dB(A)	37	62 %	29	48 %	8	22 %
		60 dB(A)	21	35 %	12	20 %	9	43 %

Tabelle 3: Gegenüberstellung der Verbesserung betroffener Gebäude bei Einführung von Tempo 30 auf der Birkenauer Talstraße

In Tabelle 3 sind die Anzahl der betroffenen Gebäude bei Tempo 50 km/h bzw. Tempo 30 km/h gegenübergestellt. Die prozentuale Verbesserung bezieht sich auf die Änderung der betroffenen Gebäude bei Einführung von Tempo 30 km/h bezogen auf die betroffenen Gebäude bei Tempo 50 km/h.

In dem Abschnitt wird im Bestand bei Tempo 50 km/h der Tagesrichtwert von 65 dB(A) an 34 Gebäuden (ca. 57 % aller untersuchten Gebäude) überschritten. Darüber hinaus wurde an 16 Gebäuden eine Überschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts von 55 dB(A) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 37 Gebäude (ca. 62 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. Darüber hinaus wurde an 21 Gebäuden eine Überschreitung von über 60 dB(A) im Nachtzeitraum ermittelt. Wie oben beschrieben besteht hier durch die Überschreitung von 70 / 60 dB(A) von Seiten des Gesetzgebers eine Pflicht zum Handeln.

Aufgrund dieser zahlreichen Überschreitungen über die gesamte Länge des Abschnitts verteilt, wird die verkehrsrechtliche Anordnung einer Temporeduzierung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht aus Lärmschutzgründen empfohlen. Die Reduzierung des Lärmpegels durch die Einführung von Tempo 30 beträgt ca. 3 dB(A) und ist für das menschliche Gehör wahrnehmbar.

Bei einer Einführung von Tempo 30 reduziert sich die Anzahl betroffener Gebäude mit einer Richtwertüberschreitung von 65 dB(A) am Tag um 9 Gebäude und für den Richtwert von 70 dB(A) um 14 Gebäude. Im Tageszeitraum verbessert sich die Situation somit für insgesamt 33 Gebäude. In der Nacht reduziert sich die Anzahl der Richtwertüberschreitungen von 55 dB(A) um 8 Gebäude und für den Richtwert 60 dB(A) um 9 Gebäude. Im Nachtzeitraum verbessert sich die Situation somit für insgesamt 17 Gebäude.

Die Kosten für die Einrichtung von Tempo 30 auf der B3 und der Birkenauer Talstraße werden auf 10.000,- € geschätzt. Aufgrund der unterschiedlichen Straßenbaulast der B3 und der L 3408 / Birkenauer Talstraße ist die Stadt Weinheim nur für den Abschnitt der L 3408 Kostenträger.

3.5 Lärmsanierung

Für die Gebäude mit Überschreitungen der Auslösewerte sollte die Verfügbarkeit und Einstellung von Haushaltsmitteln für Sanierungsmaßnahmen (i.d.R. Schallschutzfenster und fensterunabhängige Lüfter) geprüft werden und dem zuständigen Straßenbaulastträger angezeigt werden.

3.6 Überprüfung Einrichtung kommunales Förderprogramm aus LAP Stufe 2

Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes werden vom Bund als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt. Zuständig für deren Umsetzung an Bundesfernstraßen im Bereich der Stadt Weinheim ist das Regierungspräsidium Karlsruhe.

Basierend auf den Ergebnissen von Berechnungen werden die am höchsten belasteten Straßenabschnitte saniert. Dabei können Straßenabschnitte saniert werden, bei denen der Lärm die nach der deutschen Berechnungsvorschrift „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90“ ermittelten Sanierungswerte von 64 / 66 dB(A) tags (allgemeines Wohngebiet / Mischgebiet) und/oder 54 / 56 dB(A) nachts (allgemeines Wohngebiet / Mischgebiet) überschreitet.

Die dabei entstehenden Kosten (Einbau Schallschutzfenster / Raumlüfter) werden vom jeweiligen Baulastträger zu 75 % übernommen (Bundesstraßen – RP Karlsruhe).

Innerhalb des Stadtgebietes ist im Bereich der Ortsdurchfahrten bei den Landesstraßen (nicht den Bundesstraßen!) die Stadt Weinheim der zuständige Straßenbaulastträger, sodass hier keine direkten Förderungen von Bund oder Land erfolgen.

Für die Stadt Weinheim besteht die Möglichkeit, ein kommunales Förderprogramm für Hotspots des Lärmaktionsplans an Landesstraßen, welche in Baulastträgerschaft der Stadt liegen, einzurichten. Die Überprüfung eines solchen Förderprogramms war bereits Inhalt des Lärmaktionsplan der Stufe 2. Bei der Überprüfung der Einrichtung eines solchen Förderprogramms wurde festgestellt, dass das Land Baden-Württemberg solche kommunalen Förderprogramme im Rahmen der LGVFG Förderung bezuschusst. Eine Förderung nach dem LGVFG scheidet zu unserem großen Unverständnis allerdings unter anderem aus den beiden folgenden Gründen aus:

- Im Rahmen des Lärmaktionsplans Stufe 2 haben sich in Weinheim zwei Hotspots an Straßen, die sich in der Baulast der Stadt Weinheim befinden, herausgestellt. Beide Hotspots liegen an der L 3408, sind aber räumlich getrennt. Sie werden nicht als eine Maßnahme im Sinne des LGVFG angesehen. Um eine Förderung zu erhalten, muss eine Bagatellgrenze von 50.000 € (zuwendungsfähige Kosten, die 75% der Investitionskosten entsprechen) überschritten werden. Die Bagatellgrenze für nur einen der beiden Hotspotbereiche kann die Stadt Weinheim aber voraussichtlich leider nicht erreichen.
- Selbst wenn die Stadt Weinheim nicht an der Bagatellgrenze scheitern würde, käme für sie eine Förderung nicht in Betracht. Denn nach Aussage des Regierungspräsidiums Karlsruhe sind für die Förderung im Vorfeld Gutachten und Dokumentationen über die Schallschutzmaßnahmen in den einzelnen Wohneinheiten notwendig, die selbst nicht gefördert werden. Die Kosten dafür gehen zu Lasten der Stadt Weinheim. Die Stadt Weinheim ist der Ansicht, dass die Vorlage von solch umfangreichen Gutachten in keinem vertretbaren Verhältnis zum Umfang der eigentlichen Maßnahme oder gar der Förderung steht.

In Anbetracht der oben beschriebenen Gründe sieht die Stadt Weinheim die Fördervoraussetzungen von Seiten des Landes Baden-Württemberg für die passive Lärmsanierung vor allem für kleinere und mittlere Kommunen als nicht zweckmäßig an. Es ist daher nicht verwunderlich, dass diese Förderung bis zum letzten von der Stadt recherchierten Stand Ende 2019 gemäß der Rückmeldung aller Regierungspräsidien im Land Baden-Württemberg noch von keiner Kommune in Baden-Württemberg in Anspruch genommen wurde. Deshalb wurde mit dem zuständigen Verkehrsminister des Landes Baden-Württemberg Kontakt aufgenommen, um eine Änderung der Förderbedingungen anzustoßen. Alle bisherigen Bemühungen von Seiten der Stadtverwaltung (offizielle Schreiben der beiden Bürgermeister, persönliche Gespräche zwischen dem Verkehrsminister und dem Oberbürgermeister, Kontakt über einen Landtagsabgeordneten) sind bisher leider ohne Erfolg geblieben.

Die Kosten für ein kommunales Förderprogramm zur Lärmsanierung von Bestandsgebäuden sind schwer abschätzbar, da diese von mehreren Faktoren (u. a. Alter der Bestandsgebäude, Grundrisse der Wohnungen, Unterstützung des Landes durch GVFG-Mittel) abhängig sind. Sobald nach der bereits sattgefundenen Landtagswahl 2021 die neue Landesregierung feststeht, wird die Verwaltung nochmals auf diese zu gehen um das Thema der Förderbedingungen erneut zu thematisieren. Abhängig vom Ausgang dieses Vorgangs, wird dem Gemeinderat anschließend ein Vorschlag unterbreitet wie ein kommunales Förderprogramm konkret aussehen könnte.

Alternativen:

Aufgrund des gesetzlichen Auftrags zur Durchführung einer Lärmaktionsplanung gem. § 47d BImSchG gibt es für die Stadt Weinheim keine Alternative, aufgrund der zwingenden Vorgaben durch die EU – auch nicht in zeitlicher Hinsicht. Die Stadt Weinheim muss dem gesetzlichen Auftrag nachkommen.

Finanzielle Auswirkung:

Für die Umsetzung der im endgültigen Lärmaktionsplan auf Grundlage einer Kosten-Nutzen-Analyse festzulegenden und mit den beteiligten TÖBs abzustimmenden konkreten Maßnahmen zur Lärminderung sind aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten verschiedene Kostenträger zuständig. Damit kann der Lärmaktionsplan – je nach der dann erfolgenden Beschlussfassung des Gemeinderats – auch weitere finanzielle Auswirkungen auf die Stadt Weinheim haben.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Kurzbericht LAP Stufe 3 gem. § 47 d BImSchG
2	Deckblatt Anlagen LAP Stufe 3
3	Rasterlärmkarten LUBW – 3. Kartierungsstufe
4	Schalltechnische Untersuchung

Beschlussantrag:

Der Ausschuss für Technik und Umwelt beschließt die Offenlage und die Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange zum Berichtentwurf des Lärmaktionsplans der dritten Stufe gemäß § 47 d BImSchG.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Stadt/Gemeinde

Weinheim

Zur:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 23.11.2016

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download](#)* eingestellt.

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Stadt/Gemeinde:	Stadt Weinheim
Gemeindegennanziffer:	08226096
Ansprechpartner:	Herr Dominik Perleth
Anschrift:	Stadt Weinheim – Obertorstraße 9 – 69469 Weinheim
E-Mail / Telefon:	d.perleth@weinheim.de / 06201 - 82365
Internetadresse der Gemeinde:	www.weinheim.de

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ²⁾

Die Stadt Weinheim besteht aus der Kernstadt sowie den weiteren Ortsteilen Sulzbach, Lützelsachsen, Hohensachsen, Oberflockenbach, Rippenweier sowie Ritschweier und liegt im Rhein-Neckar-Kreis nordöstlich von Mannheim. Die Stadt hat 45.497 Einwohner (Stand: Dezember 2020) und erstreckt sich auf einer Fläche von 5.811 ha. Gegenstand der von der Landesanstalt für Umwelt, Messung und Naturschutz (LUBW) durchgeführten dritten Kartierungsstufe ist eine Bestandsanalyse der Verlärmung (Stand 2017) durch die folgenden auf der Gemarkung Weinheim verlaufenden, vorhandenen Verkehrswege:

Bundesautobahn: A 5 und A 659

Bundesstraße: B 3 und B 38

Landesstraße: L 3257 (Grundelbachstraße) und L 3408 (Mannheimer Straße, Birkenauer Talstraße), Stadtbahnlinie 5 des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (Schienenverkehrslärm)

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a - f BImSchG.

Vorlage: Musterbericht zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 47d Abs. 2 BImSchG, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 05/2019

* Ausfüllhinweise: www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht_erlaeuterungen_bw.pdf

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
 Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte: http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----	2.147	-----	374
über 55 bis 60	2.630	787	685	192
über 60 bis 65	1.376	198	338	81
über 65 bis 70	662	2	111	0
über 70 (bis 75)	140	0	64	0
über 75	0	-----	0	-----
Summe	4.808	3.134	1.198	647

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	13,1	2.290	2	0	0,8	570	0	0
> 65 dB(A)	3,7	382	0	0	0,2	83	0	0
> 75 dB(A)	0,7	0	0	0	0,0	0	0	0

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ⁶⁾

Insgesamt sind in Weinheim nach den Berechnungsvorschriften der EU-Umgebungslärmrichtlinie entlang der zu kartierenden Straßen der 3. Stufe im Tagesmittel (L_{DEN} > 55 dB(A)) 4.808 Einwohner und in den Nachtstunden (L_{Night} > 50 dB(A)) 3.134 Einwohner unmittelbar betroffen.

Sowohl im Tagesmittel (L_{DEN} > 65 dB(A): 802 Einwohner) als auch in der Nacht (L_{Night} > 55 dB(A): 987 Einwohner) liegen Betroffenheiten oberhalb der Schwellenwerte des Landes Baden-Württemberg vor, für die eine hohe Belastung mit potentiell gesundheitsgefährdender Wirkung gilt und eine Lärmaktionsplanung erforderlich wird.

Vordringlicher Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit Pegeln L_{DEN} > 70 dB(A) (140 Einwohner) und L_{Night} > 60 dB(A) (200 Einwohner).

Hinzu kommen die Betroffenheiten durch den Schienenverkehrslärm der Stadtbahnlinie 5.

Die Anzahl betroffener Einwohner macht eine Maßnahmenplanung erforderlich. Es erfolgt eine vereinfachte Fortschreibung des bestehenden Lärmaktionsplans, da in der 4. Stufe in 2024 ein umfassender Lärmaktionsplan mit erweiterter Kartierungsumfang aufgestellt wird, welcher dann die verkehrlichen Entwicklungen bis 2024 darstellt.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

In Weinheim ist insbesondere die von Nord nach Süd verlaufende B 3 aufgrund Ihrer Parallellage zur Eisenbahnstrecke 3601 und Stadtbahnlinie 5 ein Lärmschwerpunkt. Hinzu kommen weitere Lärmschwerpunkte entlang der der L 3408 (Birkenauer Talstraße) und der L 3257 (Grundelbachstraße, Müllheimer Talstraße).

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	<u>Lärmschutzbauwerke an der BAB A 5:</u> Fahrtrichtung Darmstadt Rastplatz Bauwerk I = 750m, h = 4,0m Fahrtrichtung Darmstadt Bauwerk I = 1,4km, h = 4m - 5m ab Waidsee bis Kreuz Weinheim (entlang Ausfahrspur Richtung Weinheim B 38)	Regierungspräsidium Karlsruhe	
2.	<u>Tempo 30 km/h</u> auf der Mannheimer Straße zwischen Suezkanalweg und Weststraße	Stadt Weinheim	
3.	<u>Lärmsanierungsprogramm</u> des Bundes für die Bergstraße (B 3) und Birkenauer Talstraße (L3408)	Regierungspräsidium Karlsruhe	
4.	<u>Bau der Kreisverbindungsstraße</u> Laudenbach – Hemsbach – Weinheim zur Entlastung der B 3		Verkehrsfreigabe im Mai 2015
5.	<u>Schutzstreifen B 3</u> Herstellung eines Schutzstreifen für Radfahrer an der B 3 zwischen der Nibelungenstraße und der Stadthalle	Stadt Weinheim	August 2020
6.	<u>Geschwindigkeitskontrollen</u> Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet	Stadt Weinheim	andauernd

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾ (Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

1. Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf folgenden Abschnitt unter Berücksichtigung der Hinweise aus dem Kooperationserlass vom 29.10.2018 (Berechnungen nach RLS 90) und den daraus folgenden Abwägungskriterien:

- B 3 nördliche Bergstraße – Ortsdurchfahrt Sulzbach (ganztägig) –
Anmerkung: Aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Kreisverbindungsstraße müssen für diesen Abschnitt der B 3 aktuelle Verkehrsbelastungen erhoben werden. Durch die anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, ist die zeitnahe Durchführung von Verkehrszählungen im Moment nicht zielführend. Es ist angedacht die Verkehrszählung im 3. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.
- B 3 Bergstraße- Eimündung Nibelungenstr. bis Höhe Stadthalle (ganztägig)
- L 3408 (Birkenauer Talstraße) – B 3 bis Ortsausgang Weinheim (ganztägig)

2. Aufnahme / Weiterführung Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die Bundesße B3

3. Verkehrszählung auf der Kreisverbindungsstraße Laudenbach – Hemsbach – Weinheim und der B 3 als Nachweis der Entlastungswirkung

4. Durchführung der Zukunftswerkstatt mit einem Themenfeld Mobilität, bei dem unter anderem die Lärmschwerpunkte mit diskutiert werden sollen
5. Geplante Erstellung eines Mobilitätskonzept im Anschluss an die Zukunftswerkstatt
6. Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

1. Im Rahmen anstehender Fahrbahnsanierungen Überprüfung des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalt auf allen Landes-, Kreis und Bundesstraßen.
2. Bei der Entwicklung neuer Bauflächen wird im Rahmen der Bebauungsplanverfahren regelmäßig ein Schallschutzkonzept erarbeitet. In diesem Zuge werden Optimierungen durch Maßnahmen an der Quelle, das Einhalten von Mindestabständen (Nutzungstrennung), differenzierte Baugebietsausweisungen (Nutzungsgliederung), aktive Schallschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände/-wälle) sowie Schallschutzmaßnahmen an den schutzwürdigen Nutzungen selbst (z.B. Grundrissorientierung, 2. Fassade, geschlossene Laubengänge, Loggien etc. oder passive Schallschutzmaßnahmen geprüft und bei Bedarf verbindlich festgesetzt.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz ¹¹⁾ (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Da im gesamten Betrachtungsgebiet keine zusammenhängenden bebauten Gebiete zu finden sind, welche die Lärmwerte und die Kennzeichnungen eines ruhigen Gebietes einhalten, wird auf die Ausweisung eines solchen Bereiches in Weinheim weiterhin verzichtet.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen ¹²⁾ (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

3.000 Personen

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans ¹³⁾

4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am: 19.04.2021 durch: Amtliche Bekanntmachung

4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom: 26.04.2021 bis: 28.05.2021

4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am:
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am: 14.04.2021
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:
 Art: am:

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

Erfolgt später nach der Offenlage

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾: 6.128,50 €

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾: nicht abschätzbar

5.3 Kosten-/Nutzenanalyse (ggf. auch textliche Beschreibung) ¹⁶⁾

Die beschriebenen Minderungsmaßnahmen können zwar anhand überschlägiger Grobkostenschätzungen finanziell beschrieben werden, jedoch ist die Anzahl der durch die einzelnen Maßnahmen entlasteten Personen schwer valide abzuschätzen. Von einer Entlastung wird dann ausgegangen, sobald der Lärmpegel sinkt, wobei die Höhe der Lärmpegelentlastung keine Rolle spielt.

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)

Kriterien für die Bewertung der vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt anhand:

- der Höhe der Pegelminderung und
- Reduzierung Anzahl Betroffener (Vergleichsrechnung mit und ohne Maßnahmen bei Einführung von Tempo 30 Km/h)

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch: Gemeinderat

am: XX.XX.2021

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am: XX.XX.2021

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

www.weinheim.de

Weinheim, XX.XX.2021

Oberbürgermeister Manuel Just

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel

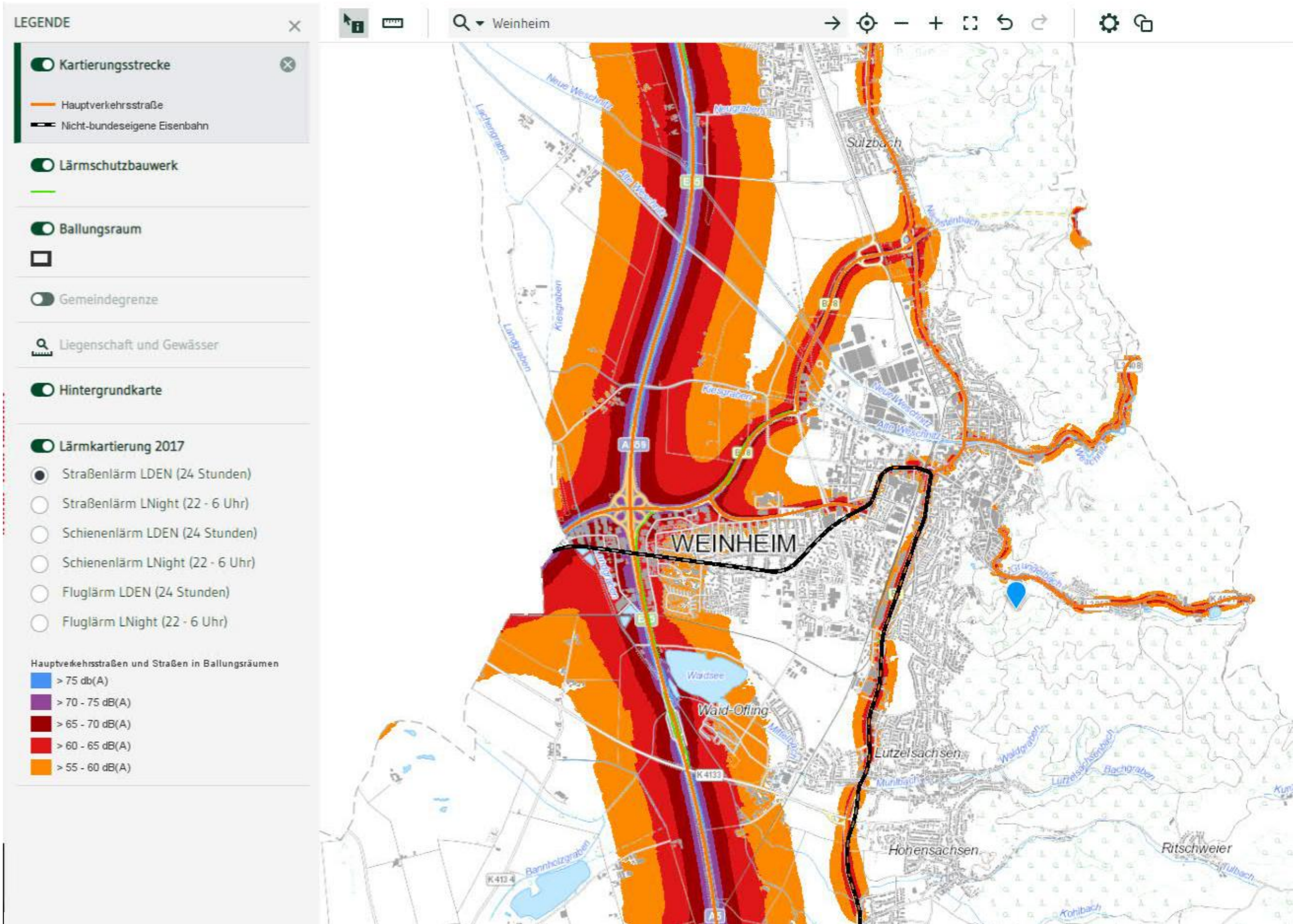


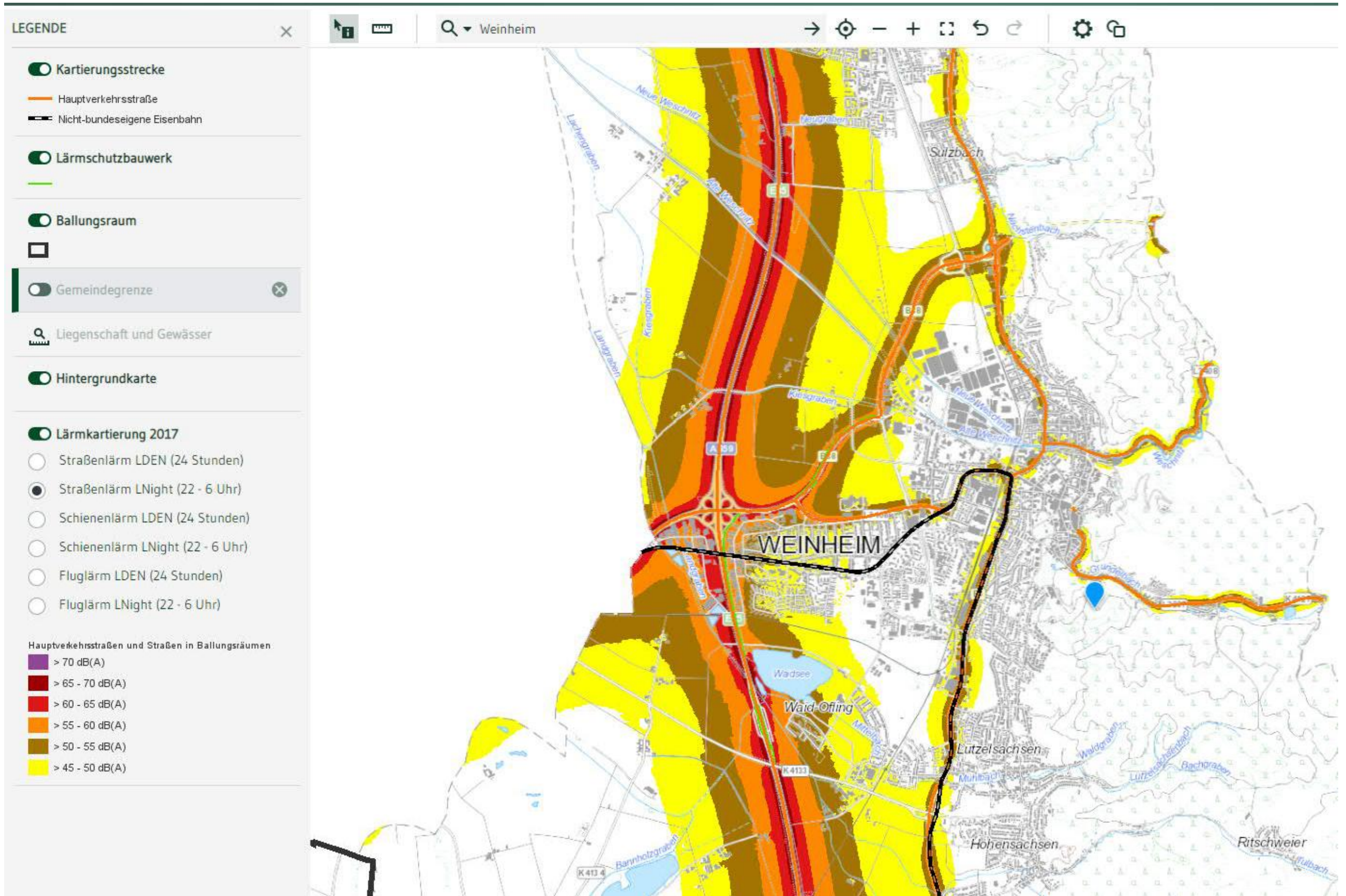
**DECKBLATT ZUR OFFENLAGE DES LÄRMAKTIONSPLAN
DER STADT WEINHEIM (3. STUFE)**

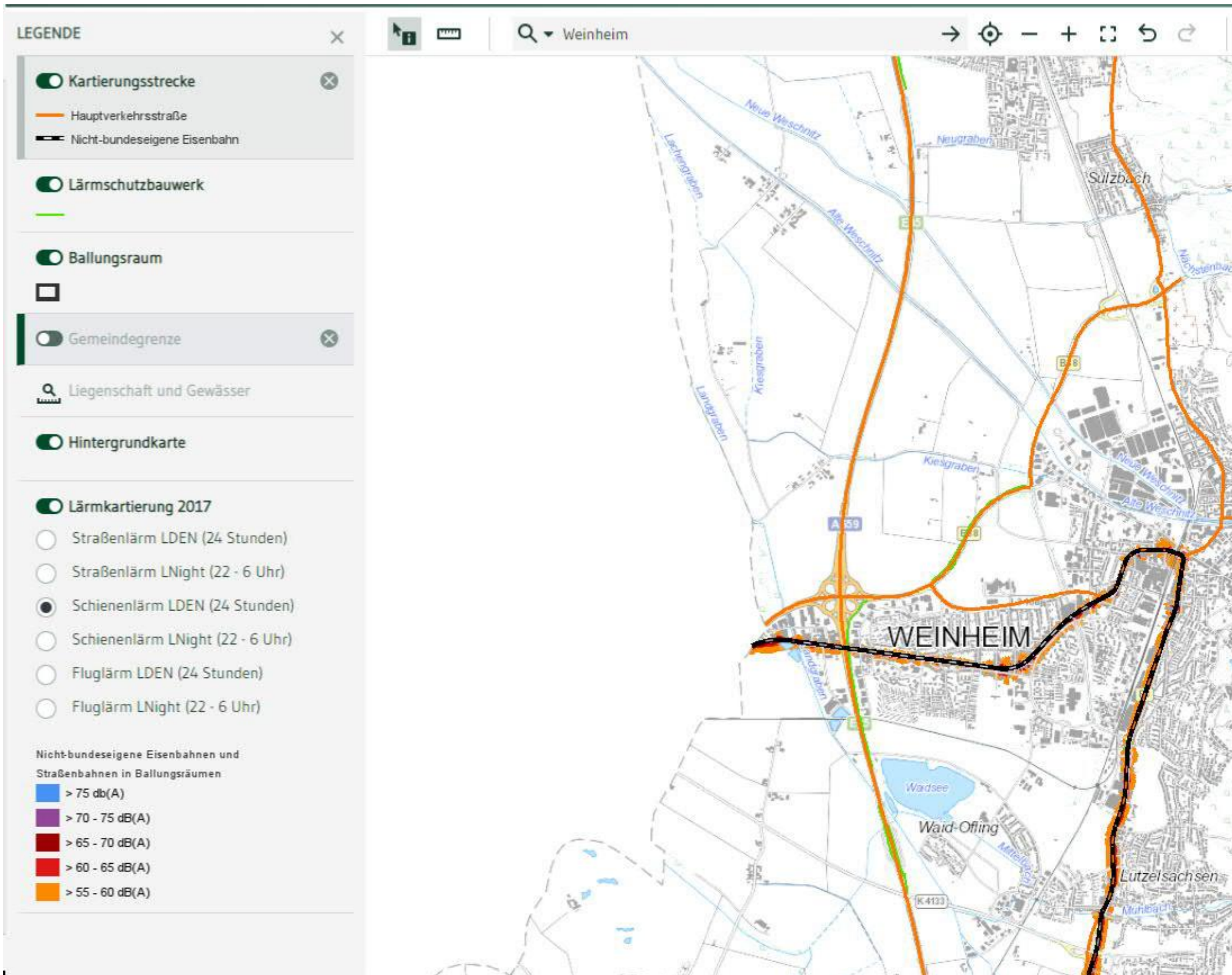
Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

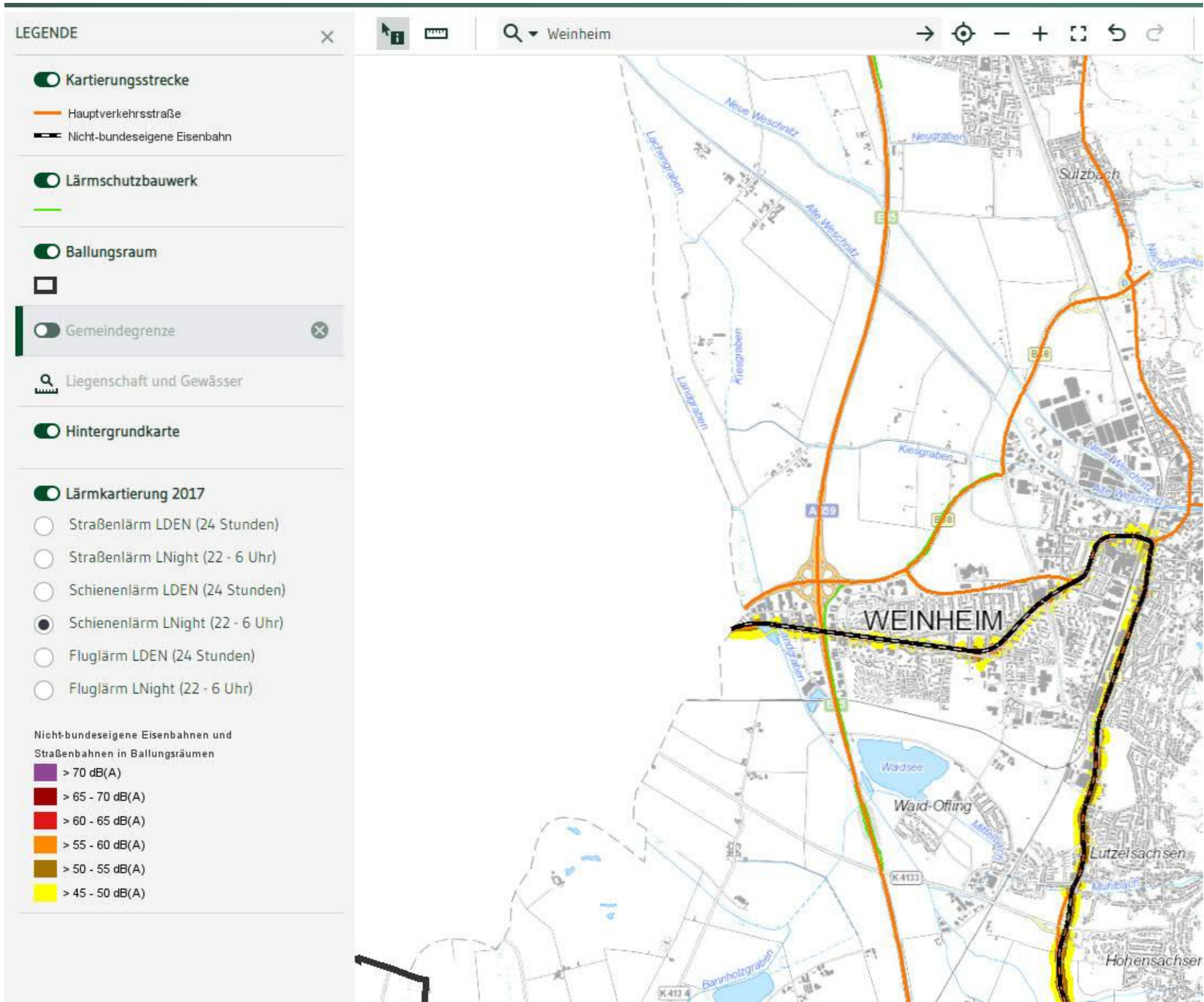
Anlagen zum Lärmaktionsplan der 3. Stufe

- Anlage 1** **Rasterlärmkarte L_{DEN} und L_{Night} für den Straßenverkehr und den Schienenverkehrslärm nicht bundeseigener Eisenbahnen, Quelle LUBW – 3. Kartierungsstufe**
- Anlage 2** **Schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen zur Einführung von Temporeduzierungen auf der B 3 und L 3408**





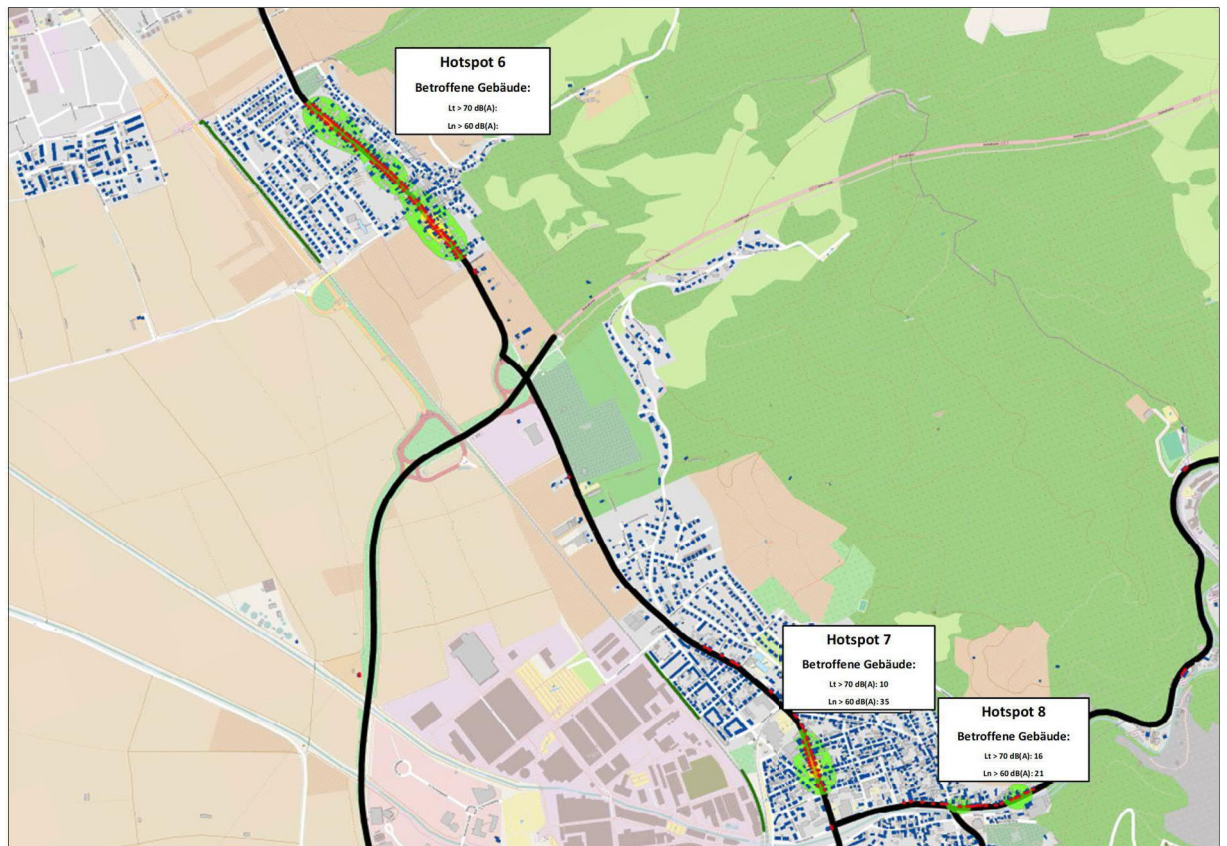




SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

ANLAGE 2 ZUM MUSTERBERICHT DES LÄRMAKTIONSPLAN DER
3. STUFE DER STADT WEINHEIM

33X129940-20
19.02.2021
Revision 01



Quelle: © Pöry Deutschland GmbH, 2014

STADT WEINHEIM



Amt für Stadtentwicklung
Obertorstraße 9
69469 Weinheim

Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen zur Einführung
von Temporeduzierungen auf der B 3 und L 3408

Kontrollblatt

Kunde	Stadt Weinheim
Titel	Anlage zum Lärmaktionsplan Stufe 3
Projekt	Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen zur Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen
Phase	Revision 01
Projekt Nr.	33X129940-20
Dateiname	202101XX_SU_Temporeduzierung_Weinheim_rev1.docx
Ablageort	P:\Umwelt\33X169525 LAP 2013\Tempo 30 Weinheim\300_Planung\320_Planungsprodukte\2021\Tempo 30\20210219_SU_Temporeduzierung_Weinheim_rev1.docx

Revisionen

Original	
Datum	10.02.2021
Verfasser/Position/Unterschrift	Reinert

Kontrolldatum	19.02.2021
Überprüft von/Position/Unterschrift	Thiel

A

Datum	
Verfasser/Position/Unterschrift	

Kontrolldatum	
Überprüft von/Position/Unterschrift	

B

Datum	
Verfasser/Position/Unterschrift	

Kontrolldatum	
Überprüft von/Position/Unterschrift	

Kontakt

AFRY Deutschland GmbH
Lazarettstraße 15
45127 Essen
www.afry.com

Holger Thiel
Tel. 0201 82054-59
Fax 0201 82054-22
holger.thiel@afry.com

Kai Reinert
Tel. 0201 8205413
kai.reinert@afry.com

Copyright © AFRY Deutschland GmbH

Alle Rechte vorbehalten. Weder Teile des Berichts noch der Bericht im Ganzen dürfen ohne die ausdrückliche schriftliche Genehmigung von AFRY Deutschland GmbH in irgendeiner Form vervielfältigt werden.

Inhalt

1	AUFGABENSTELLUNG UND METHODIK	6
2	GRUNDLAGEN	7
2.1	Rechtliche Grundlagen	7
2.1.1	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung	7
2.2	Schalltechnische Grundlagen	8
2.2.1	Allgemeines	8
2.2.2	Straßenverkehrslärm	8
2.3	Datengrundlagen	8
3	ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN	10
4	METHODIK	11
5	EMISSIONSBERECHNUNGEN	11
6	IMMISSIONSBERECHNUNGEN	13
6.1	B 3 (Nördliche Bergstraße) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021	13
6.2	B 3 (Bergstraße)	14
6.3	L 3408 (Birkenauer Talstraße)	20
7	EMPFEHLUNGEN	22
7.1	B 3 (Nördliche Bergstraße) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021	22
7.2	B 3 (Bergstraße)	22
7.3	L 3408 (Birkenauer Talstraße)	22
7.4	Lärmsanierung	23

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Flächennutzung in Weinheim (Quelle: Geoportal BW)	10
Abbildung 2:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)	13
Abbildung 3:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)	13
Abbildung 4:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)	13
Abbildung 5:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)	13
Abbildung 6a:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil	14
Abbildung 6b:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil	14
Abbildung 7a:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil	16
Abbildung 7b:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil	16
Abbildung 8a:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil	16
Abbildung 8b:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil	16
Abbildung 9a:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil	16
Abbildung 9b:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil	16
Abbildung 10:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)	20
Abbildung 11:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)	20

Abbildung 12:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)	21
Abbildung 13:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)	21

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV	7
Tabelle 2:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der B 3 (OD Sulzbach)	11
Tabelle 3:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der B 3 (Bergstraße)	11
Tabelle 4:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der L 3408 (Abschnitt B 3 – Grundelbachstraße)	12
Tabelle 5:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der L 3408 (Abschnitt Grundelbachstraße - Ortsausgang)	12

Anlagenverzeichnis

Anlage	Bezeichnung	Inhalt
1	Tabelle 1	<i>B 3 (Nördliche Bergstraße) – Ortsdurchfahrt Sulzbach Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Tag Bestand und durchgehend v = 30 km/h im o.g. Abschnitt Bewertung nach Kooperationserlass (IRW = 65 dB(A) tags)</i>
1	Tabelle 2	B 3 (Bergstraße) – Einmündung Langmaasweg. bis Höhe Stadthalle Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Tag und Nacht Bestand und durchgehend v = 30 km/h im o.g. Abschnitt Bewertung nach Kooperationserlass (IRW = 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts)
1	Tabelle 3	L 3408 (Birkenauer Talstraße) – Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Tag und Nacht Bestand und durchgehend v = 30 km/h im o.g. Abschnitt Bewertung nach Kooperationserlass (IRW = 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts)

1

AUFGABENSTELLUNG UND METHODIK

Im Ergebnis der nach EU-Richtlinie 2002/49/EG durchzuführenden Umgebungslärmkartierung sind im Stadtgebiet Weinheim Einwohner ermittelt worden, die durch Straßenverkehrslärm von mindestens 65 dB(A) im Tagesmittel und/oder 55 dB(A) in der Nacht betroffen sind.

Die Stadtverwaltung Weinheim hat daher beschlossen, in die Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplans der dritten Stufe eine Überprüfung der folgenden Straßenabschnitte mit einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aufzunehmen:

- *B 3 (Nördliche Bergstraße) – Ortsdurchfahrt Sulzbach*
Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h (Tag / Nacht)
(Aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Kreisverbindungsstraße müssen für diesen Abschnitt der B 3 aktuelle Verkehrsbelastungen erhoben werden. Durch die anhaltenden Einschränkungen durch die Corona-Pandemie, ist die zeitnahe Durchführung von Verkehrszählungen im Moment nicht zielführend. Es ist angedacht die Verkehrszählung im 3. Quartal 2021 nachzuholen und darauf aufbauend diesen Straßenabschnitt in diesem Bericht später zu ergänzen)
- B 3 (Bergstraße) – Eimündung Langmaasweg. bis Höhe Stadthalle
Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h (Tag / Nacht)
- L 3408 (Birkenauer Talstraße) – Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim
Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h (Tag / Nacht)

Die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Beschränkung oder zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung im Rahmen der Lärmaktionsplanung setzt voraus, dass gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist und eine fehlerfreie Ermessensabwägung stattgefunden hat. Liegt eine fehlerfreie Ermessensabwägung vor und wird die verkehrsrechtliche Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen, ist die zuständige Fachbehörde zur Umsetzung verpflichtet.

Der vorliegende Bericht als Anlage zum Lärmaktionsplan der 3. Stufe dient der Bearbeitung und Bewertung der für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte. Dabei sind die nachfolgenden Aufgaben zu erbringen:

- Ermittlung der Emissionspegel des Verkehrsträgers und der Beurteilungspegel an den Gebäuden nach RLS 90 für den Bestand Tag/Nacht
- Anzahl der betroffenen Gebäude und Maß der Überschreitung der nach Kooperationserlass empfohlenen Richtwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts
- voraussichtliche Lärminderung durch eine Temporeduzierung auf $v = 30$ km/h in Bereichen mit $v = 50$ km/h im Bestand
- eine Stellungnahme zu
 - den Auswirkungen auf die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs sowie zu Verkehrsverlagerungen/Verdrängungseffekten unter Berücksichtigung der Straßenfunktion
 - Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr
 - Auswirkungen auf die Luftreinhaltung
 - Auswirkung auf den ÖPNV

2 GRUNDLAGEN

2.1 Rechtliche Grundlagen

2.1.1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung

Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs auf der Grundlage des § 45 der Straßenverkehrsordnung (StVO) mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen. Demnach dürfen entsprechende Maßnahmen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht [...]. Vorgaben zu Voraussetzungen einer Abwägung und Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen wie das Erreichen bestimmter Lärmwerte sind in der StVO jedoch nicht enthalten, so dass die Vorgaben durch Verwaltungen oder im Streitfall durch die Rechtsprechung festgelegt werden (müssen). Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Als Orientierungshilfe für die Entscheidung über die Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen hat das Bundesverkehrsministerium die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV herausgegeben.

Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter Nr. 2.1 dargestellten Richtwerte sind nach „höchstrichterlicher Rechtsprechung dahingehend zu interpretieren, dass bei Überschreiten dieser Werte von einer Reduzierung des Ermessens hin zu einer Pflicht zum Eingreifen auszugehen ist. Diese Werte stellen demnach keine Eingriffsschwelle dar. Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind bereits bei deutlich niedrigeren Werten ermessensgerecht zu prüfen.“ Die für die Abwägung anzusetzenden Beurteilungspegel sind nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90 zu berechnen.

Tabelle 1: Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV

	Tag 6.00 bis 22.00 Uhr	Nacht 22.00 bis 6.00 Uhr
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	70 dB(A)	60 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	72 dB(A)	62 dB(A)
in Gewerbegebieten	75 dB(A)	65 dB(A)

Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn 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 und damit den Anwohnern zugemutet werden kann. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).

Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, 10 S 2449/17, Rn. 28).

2.2 Schalltechnische Grundlagen

2.2.1 Allgemeines

Der von der Quelle ausgehende Schall, die Schallemission, und der an einem bestimmten Ort (Immissionsort) ankommende Schall, die Schallimmission, werden grundsätzlich berechnet.

Die Beurteilung wird anhand von Mittelungspegeln vorgenommen. In die Mittelungspegel gehen Stärke und Dauer der Einzelgeräusche ein. Durch die A-Bewertung wird der frequenzabhängigen Empfindlichkeit des menschlichen Gehörs Rechnung getragen.

2.2.2 Straßenverkehrslärm

Bei der Berechnung von Mittelungspegeln ausgehend vom Straßenverkehr werden folgende Faktoren berücksichtigt:

- Verkehrsmenge (durchschnittlicher täglicher Verkehr – DTV)
- Verkehrszusammensetzung (Lkw-Anteil)
- Fahrgeschwindigkeiten
- Straßenoberfläche
- Entfernung zwischen Emissionsort (Fahrbahn) und Immissionsort (z.B. Wohnhaus)
- Topographische Gegebenheiten, die eine freie Schallausbreitung verhindern
- Störeinflüsse durch Steigung der Straße oder signalgesteuerte Einmündungen
- Boden- und Meteorologiedämpfung
- Mehrfachreflexionen

Da die Immissionspegel witterungsabhängig sind, liegen außerdem folgende Annahmen zugrunde:

- Leichter Wind (ca. 3 m/s), der von der Straße zum Immissionsort weht
- Temperaturinversionen, die immissionsverstärkend wirken

Die Richtwerte zur Beurteilung der Verkehrsgeräusche gelten während des Tages für eine Beurteilungszeit von 16 Stunden zwischen 6.00 und 22.00 Uhr und während der Nacht für eine Beurteilungszeit von 8 Stunden zwischen 22.00 und 6.00 Uhr.

2.3 Datengrundlagen

Die nachfolgend aufgeführten Unterlagen und Grundlagen finden in den schalltechnischen Berechnungen Verwendung:

- Grundlagendaten (Geländemodell, Gebäudemodell, Straßen) der Lärmkartierung 2017 der LUBW, ergänzt und überprüft anhand von Schrägluftbildern (© Google Maps) und dem Geoportal BW
- Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - RLS 90; Ausgabe 1990
- Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV), BMVBS, November 2007
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) in der aktuell gültigen Fassung
- Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97
- Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schallschutzmaßnahmenverordnung) - (24. BImSchV), 23.09.1997
- Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung) - (16. BImSchV), 12.06.1990
- Flächen- / Gebietsnutzung (Bebauungspläne) der zu untersuchenden Wohngebäude (Beistellung durch die Stadt)

- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung – BauNVO)
- Verkehrsbelastungen für die B 3 und L 3048, Landesanstalt für Umwelt, Baden-Württemberg – 3. Kartierungsstufe 2017
- Schreiben des Ministerium für Verkehr an die Kommunen des Landes Baden-Württemberg vom 29.10.2018, sog. Kooperationserlass
- Verkehrsbeschränkungen zum Schutz vor Lärm und Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007, Karsten Sommer, in Lärmbekämpfung Nr. 2 März 2009

ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN

Das Untersuchungsgebiet der Stadt Weinheim ist aus verkehrlicher Sicht unter anderem durch die Bundesstraße B 3 in Nord-Süd-Richtung und die L 3048 in Ost-West-Richtung gekennzeichnet. Während der westliche Teil des Stadtgebietes u.a. durch Industrieflächen geprägt ist, befinden sich nördlich im Ortsteil Sulzbach sowie östlich in Richtung Landesgrenze Baden-Württemberg / Hessen überwiegend Flächen mit schutzwürdiger Wohnbebauung.

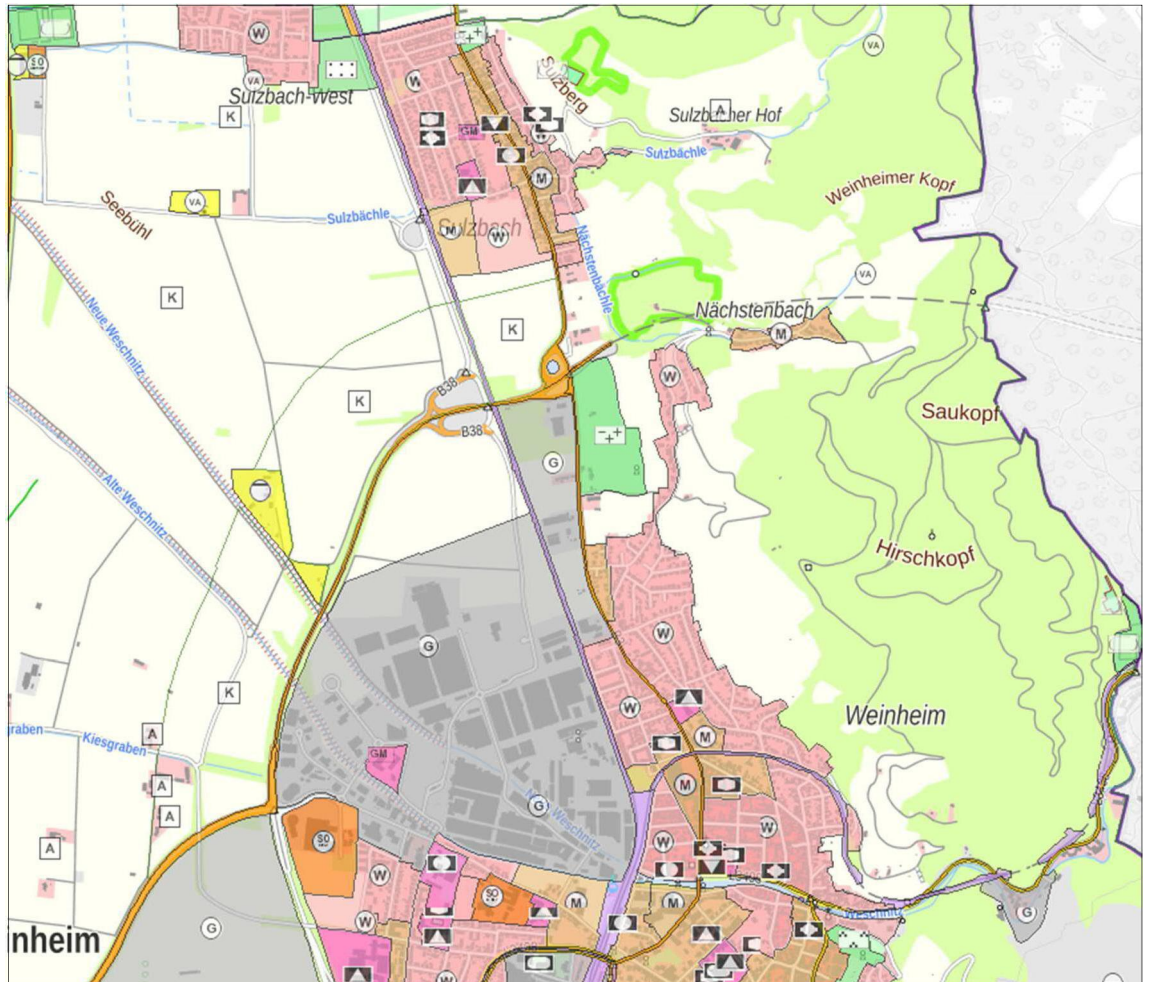


Abbildung 1: Flächennutzung in Weinheim (Quelle: Geoportal BW)

Die B 3 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch Weinheim und bietet im Norden u.a. Anschluss an Heppenheim und Darmstadt, während sie im Süden die Verbindung nach Heidelberg bildet. Die umliegende Bebauung entlang der B 3 (Nördliche Bergstraße) im Ortsteil Sulzbach stellt sich laut Flächennutzungsplan als Mischgebiet (M) dar. Im Stadtgebiet von Weinheim variiert die Gebietsnutzung der beidseitig angrenzenden Bebauung entlang der B 3 (Bergstraße). Im Untersuchungsabschnitt Einmündung Langmaasweg bis in Höhe Stadthalle befindet sich an der Bundesstraße nach den Darstellungen des Flächennutzungsplans sowohl Wohngebiet (W) als auch Mischgebiet (M).

Die zu untersuchende Verkehrsachse (Birkenauer Talstraße / L 3408) beginnt ab der Bergstraße (B 3) und führt in Richtung Osten zur Landesgrenze. Nördlich der Landesstraße ist bis zur Ortsausfahrt Weinheim in Höhe des Bahnübergangs Weschnitzalbahn schutzwürdige Bebauung vorhanden. Die Flächennutzung in diesem Bereich ist dabei als Wohngebiet (W) ausgewiesen. Südlich des Untersuchungsabschnitts verläuft parallel zum Straßenverlauf der Fluss Weschnitz.

4 METHODIK

Die Berechnung der Schallausbreitung erfolgt mit dem Programmpaket "SoundPlan" der Firma Braunstein+Berndt in der Version 8.2. Vor Ablauf des Programms werden die für die Schallausbreitung bedeutsamen topographischen Gegebenheiten in dreidimensionale, digitale Informationen überführt. Aus der koordinatenmäßig erfassten Geometrie und weiteren Kennwerten, wie z.B. dem Emissionspegel, wird der Schallpegel an einem Immissionsort bestimmt.

5 EMISSIONSBERECHNUNGEN

In den nachfolgenden Tabellen sind die Eingangsdaten der Berechnungen sowie die sich daraus ergebenden Emissionspegel für $v = 50 \text{ km/h}$ und $v = 30 \text{ km/h}$ auf den betroffenen Verkehrsachsen dokumentiert. Es wurde auf allen Straßenabschnitten ein emissionsneutraler Belag (Korrektur DStrO = 0 dB(A)) angesetzt. Weitere Korrekturen für Mehrfachreflexionen sind in den Berechnungen berücksichtigt worden. Für Mehrfachreflexionen beträgt der (nach Pkt. 4.4.2.1.3.1 RLS 90) berechnete Zuschlag maximal 3,2 dB(A), abhängig von der mittleren Höhe und dem Abstand der gegenüberliegenden Hausfassaden. Der maximale Emissionspegel der einzelnen Untersuchungsabschnitte ist nachfolgend aufgeführt.

Tabelle 2: Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für $v = 50 \text{ km/h}$ und $v = 30 \text{ km/h}$ auf der B 3 (OD Sulzbach)

B3 (OD Sulzbach)								
	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke		Anteil SV		Emissionspegel			
	Kfz/h		%		dB(A)			
					$v = 50 \text{ km/h}$		$v = 30 \text{ km/h}$	
DTV [Kfz/24h]	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag	Nacht	Tag	Nacht

Tabelle 3: Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für $v = 50 \text{ km/h}$ und $v = 30 \text{ km/h}$ auf der B 3 (Bergstraße)

B3 (Bergstraße) – Langmaasweg – Einmündung Birkenauer Talstraße								
	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke		Anteil SV		Emissionspegel			
	Kfz/h		%		dB(A)			
					$v = 50 \text{ km/h}$		$v = 30 \text{ km/h}$	
DTV [Kfz/24h]	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag	Nacht	Tag	Nacht
12.175	700	122	2,0	2,5	62,2	54,9	59,8	52,5

Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringern sich die Emissionspegel auf dem entsprechenden Straßenabschnitt um 3 dB(A) am Tag und in der Nacht (ungerundet 2,4 dB(A)).

Tabelle 4: Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für $v = 50$ km/h und $v = 30$ km/h auf der L 3408 (Abschnitt B 3 – Grundelbachstraße)

L 3408 (Birkenauer Talstraße) Einmündung B 3 – Einmündung Grundelbachstraße								
DTV [Kfz/24h]	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke		Anteil SV		Emissionspegel			
	Kfz/h		%		dB(A)			
					v = 50 km/h		v = 30 km/h	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag	Nacht	Tag	Nacht
15.000	872	131	4,0	4,0	63,3	54,6	60,9	52,2

Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringern sich die Emissionspegel auf dem entsprechenden Straßenabschnitt um 3 dB(A) am Tag und in der Nacht (ungerundet 2,4 dB(A)).

 Tabelle 5: Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für $v = 50$ km/h und $v = 30$ km/h auf der L 3408 (Abschnitt Grundelbachstraße - Ortsausgang)

L 3408 (Birkenauer Talstraße) Einmündung Grundelbachstraße - Ortsausgang								
DTV [Kfz/24h]	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke		Anteil SV		Emissionspegel			
	Kfz/h		%		dB(A)			
					v = 50 km/h		v = 30 km/h	
	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag (6-22 Uhr)	Nacht (22-6 Uhr)	Tag	Nacht	Tag	Nacht
11.880	690	105	4,0	4,0	61,9	53,7	59,5	51,2

Durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h verringern sich die Emissionspegel auf dem entsprechenden Straßenabschnitt um 3 dB(A) am Tag und in der Nacht (ungerundet 2,4 / 2,5 dB(A)).

6

IMMISSIONSBERECHNUNGEN

Die Ermessensabwägung über die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen erfordert die Berechnung von Beurteilungspegeln nach den Vorgaben der RLS 90. Bei der Bewertung der vorhandenen Immissionssituation ist gem. dem Kooperationserlass besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Diese Werte werden daher als Immissionsrichtwerte herangezogen.

Die Immissionsberechnungen wurden in Form von Einzelpegelberechnungen an allen Gebäuden entlang der eingangs genannten Straßenabschnitte durchgeführt.

In den Tabellen 1 bis 3 der Anlage 1 sind die Ergebnisse der Einzelpegelberechnungen getrennt nach den untersuchten Straßenabschnitten, den Zeitbereichen Nacht und Tag sowie die zugehörigen Adressen, den Stockwerken und Immissionsortnummern zusammengefasst. Außerdem lässt sich den Tabellen die Gesamtanzahl der Gebäude entnehmen, für die eine Überschreitung der herangezogenen Immissionsrichtwerte im Bestand festgestellt wurde.

Die Ergebnisse der Immissionsberechnungen werden in den nachfolgenden Abbildungen jeweils getrennt für die Zeitbereiche Tag und Nacht für $v = 50 \text{ km/h}$ anhand der Kriterien „Überschreitung der Richtwerte nach Kooperationserlass“ dargestellt (**rot** = Überschreitung des Richtwertes, **grün** = keine Überschreitung des Richtwertes).

6.1 B 3 (OD Sulzbach) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021

Abbildung 2: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand)

Abbildung 3: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand)

Abbildung 4: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – $v = 30 \text{ km/h}$ (Plan)

Abbildung 5: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30 \text{ km/h}$ (Plan)

6.2 B 3 (Bergstraße)

Die Untersuchung der B 3 (Bergstraße) im Stadtgebiet Weinheim umfasst insgesamt 78 Gebäude. Im Bestand wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 66 Gebäuden (entspricht ca. 85 % aller untersuchten Gebäude) entlang der B 3 überschritten. Hierbei wurde an zehn Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 67 Gebäude (entspricht ca. 86 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. Hierbei wurde an 35 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 60 dB(A) in der Nacht ermittelt. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.



Abbildung 6a: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil

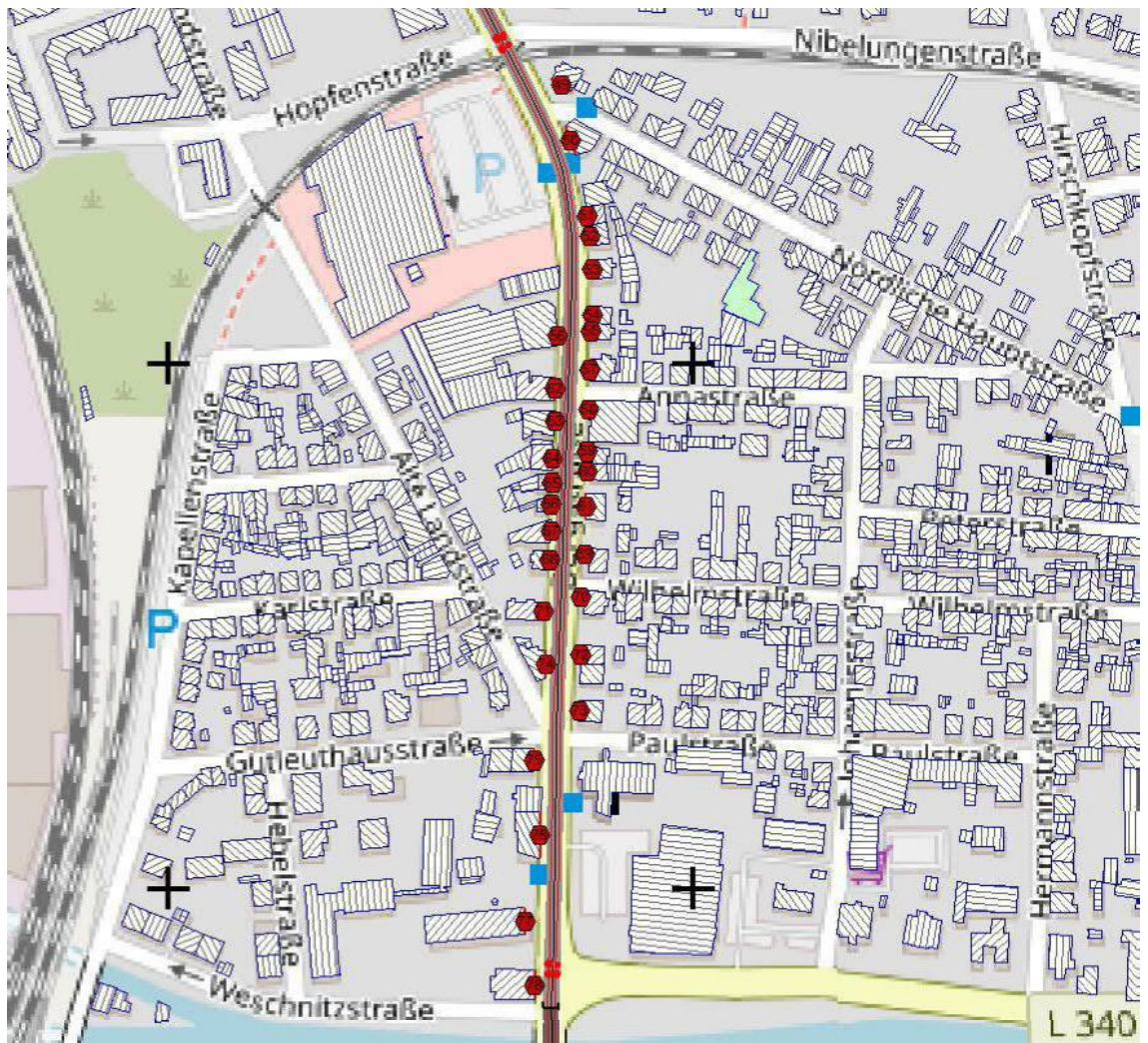


Abbildung 6b: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand), südlicher Teil



Abbildung 7a: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand), nördlicher Teil

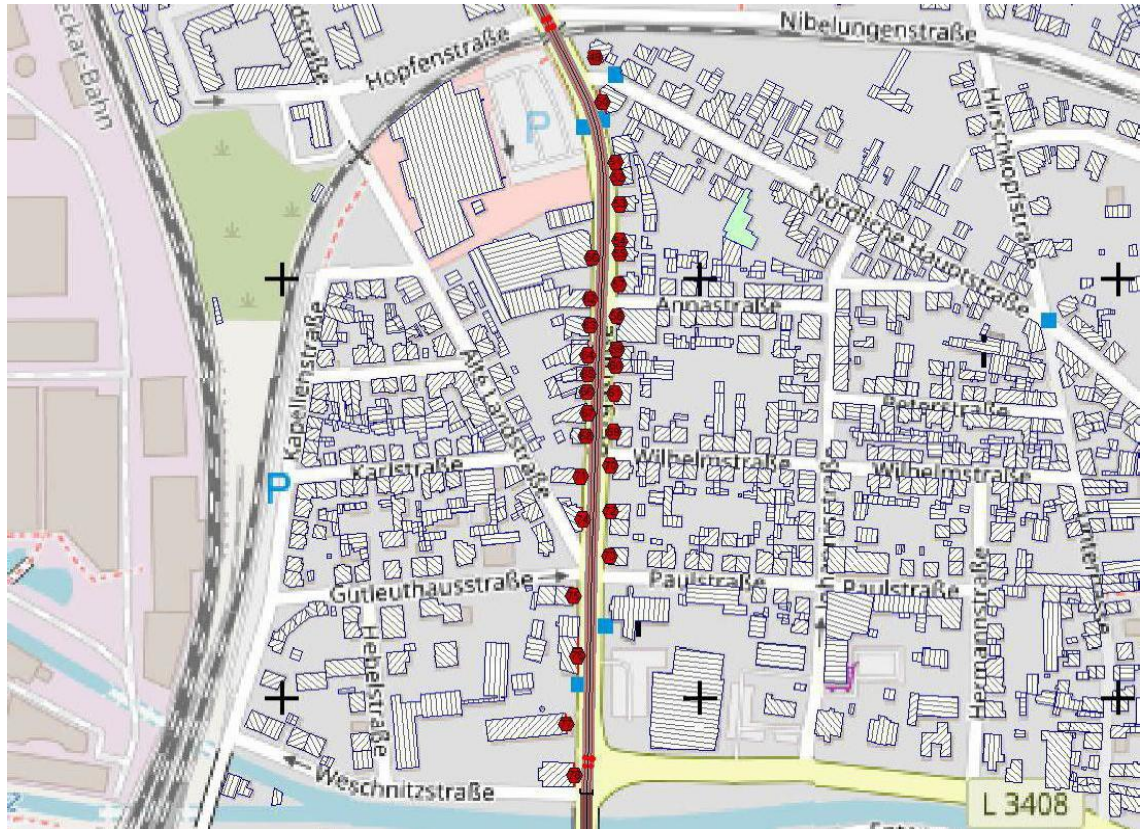


Abbildung 7b: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand), südlicher Teil

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 37 Gebäuden entlang der B 3 überschritten. Es kommt an keinem Gebäude zu einer Richtwertüberschreitung von über 70 dB(A) am Tag.

Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts ($\text{IRW} = 55 \text{ dB(A)}$) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 67 Gebäude betroffen. Hierbei wurde an 11 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 60 dB(A) in der Nacht ermittelt.

Die durchschnittliche Pegelminderung an den straßenseitigen Fassaden der untersuchten Gebäude beträgt bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h am Tag $2,3 \text{ dB(A)}$ und in der Nacht $2,4 \text{ dB(A)}$.

In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude nach Umsetzung von Tempo 30 km/h dargestellt.



Abbildung 8a: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil

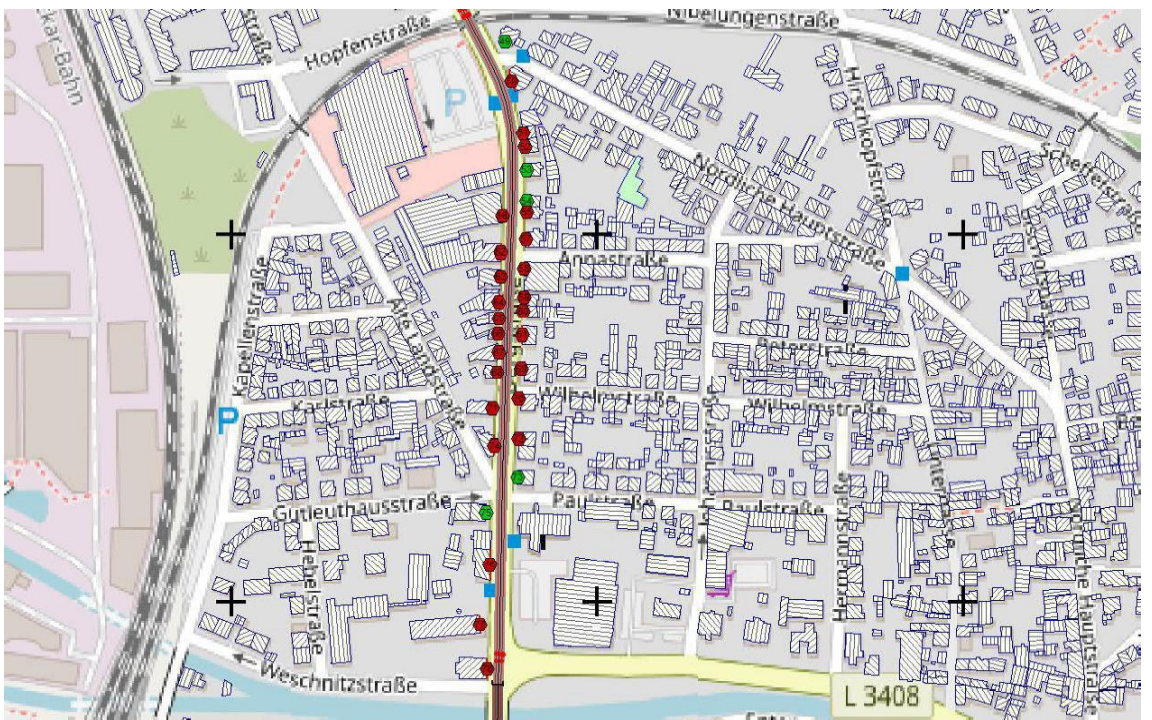


Abbildung 8b: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil

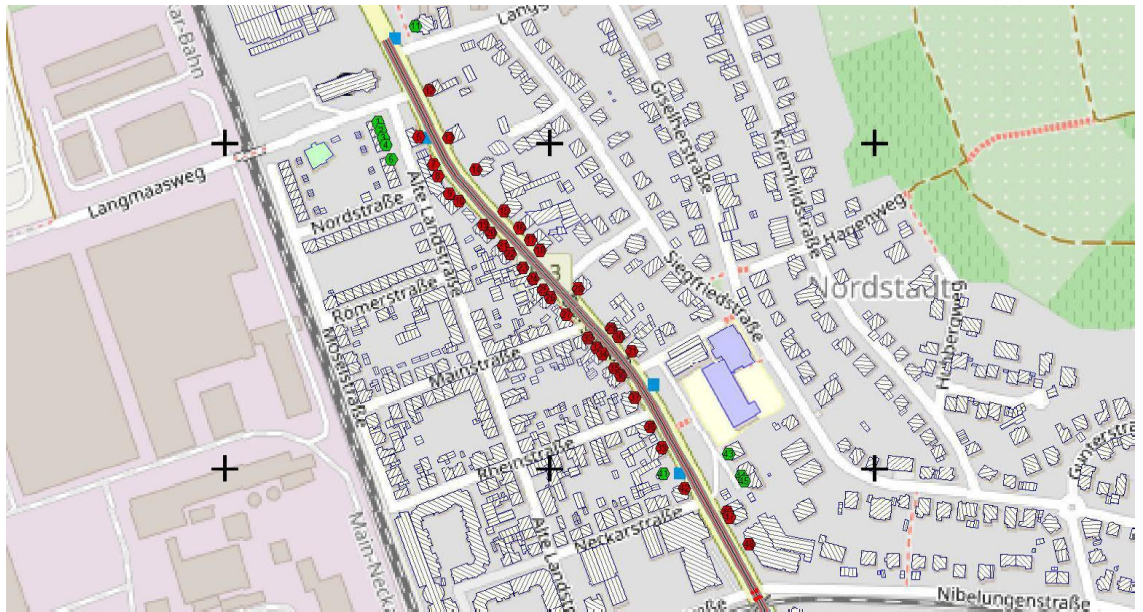


Abbildung 9a: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30 \text{ km/h}$ (Plan), nördlicher Teil

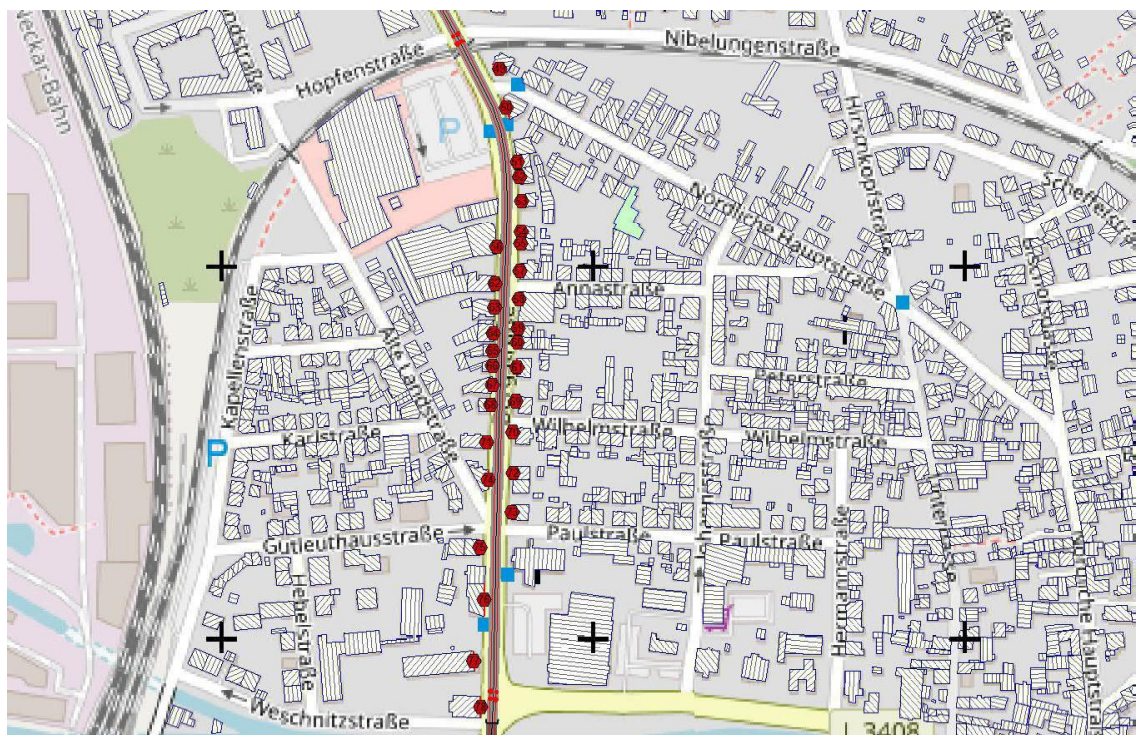


Abbildung 9b: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30 \text{ km/h}$ (Plan), südlicher Teil

6.3 L 3408 (Birkenauer Talstraße)

Die Untersuchung der L 3408 im Stadtgebiet Weinheim umfasst insgesamt 60 Gebäude. Im Bestand wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 34 Gebäuden (entspricht ca. 57 % aller untersuchten Gebäude) entlang der L 3408 überschritten. Hierbei wurde an 16 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 37 Gebäude (entspricht ca. 62 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. Hierbei wurde an 21 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 60 dB(A) in der Nacht ermittelt. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.

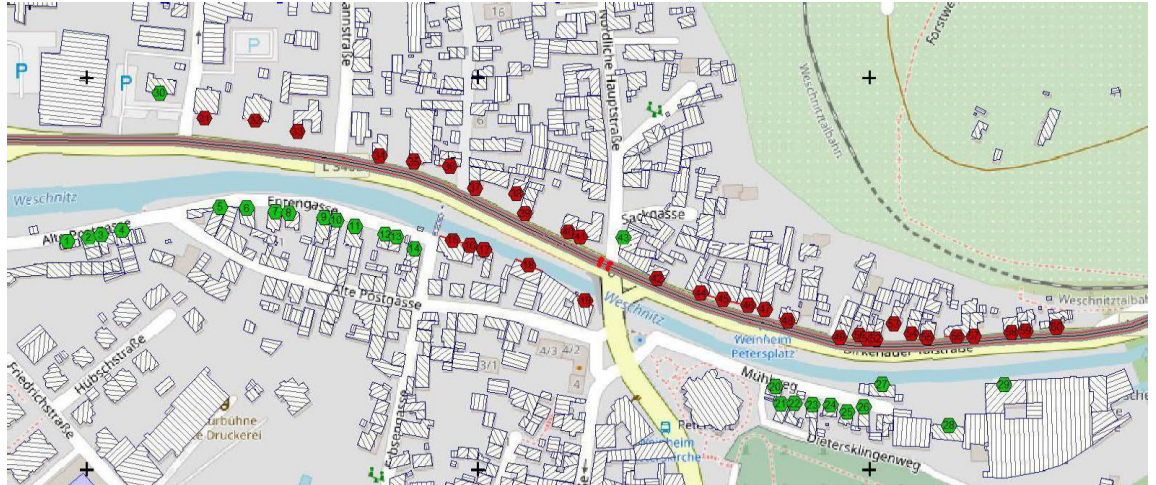


Abbildung 10: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)

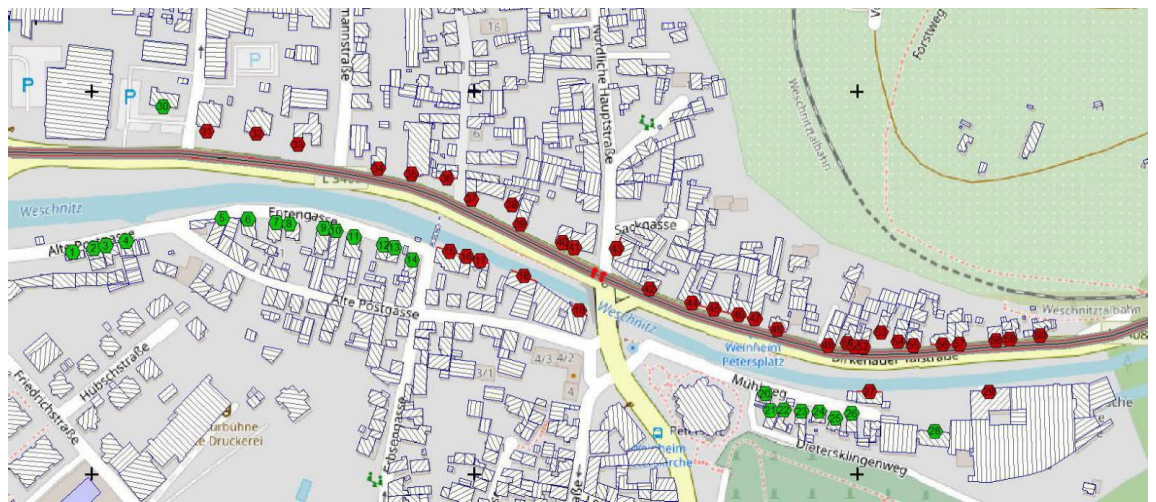


Abbildung 11: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 25 Gebäuden entlang der L 3408 überschritten. Hierbei wurde an zwei Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt.

Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 29 Gebäude betroffen. Hierbei wurde an 12 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von über 60 dB(A) in der Nacht ermittelt.

Die durchschnittliche Pegelminderung an den straßenseitigen Fassaden der untersuchten Gebäude beträgt bei einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h am Tag 2,5 dB(A) und in der Nacht 2,4 dB(A). In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.

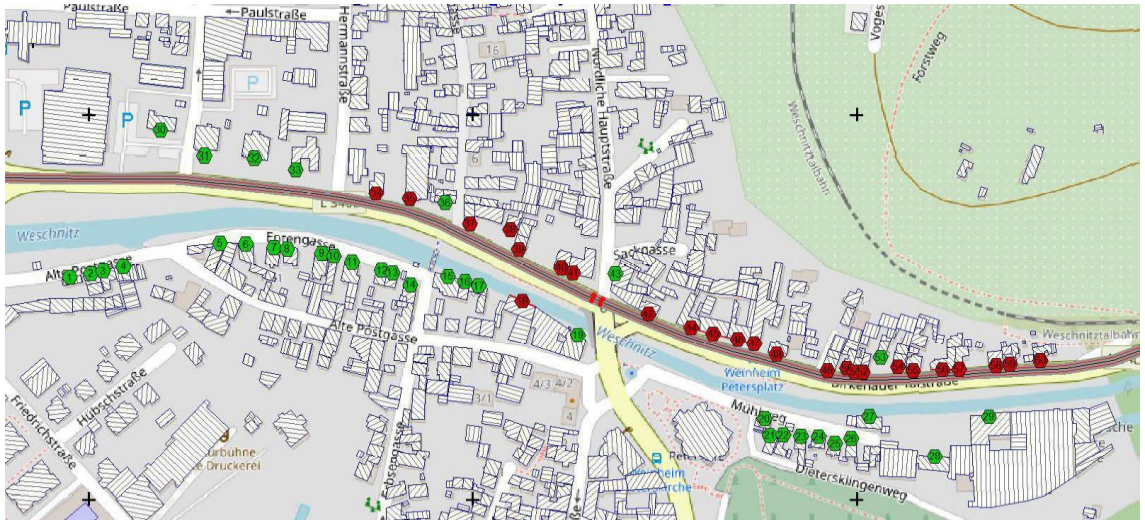


Abbildung 12: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)

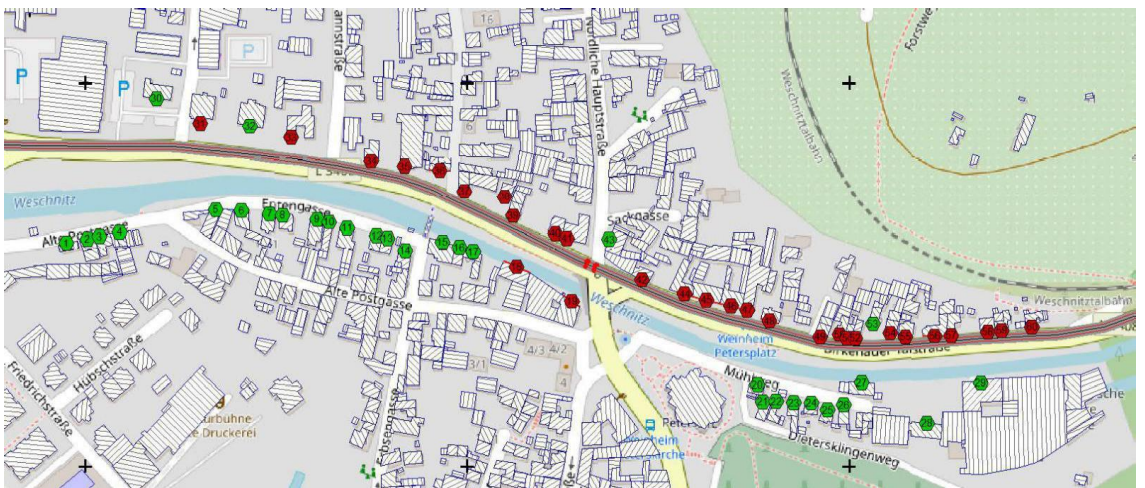


Abbildung 13: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)

7 EMPFEHLUNGEN

7.1 B 3 (OD Sulzbach) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021

7.2 B 3 (Bergstraße)

Der Untersuchungsabschnitt B 3 (Bergstraße) im Stadtgebiet Weinheim beginnt bei der Einmündung Langmaasweg und endet bei der Einmündung Birkenauer Talstraße in Höhe der Stadthalle. Die Abschnittslänge beträgt insgesamt 950 m. Eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ist in diesem Straßenabschnitt nicht vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Bei Einführung von Tempo 30 km/h auf dem gesamten Untersuchungsabschnitt würde sich in beiden Beurteilungszeiträumen eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 46 Sekunden ergeben.

Auf der B 3 verkehren die Routen der Buslinien 631 sowie die Ruftaxilinie 6904, die von dieser Fahrtzeitverlängerung betroffen sind. Es wird davon ausgegangen, dass diese Zunahme der Fahrzeit keine Anpassungen der Umlaufplanung erfordert.

In der Bestandssituation sind am Tag ca. 85 % und in der Nacht ca. 86 % aller Gebäude entlang der B 3 von Richtwertüberschreitungen betroffen. Aufgrund dieser zahlreichen Überschreitungen über die gesamte Länge des Abschnitts verteilt, wird die verkehrsrechtliche Anordnung einer Temporeduzierung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht aus Lärmschutzgründen gemäß Kooperationserlass empfohlen.

7.3 L 3408 (Birkenauer Talstraße)

Der Untersuchungsabschnitt L 3408 (Birkenauer Talstraße) im Stadtgebiet Weinheim beginnt an der Einmündung der B 3 und endet an der Ortsausfahrt auf Höhe der Birkenauer Talstraße 93 (Ende der Wohnbebauung). Die Abschnittslänge beträgt insgesamt ca. 700 m. Eine bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 km/h ist in diesem Straßenabschnitt nicht vorhanden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Bei Einführung von Tempo 30 km/h auf dem gesamten Untersuchungsabschnitt würde sich in beiden Beurteilungszeiträumen eine Fahrtzeitverlängerung von ca. 35 Sekunden ergeben.

Auf der L 3408 verkehrt die Route der Buslinie 684, die von einer Fahrtzeitverlängerung von ca. 35 Sekunden betroffen sind. Es wird davon ausgegangen, dass diese Zunahme der Fahrzeit keine Anpassungen der Umlaufplanung erfordert.

In der Bestandssituation sind am Tag ca. 57 % und in der Nacht ca. 62 % aller Gebäude entlang der L 3408 von Richtwertüberschreitungen betroffen. Aufgrund dieser zahlreichen Überschreitungen über die gesamte Länge des Abschnitts verteilt, wird die verkehrsrechtliche Anordnung einer Temporeduzierung auf 30 km/h am Tag und in der Nacht aus Lärmschutzgründen gemäß Kooperationserlass empfohlen.

7.4 Lärmsanierung

Für die aufgeführten Gebäude mit verbleibenden Überschreitungen der Auslösewerte - nach Einführung von Tempo 30 km/h - sollte die Verfügbarkeit und Einstellung von Haushaltsmitteln für Sanierungsmaßnahmen (i.d.R. Schallschutzfenster und fensterunabhängige Lüfter) geprüft werden bzw. dem zuständigen Straßenbaulastträger angezeigt werden.

Für eine Verifizierung der Wirksamkeit und Akzeptanz einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sollten im Falle einer Umsetzung regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Essen, den 19.02.2021

AFRY Deutschland GmbH



i.V. Holger Thiel



i.A. Kai Reinert

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

B3 Einmündung Langmaasweg - Einmündung Birkenauer Talstraße

HFront	SW	Nutz	IGW		Beurteilungspegel Ist		IGW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IGW-Überschreitung		Pegelminderung	
			Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB(A)	Nacht in dB(A)	Tag in dB	Nacht in dB	Tag in dB	Nacht in dB		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
O	2.OG	WA	65	55	69	62	4,0	6,4	67	60	1,6	4,1	2,3	2,4
IO-Nr.: 77 Weschnitzstraße 1-1														
O	EG	WA	65	55	68	61	2,9	5,3	66	58	0,5	3,0	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	68	61	3,0	5,5	66	59	0,7	3,1	2,3	2,4
IO-Nr.: 78 Bergstraße 67														
O	EG	WA	65	55	71	63	5,6	8,0	69	61	3,2	5,7	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	71	63	5,2	7,6	68	61	2,8	5,3	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	70	62	4,4	6,8	67	60	2,0	4,5	2,3	2,4

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

	Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Bestand und durchgehend v = 30 km/h Bewertung nach Kooperationserlass (IRW: 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) Beurteilungszeitraum Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr), Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)	4 / 5 Anlage 4 zu Drucksache-Nr. 049/21
--	---	--

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

B3 Einmündung Langmaasweg - Einmündung Birkenauer Talstraße

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
2	SW	Stockwerk
3	Nutz	Gebietsnutzung
4-5	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
6-7	Beurteilungspegel Ist	Beurteilungspegel Prognose ohne Lärmschutz Tag/Nacht
8-9	IGW - Überschreitung	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV Tag/Nacht in dB(A)
10-11	Beurteilungspegel Plan	Beurteilungspegel Prognose mit Lärmschutz tags/nachts
12-13	IGW-Überschreitung	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz tags/nachts
14-15	Pegelminderung	Differenz von Prognose mit Lärmschutz zu Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts

--	--	--

	<p>Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Bestand und durchgehend v = 30 km/h Bewertung nach Kooperationserlass (IRW: 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) Beurteilungszeitraum Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr), Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)</p>	<p>5 / 5 Anlage 4 zu Drucksache-Nr. 049/21</p>
--	--	--

Temporeduzierung Weinheim
Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90
L 3408 (Birkenauer Talstraße) - Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim

HFront 1	SW 2	Nutz 3	IGW		Beurteilungspegel Ist		IGW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IGW-Überschreitung		Pegelminderung	
			Tag in dB(A)	Nacht 5	Tag in dB(A)	Nacht 7	Tag in dB (A)	Nacht 9	Tag in dB(A)	Nacht 11	Tag in dB	Nacht 13	Tag in dB	Nacht 15
IO-Nr.: 54 Birkenauer Talstraße 81/1														
S	EG	WA	65	55	68	60	3,0	4,8	66	58	0,6	2,3	2,5	2,4
IO-Nr.: 55 Birkenauer Talstraße 81														
S	EG	WA	65	55	71	62	5,2	7,0	68	60	2,8	4,5	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	61	4,1	5,8	67	59	1,6	3,4	2,5	2,4
IO-Nr.: 56 Birkenauer Talstraße 85														
S	EG	WA	65	55	71	63	5,9	7,7	69	61	3,5	5,2	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,4	6,1	67	59	1,9	3,7	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	60	3,1	4,9	66	58	0,7	2,4	2,5	2,4
IO-Nr.: 57 Birkenauer Talstraße 87														
S	EG	WA	65	55	72	63	6,3	8,0	69	61	3,9	5,6	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,6	6,3	68	59	2,1	3,9	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	60	3,3	5,0	66	58	0,8	2,6	2,5	2,4
IO-Nr.: 58 Birkenauer Talstraße 89														
S	EG	WA	65	55	72	64	6,9	8,6	70	62	4,4	6,2	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	71	62	5,2	7,0	68	60	2,8	4,5	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,9	5,6	67	59	1,5	3,2	2,5	2,4
S	3.OG	WA	65	55	68	60	2,9	4,6	66	58	0,4	2,1	2,5	2,4
IO-Nr.: 59 Birkenauer Talstraße 91														
S	EG	WA	65	55	71	63	5,9	7,6	69	61	3,4	5,2	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,5	6,2	67	59	2,0	3,8	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,4	5,1	66	58	0,9	2,7	2,5	2,4
IO-Nr.: 60 Birkenauer Talstraße 93														
S	EG	WA	65	55	70	62	4,7	6,5	68	59	2,3	4,0	2,5	2,4

Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Bestand und durchgehend v = 30 km/h
Bewertung nach Kooperationserlass (IRW: 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts)
Beurteilungszeitraum Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr), Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)

Temporeduzierung Weinheim
Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90
L 3408 (Birkenauer Talstraße) - Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim

Anlage 1
Tabelle 3

Spaltennummer	Spalte	Beschreibung
1	HFront	Himmelsrichtung der Gebäudeseite
2	SW	Stockwerk
3	Nutz	Gebietsnutzung
4-5	IGW	Immissionsgrenzwert tags/nachts
6-7	Beurteilungspegel Ist	Beurteilungspegel Prognose ohne Lärmschutz Tag/Nacht
8-9	IGW - Überschreitung	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nach 16. BImSchV Tag/Nacht in dB(A)
10-11	Beurteilungspegel Plan	Beurteilungspegel Prognose mit Lärmschutz tags/nachts
12-13	IGW-Überschreitung	Überschreitung des Immissionsgrenzwertes bei aktivem Lärmschutz tags/nachts
14-15	Pegelminderung	Differenz von Prognose mit Lärmschutz zu Prognose ohne Lärmschutz tags/nachts

--	--	--

	Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Bestand und durchgehend v = 30 km/h Bewertung nach Kooperationserlass (IRW: 65 dB(A) tags, 55 dB(A) nachts) Beurteilungszeitraum Tag (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr), Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr)	Seite 4 Anlage 4 zu Drucksache-Nr. 049/21
--	---	--

Beschlussvorlage

Federführung:

Tiefbauamt

Geschäftszeichen:

66/WI

Beteiligte Ämter:

Stadtkämmerei

Datum:

29.03.2021

Drucksache-Nr.

050/21

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung	Ö	Vorberatung	14.04.2021
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	21.04.2021

Anhörung Ortschaftsrat	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Finanzielle Auswirkung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Betreff:

Grundhafte Instandsetzung der Fußgängerüberführung Barbarasteg, Maßnahmenbeschluss zur Ausführungsvariante

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt die Variante „grundhafte Instandsetzung des bestehenden Brückenbauwerks“ für den Barbarasteg in Weinheim.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Dezernat 02
1 x Amt 14
1 x Amt 20
2 x Amt 66

Bisherige Vorgänge:

GR/105/18
GR/145/18

Beratungsgegenstand:

Bereits im Jahr 2018 wurde mit umfangreichen Betonsanierungs- und Beschichtungsarbeiten am Barbarasteg (Baujahr 1979) zur Instandsetzung der beiden Rampen parallel der B3 begonnen. Die Bauwerksprüfung aus dem Jahr 2017 hatte eine Instandsetzung aufgrund der zu geringen Betondeckung über den Bewehrungsstäben, starker Korrosion der oberen Bewehrungslage in Teilbereichen und der verschlissenen Betonbeschichtung zur Erhaltung des Bauwerks erforderlich gemacht.

Die Instandsetzungsarbeiten sollen nun mit dem Hauptsteg und der westlichen Wendelrampe auf einer Gesamtlänge von 350 m abgeschlossen werden. Diese abschließende Maßnahme wird durch das Land Baden-Württemberg (Regierungspräsidium Karlsruhe) über das seit 2019 existierende kommunale Förderprogramm zur Sanierung von Brücken (VwV Kommunalen Sanierungsfonds Brücken) gefördert. Die Stadt Weinheim hat einen Förderantrag eingereicht und eine vorläufige Förderzusage (Förderbescheid AZ: 42a3-3932.1-3-RNK 1.19.11 vom 07.10.2019) in Höhe von 572.800 € (entspricht 50% der vom Regierungspräsidium festgestellten, voraussichtlich zuwendungsfähigen Kosten) erhalten. Der endgültige Förderbescheid wird im Laufe des Frühjahres 2021, nach Übermittlung dieses Gemeinderatsbeschlusses an die Förderstelle, erwartet.

Im Vorfeld der Bauausführung wurde, auch nach mehreren Hinweisen aus Verwaltung und Gemeinderat, geprüft, ob man statt der im Förderantrag eingereichten Instandsetzungsvariante auch einen Teilneubau durchführen kann. Beim Teilneubau soll der Brückenüberbau abgehoben und durch einen neuen ersetzt werden, die Stützen können hierbei erhalten werden. Es wurden ein Aluminiumüberbau und ein Holzüberbau hinsichtlich Energiebedarf, Restnutzungsdauer und Gesamtkosten miteinander verglichen und ins Verhältnis zur geplanten Instandsetzung gesetzt. Eine Teilerneuerung durch eine Stahl-/Spannbetonkonstruktion wurde wegen des hohen Eigengewichts und der hohen Kosten nicht weiterverfolgt. Eine Ansicht der einzelnen Varianten (Aluminium, Vollholz und Brettschichtholz) sind in Anlage 1 dargestellt.

Kosten des Teilbauwerks A (nur Hauptsteg von Kreuzungspunkt bis Wendelrampe):

Bestandsüberbau (Instandsetzung)	820.000 €
Fachwerkkonstruktion Aluminium	1.198.000 €
Fachwerkkonstruktion Holz (Vollholz)	1.360.000 €
Brettschichtträgerkonstruktion Holz	1.252.000 €
Blockträgerkonstruktion Brettschichtholz	1.270.000 €

Die Kosten erhöhen sich bei allen Varianten gegenüber der herkömmlichen (und bei den Rampen bereits ausgeführten) Instandsetzung um fast 50 %, teilweise auch mehr.

Energiebedarf:

Bestandsüberbau Stahl-/Spannbeton	--- (nicht bewertet)
Fachwerkkonstruktion Aluminium	+ 930.000 MJ
Fachwerkkonstruktion Holz (Vollholz)	- 402.000 MJ
Brettschichtträgerkonstruktion Holz	- 150.000 MJ
Blockträgerkonstruktion Brettschichtholz	- 150.000 MJ

Eine Konstruktion aus Aluminium hat mit großem Abstand den höchsten Energiebedarf. Holzkonstruktionen haben aufgrund des nachwachsenden Rohstoffs einen negativen und somit für die Umwelt positiven Energiebedarf. Es wurde der Energiebedarf des gesamten Steges, ohne Widerlager und Wendelrampe, betrachtet.

Restnutzungsdauer:

Bestandsüberbau	30 Jahre
Fachwerkkonstruktion Aluminium	100 Jahre
Fachwerkkonstruktion Holz (Vollholz)	30 Jahre
Brettschichtträgerkonstruktion Holz	30 Jahre
Blockträgerkonstruktion Brettschichtholz	30 Jahre

Die Restnutzungsdauer bei der Aluminiumvariante gilt lediglich für den Überbau. Die Stützen, die nicht neu errichtet werden, haben eine deutlich kürzere Restnutzungsdauer, bei entsprechender Instandsetzung und ggf. Ertüchtigung ca. 50-60 Jahre. Die sehr kurze Restnutzungsdauer bei Holzkonstruktionen macht den Werkstoff an dieser Stelle und für diese Nutzungsform unattraktiv und wird aus diesem Grund vom Fördergeber kritisch gesehen.

Gesamtkosten (geschätzt, nur Hauptsteg von Kreuzungspunkt bis Wendelrampe):

Da außer den oben genannten Kosten für Teilbauwerk A auch noch die Kosten für die Instandsetzung der Wendelrampe, die Ertüchtigung bzw. Aufarbeitung der Stützenköpfe, das Entfernen des Berührungsschutzes (Betonkragplatten über dem ehemaligen Güterbahnhof/rückgebaute Gleistrassen) sowie die Erhöhung des Geländers auf 1,30 m bei einer Gesamtlänge von 350 m hinzukommen, ergeben sich folgende Gesamtkosten der Ausführungsalternativen:

Bestandsüberbau (grundh. Instandsetzung)	ca. 2.000.000 €
Fachwerkkonstruktion Aluminium	ca. 2.378.000 €
Fachwerkkonstruktion Holz (Vollholz)	ca. 2.540.000 €
Brettschichtträgerkonstruktion Holz	ca. 2.432.000 €
Blockträgerkonstruktion Brettschichtholz	ca. 2.450.000 €

Auswertung und Empfehlung:

Bei allen Varianten kann der Überbau der bestehenden Wendelrampe nicht ausgetauscht werden. Dieser Abschnitt muss als Betoninstandsetzung ausgeführt werden. Gleiches gilt für das kurze Stück über die rnv-Linie und die B3 im Osten.

Die Idee der alternativen Überbauausführung wurde in Erwägung gezogen, weil dadurch ein breiterer Steg (Breite bis zu 4 m, im Gegensatz dazu aktuell 3,20 m) entstanden wäre, was Radfahrern und Fußgängern zu Gute gekommen wäre.

Wegen des Anschlusses an die Wendelrampe im Westen und an die beiden Rampen an der B3 im Osten hätte sich die Brücke dort aber wieder verjüngt, der Vorteil des breiteren Steges wäre somit lediglich im Mittelteil gegeben.

Aufgrund der Vergleichsberechnungen zum Energiebedarf, der Restnutzungsdauer und vor allem der Kosten ist daher der Instandsetzungsvariante der Vorzug einzuräumen.

Alternativen:

Die Brücke bleibt im derzeitigen Zustand und wird nicht grundhaft instandgesetzt. Bei fortschreitender Schadensentwicklung wird die Brücke allerdings hinsichtlich ihrer Nutzung eingeschränkt werden müssen (insbesondere wegen der Überführung der DB-Strecke) und dies führt zwangsläufig kurzfristig (spätestens in 5 Jahren bei der nächsten Hauptprüfung) zur Sperrung der Brücke. Ob das Spannbetonbrückenbauwerk dann noch „gerettet“ werden kann, ist fraglich, da das fortschreitende Eindringen von Wasser die Tragkonstruktion irreparabel schädigen wird.

Finanzielle Auswirkung:

Die Gesamtbaukosten für die grundhafte Instandsetzungsvariante betragen insgesamt etwa 2.000.000 € brutto. Im Haushaltsplan 2021 sind im Teilfinanzhaushalt 7 auf dem Investitionsauftrag I54100102217 („Erneuerung Barbarasteg“) Haushaltsmittel in einer Höhe von 300.000 € und eine Verpflichtungsermächtigung in Höhe von 2.000.000 € für die Jahre 2022 und 2023 eingeplant. Die Bauarbeiten sollen in der 2. Jahreshälfte 2021 komplett ausgeschrieben werden. Hierdurch kann gesichert werden, dass die Arbeiten auf der

Oberseite der Rad- und Fußgängerbrücke mit genügend Vorlaufzeit in den schulfreien Zeitfenstern (Ferien) durchgeführt werden können.

Die geplanten Gesamtmittel sind für die grundlegende Instandsetzung, die Planung und sonstige Nebenkosten nach derzeitigem Stand ausreichend.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Bauwerksplan – Schadensbild – Überbauvarianten (Visualisierung)

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt die Variante „grundhafte Instandsetzung des bestehenden Brückenbauwerks“ für den Barbarasteg in Weinheim.

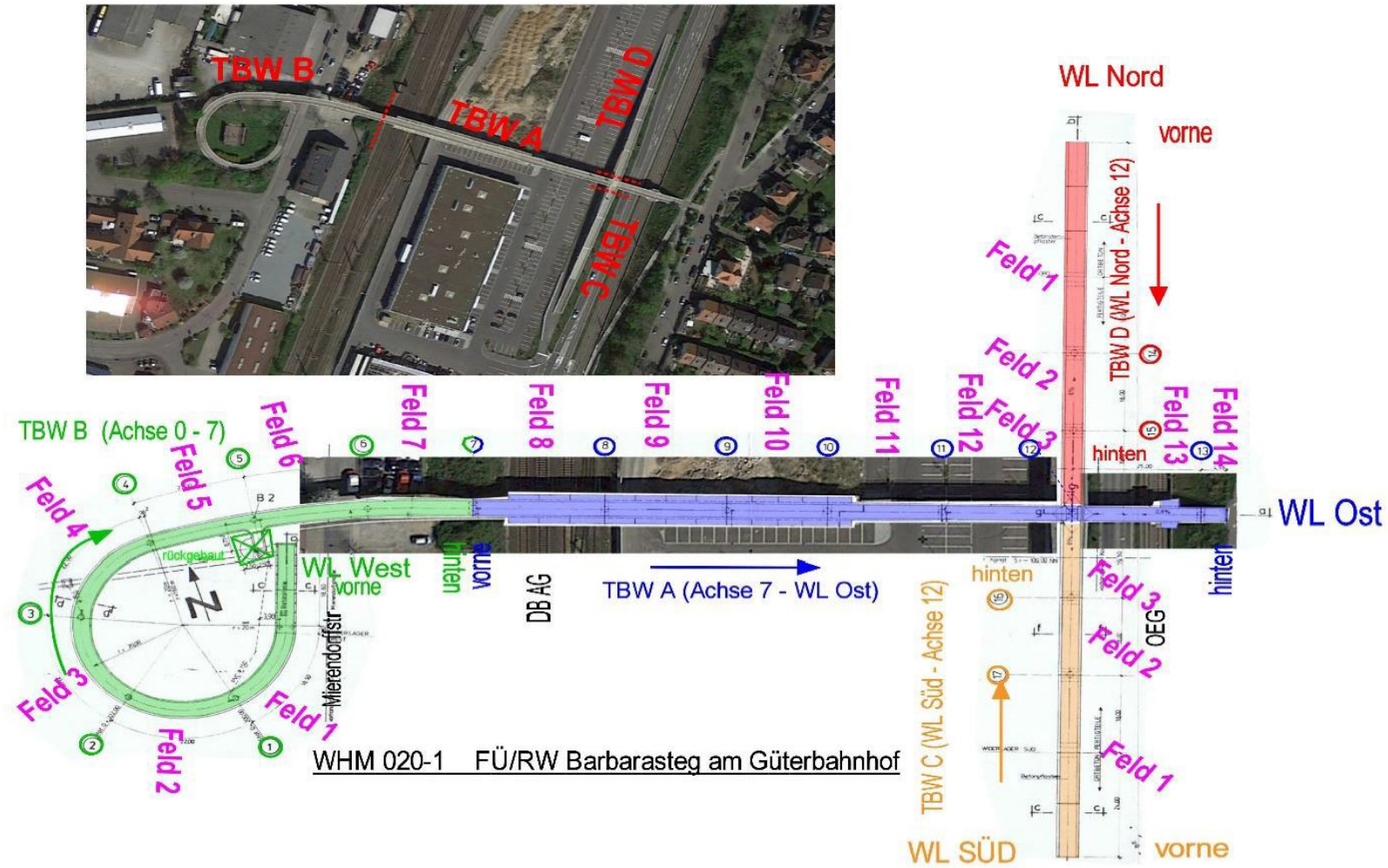
gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

Übersicht Barbarasteg – Luftbild und Bauwerksabmessungen



Schadensbild und Ansicht Barbarasteg





ALU-Variante



Holzfachwerk



Brettschichtholzträger



Blockträger Brettschichtholz

Beschlussvorlage

Federführung:

Tiefbauamt

Geschäftszeichen:

66TO

Drucksache-Nr.

032/21

Beteiligte Ämter:

Eigenbetrieb Stadtentwässerung

Rechnungsprüfungsamt

Stadtkämmerei

Datum:

22.02.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung	Ö	Vorberatung	14.04.2021
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	21.04.2021

Anhörung Ortschaftsrat	<input type="checkbox"/> Ja	<input checked="" type="checkbox"/> Nein
Finanzielle Auswirkung	<input checked="" type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein

Betreff:

Vergabe von Erschließungsträgerleistungen für die Erschließung des Baugebietes

Allmendäcker in Weinheim;

Hier: Nachträge für Planungs- und Überwachungsleistungen

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt die nachträgliche Beauftragung der zusätzlichen Planungs- und Überwachungsleistungen für die Erschließung des Baugebietes Allmendäcker an das Ingenieurbüro GkB (Gesellschaft für kommunale Baulanderschließung mbH) aus Karlsruhe mit einer Honorarsumme in Höhe von 149.848,92 EUR brutto und somit die Erhöhung des Gesamtauftrags auf 784.801,02 EUR brutto.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Dezernat 02
1 x Amt 14
1 x Amt 20
1 x Amt 66

Bisherige Vorgänge:

GR/050/16 Beschluss GR vom 11.05.2016: Beschluss der Entwicklung eines Wohngebietes im Gewann „Allmendäcker“

GR/155/16 Beschluss GR vom 20.09.2017: Beschluss des städtischen Konzepts und des Einstiegs in das Bebauungsplanverfahren

GR/036/18 Beschluss GR vom 18.04.2018: Satzungsbeschluss B-Plan Nr. 1/03-16 für den Bereich „Allmendäcker südlich der Liegnitzer Straße“

GR/039/18 Beschluss GR vom 18.04.2018: Vermarktung Baugebiet Allmendäcker

GR/031/19 Beschluss GR vom 20.03.2019: Vergabe von Erschließungsträgerleistungen

Beratungsgegenstand:

Der Gemeinderat hat am 20.03.2019 beschlossen, die Erschließungsträgerleistungen für die Erschließung des Neubaugebietes „Allmendäcker südlich der Liegnitzer Straße“ als Ergebnis des öffentlichen Teilnahmewettbewerbs an die Gesellschaft für kommunale Baulanderschließung mbH, Karlsruhe in Höhe von 634.952,10 EUR brutto zu vergeben. Die Vergabe beinhaltet auch die Planungs- und Überwachungsleistungen, gemäß der Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).

Für die Erbringung einer fachgerechten Erschließungsträgerleistung mussten von der GkB im Laufe der Planungs- und Ausschreibungsphase zusätzliche Untersuchungs- und Planungsleistungen erbracht werden. Diese wurden auf der Grundlage der HOIA wie folgt angeboten. Für die Überwachung der gleichzeitigen Bauarbeiten mehrerer Fachgewerke wurde gemäß Baustellenverordnung zusätzlich die Sicherheits- und Gesundheitskoordination auf der Baustelle angeboten.

1. Leistungen für die Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) und die Vorplanung (Leistungsphase 2).

Diese Leistungsphasen waren nicht Bestandteil des Wettbewerbs, da man davon ausgegangen war, dass vorhandenen Daten aus dem Bebauungsplanverfahren, dem extern vergebenen Entwässerungskonzept und Baugrunduntersuchungen zur Versickerungsfähigkeit ausreichen sollten. Die im Zuge der Fachplanungen erforderlichen, detaillierteren Baugrunduntersuchungen, insbesondere die Erkundung der Grundwassersituation sowie die Topographie des Baufeldes, bedingten nun den Ansatz der Leistungsphasen 1 und 2.

Die GkB sieht hier jedoch Synergieeffekte und setzt den Honoraranteil der Grundlagenermittlung für die Ingenieurbauwerke gekürzt von 2 % auf 1 % und die Vorplanung gekürzt von 20 % auf 16 % an.

Bei den Verkehrsanlagen erfolgt ein reduzierter Ansatz in der Grundlagenermittlung ebenfalls von 2 % auf 1% und in der Vorplanung von 20 % auf 5 %. Die Leistungen Grundlagenermittlung und Vorplanung schließen mit einer Honorarsumme von 50.241,65 EUR netto, incl. 3 % Nebenkosten ab.

2. Weitere Leistungen fallen für die Baubehelfe (Baugrubenverbau und Unterwasserbetonsole) der Baugruben für die Bauwerke Stauraumkanal und Pumpwerk an.

Nach der Honorarordnung sind Baubehelfe eigenständige Ingenieurbauwerke und daher eigenständig zu planen und statisch zu berechnen. Die Leistungen waren nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Es fallen daher die Leistungen für die Objekt- und Tragwerksplanung an. Die Leistungen schließen mit 55.135,46 EUR netto, incl. 3 % Nebenkosten ab. Das statische System der Baubehelfe konnte erst nach Durchführung der Baugrunduntersuchung und Ermittlung des Grundwasserstands festgelegt werden. Im Gegenzug entfallen die Baubehelfe als Ansatz für anrechenbare Herstellkosten bei den Ingenieurbauwerken selbst.

Die Ansätze bewirkten einen Honoraranteil von 7.437,87 EUR netto incl. 3% Nebenkosten.

3. Als Überwachungsleistung kommt die Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination auf der Baustelle gemäß der Baustellenverordnung hinzu. Die Leistungen waren nicht Bestandteil des Wettbewerbs. Davon war Abstand genommen worden, da diese Leistungen keine Planungsleistungen sind. Der Wettbewerb war jedoch für Planungsleistungen ausgerufen. Eine Einbeziehung hätte Einfluss auf den Bewertungsteil Honorar nehmen können.

Der langen Bauzeit geschuldet, schließt dieser Nachtrag mit 22.582,75.- EUR netto ab. Nebenkosten sind mit 3 % angesetzt.

4. Weitere Leistungen fallen für die Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) der abwassertechnischen Bauwerke (Mischwasserkanalisation, Pumpwerk und den Stauraumkanal) an, die die Baugrubensohle unterhalb des mittleren Grundwasserspiegels liegt. Zum Zeitpunkt der Bewerbung um die Erschließungsträgerschaft wurde eine Honorarangabe zur Genehmigungsplanung nicht verlangt, da die mittlere Grundwasserspiegellage und die tatsächliche Bauwerkstiefe sowie die Notwendigkeit einer Grundwasserhaltung nicht bekannt waren. Eine Genehmigungsplanung ist generell üblich bei Maßnahmen, die entwässerungstechnisch mit einer Vorflut (Gewässer) verbunden sind und einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedürfen. In diesem Fall trifft dies jedoch nicht zu, aber das Neubaugebiet liegt in der Wasserschutzzone 3 b, Einzugsgebiet Käfertaler Wald. Das Wasserrechtsamt des Rhein-Neckar-Kreises bestand daher auf der Herstellung zumindest des Benehmens und merkte seine Auflagen für die Arbeiten im Grundwasser an. Die GkB konnte auf Grund der Reduzierung auf das Benehmen den Honoraranteil für die Genehmigungsplanung von 5% auf 3 % herabsetzen.

Der Nachtrag zur Herstellung des Benehmens schließt mit 5.401,47 EUR netto, incl. 3 % Nebenkosten ab.

Zusammenstellung der zusätzlichen Leistungen (incl. Nebenkosten):

1. Grundlagenermittlung und Vorplanung :	50.241,65 EUR
2. Objekts- und Tragwerksplanung für Baubehelfe :	55.135,46 EUR
3. Sicherheits- und Gesundheitsschutzkoordination:	22.582,75 EUR
4. Genehmigungsplanung (Herstellen des Benehmens):	5.401,47 EUR
abzgl. anteiliges Honorar Ingenieurbauwerke	- 7.437,87 EUR
Summe netto	125.923,46 EUR
zzgl. 19 % MwSt	<u>23.925,45 EUR</u>
Summe brutto	149.848,92 EUR

Alternativen:

Keine, da die zusätzlichen Planungsleistungen als Voraussetzung für die Ausschreibung der Bauleistungen bereits erbracht wurden. Die Sicherheits- und Gesundheitskoordination (SiGeKo-Leistungen) wurden auch mit der bereits vor Ort arbeitenden GkB vereinbart, um die Personenanzahl auf der Baustelle Pandemie bedingt zu reduzieren.

Finanzielle Auswirkung:

Die zusätzlichen Kosten in Höhe von gesamt 149.848,92 EUR brutto für die Erschließungsplanung des Baugebietes Allmendäcker, sind getrennt nach den Planungs- und Überwachungskosten für die Entwässerungs- und die Straßenbauarbeiten zu betrachten.

Auf den Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Stadtentwässerung entfallen hiervon 126.435,48 EUR brutto.

Auf den städtischen Finanzhaushalt entfällt ein Betrag in Höhe von 23.413,44 EUR brutto.

Die aus den Planungsleistungen entstandenen, ausgeschriebenen Bauleistungen sind bereits im Bauauftrag enthalten. Es entstehen also keine Nachträge durch zusätzliche Bauleistungen bei der Herstellung der öffentlichen Erschließungsanlagen in diesem Zusammenhang.

Im Wirtschaftsplan des Eigenbetriebs Stadtentwässerung stehen unter dem Investitionsauftrag I2019004 „Kanal Baugebiet Allmendäcker“ für das Jahr 2021 Mittel in ausreichender Höhe zur Verfügung. Der Wirtschaftsplan wurde am 17.12.2020 genehmigt.

Die Stadt befindet sich derzeit in der Interimswirtschaft. Mittel stehen im Finanzhaushalt auf dem Investitionsauftrag I54100102212 „Erschließung Allmendäcker“ per Ermächtigungsübertrag in ausreichender Höhe für die Deckung der Nachtragskosten zur Verfügung.

Anlagen:

Keine

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt die nachträgliche Beauftragung der zusätzlichen Planungs- und Überwachungsleistungen für die Erschließung des Baugebietes Allmendäcker an das Ingenieurbüro GkB (Gesellschaft für kommunale Baulanderschließung mbH) aus Karlsruhe mit einer Honorarsumme in Höhe von 149.848,92 EUR brutto und somit die Erhöhung des Gesamtauftrags auf 784.801,02 EUR brutto.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister