

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

004/44 - I 01 - dbk/sad
Datum: 17.09.2021

Informationsunterlagen

für die Besucher der öffentlichen Sitzung

des Gemeinderats

am 22. September 2021, 17:30 Uhr,

in der Stadthalle Weinheim, Birkenauer Talstraße 1

Tagesordnung

- 1 Bekanntgaben**
- 2 Bekanntgaben von Beschlüssen aus nichtöffentlichen Sitzungen**
- 3 Feuerwehrbedarfsplan der Feuerwehr Weinheim; 2. Fortschreibung 2020-2025**
123/21
- 4 Aufstellungsbeschluss Lärmaktionsplan der dritten Stufe gem. § 47d BImSchG**
126/21
- 5 Information über die Ergebnisse des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ und Vorschlag zum weiteren Vorgehen**
127/21
- 6 Benennung von Straßen im Baugebiet "Viernheimer Straße/Fichtestraße" (ehemaliges GRN-Areal)**
128/21
- 7 Stadtwerke Weinheim GmbH**
Feststellung des Jahresabschlusses 2020 und der Ergebnisverwendung
Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates
132/21

- 8 Darlehensaufnahme für Investitionsmaßnahmen des Eigenbetriebs
Stadtentwässerung**
129/21
- 9 Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen oder ähnlichen
Zuwendungen**
131/21
- 10 Bürgerfragestunde um 18:30 Uhr**
- 11 Anfragen**

gez.
Manuel Just
Oberbürgermeister

Der Sitzungsort ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die nächstgelegenen Haltestellen sind: "Stadthalle" (Buslinie [632/632A](#)) und "Weinheim Hauptbahnhof" (alle Buslinien, RNV-Linie 5). Für die Rückfahrt bestehen auch Fahrtmöglichkeiten mit dem Ruftaxi.

Die genauen Abfahrts- und Ankunftszeiten finden Sie unter www.vrn.de

Beschlussvorlage

Federführung:

Feuerwehr

Geschäftszeichen:

Feuerwehr

Beteiligte Ämter:

**Amt für Immobilienwirtschaft
Personal- und Organisationsamt
Rechnungsprüfungsamt
Stadtkämmerei**

Datum:

27.08.2021

Drucksache-Nr.

123/21

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung	Ö	Vorberatung	15.09.2021
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Feuerwehrbedarfsplan der Feuerwehr Weinheim; 2. Fortschreibung 2020-2025

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat der Stadt Weinheim nimmt Kenntnis vom Ergebnis der 2. Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes 2020 bis 2025 und stimmt dem Plan zu.
2. Die im Feuerwehrbedarfsplan, 2. Fortschreibung 2020 bis 2025 erarbeiteten Vorschläge hinsichtlich der technischen und personellen Ausstattung der Feuerwehr Weinheim werden entsprechend umgesetzt. Der im Sollkonzept empfohlene Mehrbedarf von 7 Personalstellen im Bereich Brandschutz wird genehmigt und das Organisations- und Personalamt ermächtigt diese verteilt auf die Jahre 2022 bis 2024 im Stellenplan auszuweisen. Im Übrigen steht die Umsetzung des Feuerwehrbedarfsplanes, wie bisher, unter Finanzierungsvorbehalt.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Feuerwehr Weinheim
1 x Dezernat II
1 x Amt 11
1 x Amt 14
1 x Amt 20
1 x Amt 65

Bisherige Vorgänge:

GR/0121/08
GR/002/05
GR/097/15

Beratungsgegenstand:

Die Feuerwehr der Stadt Weinheim wurde 1862 gegründet und schützt seit knapp 160 Jahren die Bevölkerung der Stadt in uneingeschränkter Weise. Mit Inkrafttreten des ersten Feuerwehrgesetzes im Jahre 1956 wurde festgelegt, dass für die Ausrüstung, Aufstellung und Unterhaltung einer Feuerwehr die Gemeinde zuständig ist. Durch die Abschaffung der Feuerwehrabgabe in Baden-Württemberg und den stetig gestiegenen Anforderungen an die Feuerwehr musste grundsätzlich das Aufgabengebiet der Feuerwehr Weinheim und deren Leistungsfähigkeit untersucht werden. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2004 ein Feuerwehrkonzept der Stadt Weinheim für die Feuerwehr erarbeitet. Das Feuerwehrkonzept 2004 beschloss der Gemeinderat (GR/002/05) am 19.01.2005. Die Investitionen für Ersatzbeschaffungen standen seither unter Finanzierungsvorbehalt. Bei den Haushaltsberatungen in den betreffenden Jahren musste aufgrund von Einsparungen Investitionen verschoben werden. Im Jahr 2008 wurde von Seiten der Verwaltung ein Fragenkatalog erarbeitet, der hinsichtlich der Feuerwehrbedarfsplanung durch einen externen Gutachter geprüft wurde. In seiner Sitzung am 22.10.2008 beschloss der Gemeinderat (GR/121/08) den Feuerwehrbedarfsplan. Der Bedarfsplan war für die Jahre 2009 bis 2014 ausgelegt. Im Jahre 2015 erfolgte die 1. Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes für die Jahre 2015 bis 2020, welcher am 23.09.2015 (GR/097/15) beschlossen wurde.

1. Zusammenfassung 2. Fortschreibung Feuerwehrbedarfsplan 2020-2025

Die Empfehlungen des Brandschutzbedarfsplanes wurden dem Feuerwehrausschuss vorgestellt und durch die einzelnen Abteilungsausschüsse beraten, die folgende Rückmeldung gaben:

Abteilung Stadt:	Keine Einwände
Abteilung Lü-Ho:	Grundsätzlich ok, Anmerkung, dass die Abteilung Lü-Ho keine Überlastung im Einsatzdienst sieht.
Abteilung Sulzbach:	Keine Einwände
Abteilung OFB:	Keine Einwände
Abteilung Rippenweier:	Keine Einwände.
Abteilung Ritschweier:	Keine Einwände.

Zur Optimierung des Brandschutzes schlägt die Verwaltung im Einvernehmen mit der Führung der Feuerwehr, dem Feuerwehrausschuss und den Abteilungsausschüssen die nachfolgenden im Einzelnen dargestellten Maßnahmen vor. Diese stellen auf eine Verbesserung der Organisation und der technischen Ausstattung unter Beibehaltung der ehrenamtlichen Struktur ab. Mit der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen wird auch zukünftig der Brandschutz in der Stadt Weinheim sichergestellt. An dem Ziel den Erreichungsgrad auf 80% auszudehnen, wird festgehalten. Die einzusetzenden finanziellen Mittel entsprechen den notwendigen Investitionen und sind zielorientiert.

Der Rechtsaufsicht der Feuerwehr Weinheim (Kreisbrandmeister) wurde der Plan vorgelegt. Die geplanten Maßnahmen im Bereich Personal, Gebäude und Fahrzeugtechnik werden befürwortet und als zukunftsweisend erachtet.

1.1 Fahrzeug- und Gerätetechnik

Um die angestrebte, bedarfsorientierte Fahrzeug- und Gerätebeschaffungen unter Berücksichtigung einsatztaktischer Belange durchführen zu können, sind von 2022 bis 2025 folgende Ersatzbeschaffungen von neuen Fahrzeugen vorgesehen:

Maßnahmenliste

	Abteilung	Kosten	Jahr	Projekt	Position	Zuschuss
1	Abt. Lützel- /Hohensachsen	60.000€	2022	MTW	8.7.4	
2	Stadt	420.000€	2022	HLF 20	8.7.2	92.000€
3	Rippenweier	60.000€	2022	MTW	8.7.6	
4	Ritschweier	260.000€	2022	TSF W (in 2021), Maßnahme war 2021 veranschlagt, wird in 2022 realisiert, Mittel werden 2022 neu eingeplant	8.7.7.	52.000€
	Gesamt	800.000€	2022			144.000€
5	Oberflockenbac h	350.000€	2023	TLF 3000 (in 2023)	8.7.5	80.000€
6	Stadt	750.000€	2023	DLK 23/12 (in 2023)	8.7.2	254.000€
	Gesamt	1.100.000€	2023			334.000€
7	Oberflockenbac h	70.000€	2025	KEF	8.7.5	13.000€
8	Rippenweier	260.000€	2025	MLF	8.7.6	66.000€
	Gesamt	330.000€	2025			79.000€
9	Gesamtwehr	60.000€	2026	GW-T Werkstatt/JFW	8.7.1	
	Gesamt 2022- 2026	2.290.000€				557.000€

Für die Jahre ergeben sich aktuell folgende finanzielle Bedarfe:

2022: 800.000€	Zuschuss: 144.000€	Gesamt: 656.000€
2023: 1.100.000€	Zuschuss: 334.000€	Gesamt: 766.000€
2025: 330.000€	Zuschuss: 79.000€	Gesamt: 251.000€

1.2 Personal

Die Feuerwehr Weinheim ist nach dem Feuerwehrgesetz eine auf ehrenamtlichem Engagement aufgebaute Feuerwehr. An der ehrenamtlichen Struktur soll auch künftig festgehalten werden. Unter Punkt 8.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Personalausstattung und Punkt 8.3.4 Förderung des Ehrenamtes sind Maßnahmen aufgezeigt, wie zukünftig das ehrenamtliche Engagement gestärkt werden kann.

Im Abschnitt 5.6.1 wird deutlich, dass dienstags bis donnerstags die Ausrückezeiten des ersten Löschfahrzeuges der Abteilung Stadt aufgrund der hauptamtlichen Beschäftigten kürzer sind als zu anderen Zeiten. Aufgrund der aktuellen Anzahl an hauptamtlichen Beschäftigten kann montags und freitags keine hauptamtliche Staffel sicher gebildet werden, was sich auch in den Ausrückezeiten widerspiegelt. In den Abschnitten 5.6.2 und 5.6.3 wird deutlich, dass grundsätzlich eine kurze Ausrückzeit zur Erreichbarkeit der Altstadt und des östlichen Kernstadtgebietes unerlässlich ist. Bei der Analyse des Erreichungsgrades im Abschnitt 5.6.4 wird zudem ersichtlich, dass zwar in der Regel eine Staffel (6 Funktionen) innerhalb von 10 Minuten an der Einsatzstelle eintrifft (aus Haupt- und Ehrenamt), auf Basis der Schutzzieldefinition bzw. des Gefahrenpotenzials jedoch die Verfügbarkeit einer Gruppe erforderlich ist. Zur Sicherstellung des Schutzziels bzw. eines angemessenen Einsatzablaufs muss daher die Anzahl an verfügbaren feuerwehrtechnischen Beschäftigten während der Kernarbeitszeiten der ehrenamtlichen Einsatzkräfte erhöht werden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Personalstellenerhöhung der hauptamtlichen Beschäftigten. Gleichzeitig ist das Ehrenamt zu sonstigen Zeiten zu stärken, sodass hier das Schutzziel ehrenamtlich eingehalten werden kann (siehe Abschnitt 8.4).

Zur Sicherstellung des Schutzzieles sind neun Funktionen notwendig. Einsatztaktisch kann hierdurch ein Innenangriff sowie eine Menschenrettung über tragbare Leitern gleichzeitig durchgeführt werden.

Zur Besetzung des Feuerwehrzentrums Weinheim mit neun Einsatzfunktionen im Tagdienst (Mo- Fr 07:00-17:00) müssen auf Basis der Ausfallzeiten 14,6 Personalstellen vorhanden sein. Derzeit sind 10 hauptamtliche Beschäftigte vorhanden. Hierbei ist zu beachten, dass bei den notwendigen neun Funktionen der Gesamteinsatzleiter nicht einberechnet werden darf. Der Gesamteinsatzleiter kann aus einsatztaktischen Gründen nicht noch gleichzeitig Fahrzeugführer auf dem Löschfahrzeug sein, da er hierdurch sowohl die Staffel/Gruppe als auch den Gesamteinsatz führen müsste. Als Gesamteinsatzleiter ist gemäß §27 Abs. 1 FwG BW der Feuerwehrkommandant und sein Stellvertreter im Hauptamt vorgesehen. Diese beiden hauptamtlichen Stellen sind daher nicht auf die notwendigen 14,6 Planstellen anzurechnen, so dass rechnerisch von 8 hauptamtlichen Beschäftigten auszugehen ist. (eine befristete Stelle wurde zum 01.03.2021 entfristet und ist somit fest den vorhandenen 8 Beschäftigten zu zurechnen)

Es wird daher empfohlen 7 zusätzliche Planstellen für den Einsatzdienst der Feuerwehr vorzusehen. Pro Planstelle sind mit 60.000€ / Jahr zu rechnen.

$$7 \times 60.000\text{€} = \mathbf{420.000\text{€} / \text{Jahr}}$$

Für das Jahr 2022 werden 3 Stellen im Stellenplan ausgewiesen.

Für das Jahr 2023 werden 2 Stellen im Stellenplan ausgewiesen.

Für das Jahr 2024 werden 2 Stellen im Stellenplan ausgewiesen.

1.3 Maßnahmen an den Feuerwehrrhäusern

In den nächsten Jahren müssen einige Investitionen in den Standorten der Feuerwehr erfolgen. Wie in Abschnitt 8.6 genau beschrieben, gibt es an allen Standorten der Feuerwehr Bedarf für bauliche Maßnahmen an Gebäuden und Außenanlagen. Teilweise wurden diese von Seiten des Amtes für Immobilienwirtschaft, Abteilung Hochbau, bereits umgesetzt. Ein guter baulicher Zustand wirkt sich nachhaltig positiv auf die Zufriedenheit und die Leistungsfähigkeit einer ehrenamtlichen Feuerwehr aus. Somit sind bauliche Maßnahmen insbesondere als Investition zur Stärkung des Ehrenamtes zu sehen. Die Kosten sind im Einzelnen noch genau zu ermitteln.

Maßnahmen in Gebäuden, die aus arbeitssicherheitstechnischen Aspekten zu erfolgen haben, werden zeitnah in Zusammenarbeit mit dem Amt für Immobilienwirtschaft umgesetzt.

Alle weiteren Maßnahmen werden in Absprache mit dem Amt für Immobilienwirtschaft und dem Amt für Klimaschutz, Grünflächen und technische Verwaltung priorisiert, von den Fachämtern kalkuliert und entsprechend in der Haushaltsplanung ausgewiesen.

Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Sachverhalt/ Feuerwehreinheit	Zeitraum	Maßnahme	Lfd. Nr. im BSBP
1.	Alle Abteilungen	2022	Schaffung angemessener Lagermöglichkeiten für Gefahrstoffe; oder Entfernung der gelagerten Gefahrstoffe nach Prüfung des tatsächlichen Bedarfs	8.6.
2.	Abt. Stadt	2022-2023	Prüfung der Schaffung von zusätzlichen sechs Stellplätzen (Bezug zu Maßnahme 12, nach Raumkonzept)	8.6.1
3.	Abt. Stadt, Abt. Rippenweier	2022	Einrichtung von DIN-gerechten Abgasabsauganlagen an allen Fahrzeuge (dies wurde inzwischen an fast jedem Stellplatz eingerichtet)	8.6.1 8.6.2 8.6.4 8.6.6
4.	Abt. Sulzbach	2024-2025	Prüfung der Einrichtung eines ausreichend großen Umkleebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden. Hierzu sind grundlegende Planungen am Gebäude/Standort notwendig	8.6.2

5.	Abt. Lützel- /Hohensachsen	2023	Ausleuchten des Außenbereiches, (Beteiligung von Amt 60)	8.6.3
6.	Abt. Oberflockenbach	2023	Einrichtung eines Stellplatzes für den MTW (im bestehenden Gebäude nicht lösbar)	8.6.4
7.	Abt. Rippenweier	2023	Einrichtung eines ausreichend großen Umkleidebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden, Verbesserung durch organisatorische Änderungen prüfen, da baulich im vorh. Gebäude nicht realisierbar	8.6.5
8.	Abt. Ritschweier	2023	Markierung der Stufen; Rutschfester Bodenbelag	8.6.6
9.	Abt. Ritschweier	2024 – 2025	Erneuerung des Tores (MTW), Zustand wurde 2020 bereits baulich verbessert	8.6.6
10.	Abt. Ritschweier	2024	Organisatorische Vergrößerung des Umkleidebereiches	8.6.6
11.	Abt. Rippenweier	2024 - 2025	Prüfung/Schaffung einer Notstromeispeisemöglichkeit, Beschaffung mobiler Geräte seitens FW ist in Planung	8.6.5 8.6.6
12.	Abt. Stadt	2024 – 2025	Einrichtung ausreichend großer Umkleiden durch Anbau (Verlagerung des Fitnessraums und der Kleiderkammer); Schaffung von Büroräumen; Schaffung von Umkleiden für das Hauptamt, Raumbedarfsplanung für das gesamte Gebäude ist seitens FW zu erstellen	8.6.1
13.	Abt. Oberflockenbach	2025	Schaffung einer ausreichend großen Damenumkleide, Maßnahme überprüfen, organisatorische Lösung prüfen, ansonsten aufwändiger Umbau notwendig	8.6.3

Alternativen:

Keine

Finanzielle Auswirkung:

1. Fahrzeuge

Für die notwendigen Ersatzbeschaffungen von Feuerwehrfahrzeugen sind in den Jahren 2022 bis 2026 **2.290.000 €** erforderlich.

Mit Ausnahme der Ausgaben für den TSF W in Höhe von 260.000 € waren hierfür bisher keine Beträge im Haushalt 2021 in der mittelfristigen Finanzplanung vorgesehen.

Im Haushaltsjahr 2022 sind im Teilfinanzhaushalt 2, Produktgruppe 1260, 800.000 € bereitzustellen. Demgegenüber können Zuschüsse in Höhe von 144.000 € eingeplant werden.

In der mittelfristigen Finanzplanung sind für die nach dem Feuerwehrbedarfsplan zu beschaffenden Fahrzeuge bis zum Jahr 2026 insgesamt **weitere 1,49 Mio.** Euro sowie 413.000 Euro Zuschüsse einzuplanen. Im Rahmen der Haushaltsplanung werden die in den jeweiligen Jahren benötigten Mittel und Verpflichtungsermächtigungen sowie zu erwartende Einzahlungen konkretisiert und entsprechend veranschlagt.

2. Personal

Um die empfohlenen personellen Maßnahmen durchzuführen sind 7 zusätzliche Planstellen für den Einsatzdienst der Feuerwehr im Stellenplan vorzusehen.

Es ist mit jährlichen Aufwendungen von ca. **60.000€** je Planstelle zu rechnen. Die Mittel sind im Budget für Personalaufwendungen einzuplanen.

(Für das Haushaltsjahr 2022 werden zunächst Mittel für 3 neue Stellen veranschlagt)

3. Baumaßnahmen Gebäude und Außenanlagen

Die Kosten für die notwendigen Baumaßnahmen sind noch zu ermitteln und werden ab 2022 im Rahmen der Haushaltsplanungen von den Ämtern 60 und 65 berücksichtigt.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Feuerwehrbedarfsplan

Beschlussantrag:

1. Der Gemeinderat der Stadt Weinheim nimmt Kenntnis vom Ergebnis der 2. Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes 2020 bis 2025 und stimmt dem Plan zu.

2. Die im Feuerwehrbedarfsplan, 2. Fortschreibung 2020 bis 2025 erarbeiteten Vorschläge hinsichtlich der technischen und personellen Ausstattung der Feuerwehr Weinheim werden entsprechend umgesetzt. Der im Sollkonzept empfohlene Mehrbedarf von 7 Personalstellen im Bereich Brandschutz wird genehmigt und das Organisations- und Personalamt ermächtigt diese verteilt auf die Jahre 2022 bis 2024 im Stellenplan auszuweisen. Im Übrigen steht die Umsetzung des Feuerwehrbedarfsplanes, wie bisher, unter Finanzierungsvorbehalt.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister



Stadt Weinheim

Feuerwehrbedarfsplan

Forschungs- und
Planungsgesellschaft
für Rettungswesen, Brand-
und Katastrophenschutz
m.b.H.

foplan[®]

Projekt: Feuerwehrbedarfsplan der Stadt Weinheim
Auftraggeber: Stadt Weinheim
Datenbestand: 4. Quartal 2019
Projektleitung: Dipl.-Ing. Manfred Unterkofler
Projektbearbeitung: Stefan Mertens, Dipl.-Geogr.

Anschrift: FORPLAN Forschungs- und Planungsgesellschaft
für Rettungswesen, Brand- und Katastrophenschutz m.b.H.
Kennedyallee 11
D-53175 Bonn
Telefon (0228) 91 93 90
Telefax (0228) 91 93 924
Internet www.forplan.com
E-Mail info@forplan.com

Das Werk einschließlich seiner Teile ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung der Firma FORPLAN Forschungs- und Planungsgesellschaft für Rettungswesen, Brand- und Katastrophenschutz m.b.H. unzulässig und strafbar. Im Fall der Zuwiderhandlung wird Strafantrag gestellt.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Abbildungsverzeichnis	7
Tabellenverzeichnis	9
Verzeichnis der Anhänge	10
1 Einleitung	11
2 Rechtliche Grundlagen und Richtlinien	12
3 Aufgaben der Feuerwehr	13
3.1 Sonstige Tätigkeiten der Abteilungen	13
4 Hinweise zur Bedarfsplanung	16
4.1 Standardbrand	16
4.2 Standardhilfeleistung.....	17
5 IST-Zustand der Feuerwehr	19
5.1 Einsatzkräfte.....	22
5.1.1 Abteilung Stadt.....	26
5.1.2 Abteilung Sulzbach	27
5.1.3 Abteilung Lützel-/Hohensachsen.....	28
5.1.4 Abteilung Oberflockenbach.....	30
5.1.5 Abteilung Rippenweier	31
5.1.6 Abteilung Ritschweier	32
5.1.7 Zusammenfassung der Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse.....	33
5.1.8 Wohn- und Arbeitsorte der Einsatzkräfte.....	35
5.1.9 Altersstruktur	37
5.1.10 Personalentwicklung	38
5.1.11 Jugendfeuerwehr	39
5.1.12 Hauptamtliche Beschäftigte	41
5.1.13 Wachdienst und ZvD	45
5.2 Motivation und Zufriedenheit der Einsatzkräfte	47
5.2.1 Zufriedenheit mit dem Feuerwehrhaus.....	47
5.2.2 Zufriedenheit mit der Einsatztechnik.....	49
5.2.3 Zufriedenheit mit der angebotenen Ausbildung.....	50

5.2.4	Motivation der Einsatzkräfte	51
5.2.5	Durchgeführte Maßnahmen zur Förderung des Ehrenamtes.....	51
5.3	Einsatzmittel und Einsatztechnik.....	52
5.3.1	Fahrzeuge	52
5.3.2	Alarmierung.....	55
5.3.3	Funktechnik	58
5.3.4	Persönliche Schutzausrüstung.....	58
5.3.5	Atemschutz	60
5.3.6	Schläuche.....	60
5.4	Alarm- und Ausrückeordnung	61
5.5	Feuerwehrhäuser	61
5.5.1	Methodik	63
5.5.2	Feuerwehrhaus Abteilung Stadt	66
5.5.3	Feuerwehrhaus Abteilung Sulzbach.....	67
5.5.4	Feuerwehrhaus Abteilung Lützel-/Hohensachsen	68
5.5.5	Feuerwehrhaus Abteilung Oberflockenbach	69
5.5.6	Feuerwehrhaus Abteilung Rippenweier	70
5.5.7	Feuerwehrhaus Abteilung Ritschweier	71
5.5.8	Zusammenfassung Feuerwehrhäuser	72
5.6	Hilfsfrist und Erreichungsgrad (Einsatzdatenauswertung)	74
5.6.1	Ausrückzeiten	74
5.6.2	Eintreffzeiten	77
5.6.3	Räumliche Erreichbarkeit des Stadtgebietes (gemäß Fahrzeitsimulation).....	82
	Methodik.....	82
5.6.4	Erreichungsgrad.....	88
5.6.5	Problemfeldanalyse Erreichungsgrad.....	88
6	Gefährdungs- und Risikoanalyse.....	92
6.1	Allgemeine Gefährdungsanalyse.....	92
6.1.1	Bebauungsstruktur.....	94
6.1.2	Gefährdung durch Industrie und Gewerbe.....	96
6.1.3	Geplante Baugebiete.....	97
6.1.4	Objekte der Brandverhütungsschau	97
6.1.5	Verkehrsflächen	100
6.2	Einsatzaufkommen.....	102
6.2.1	Verteilung der Einsatzorte	104
6.2.2	Zeitliche Verteilung der Einsätze.....	106

6.3	Löschwasserversorgung	106
6.4	Erreichbarkeit durch umliegende Feuerwehren	107
7	Schutzziel	110
7.1	Weiterführende Anforderungen.....	112
8	SOLL-Konzept.....	113
8.1	Verbesserung der Schutzzieleinhaltung	113
8.1.1	Optimale Ausrückebereiche	113
8.1.2	Verkürzung der Ausrückzeiten.....	115
8.1.3	Überörtliche Hilfeleistung.....	115
8.2	Strukturelle Anpassungen	116
8.3	Maßnahmen ehrenamtliche Einsatzkräfte.....	119
8.3.1	Mindeststärke.....	119
8.3.2	Ausbildungsbedarf.....	120
8.3.3	Maßnahmen zur Verbesserung der Personalausstattung	123
8.3.4	Förderung des Ehrenamtes.....	126
8.4	Maßnahmen hauptamtlich Beschäftigte	128
8.4.1	Berechnung der notwendigen Anzahl an hauptamtlichen Einsatzkräften.....	129
8.5	Führungsstruktur	133
8.6	Maßnahmen an den Feuerwehrhäusern	134
8.6.1	Feuerwehrhaus Stadt / Feuerwehrzentrum	134
8.6.2	Feuerwehrhaus Sulzbach.....	135
8.6.3	Feuerwehrhaus Lützel-/Hohensachsen	136
8.6.4	Feuerwehrhaus Oberflockenbach	137
8.6.5	Feuerwehrhaus Rippenweier	137
8.6.6	Feuerwehrhaus Ritschweier	138
8.7	Fahrzeugbeschaffungsplan	140
8.7.1	Fahrzeuge Gesamtwehr	141
8.7.2	Fahrzeuge Abteilung Stadt.....	142
8.7.3	Fahrzeuge Abteilung Sulzbach	145
8.7.4	Fahrzeuge Abteilung Lützel-/Hohensachsen	146
8.7.5	Fahrzeuge Abteilung Oberflockenbach	147
8.7.6	Fahrzeuge Abteilung Rippenweier.....	148
8.7.7	Fahrzeuge Abteilung Ritschweier	149
8.7.8	Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen.....	151

8.8	Verbesserung der Einsatzmittel.....	153
8.8.1	Persönliche Schutzausrüstung (Einsatzkleidung).....	153
8.8.2	Wärmebildkamera	154
8.8.3	Alarmierungssicherheit.....	154
8.8.4	Warnung der Bevölkerung.....	154
8.8.5	Löschwasserversorgung	155
9	Fortschreibung.....	156
10	Maßnahmenliste.....	157
Anhänge		

Abbildungsverzeichnis

	Seite
Abbildung 5.1	Übersicht der Feuerwehrstandorte..... 19
Abbildung 5.2	Ausrückebereiche21
Abbildung 5.3	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Stadt.....26
Abbildung 5.4	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Sulzbach27
Abbildung 5.5	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Lützel-/Hohensachsen.....28
Abbildung 5.6	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Oberflockenbach.....30
Abbildung 5.7	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Rippenweier31
Abbildung 5.8	Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Ritschweier.....32
Abbildung 5.9	Wohnorte der Einsatzkräfte35
Abbildung 5.10	Arbeitsorte der Einsatzkräfte36
Abbildung 5.11	Altersstruktur der Abteilungen37
Abbildung 5.12	Personalentwicklung 2004-2019.....38
Abbildung 5.13	Zufriedenheit mit dem Feuerwehrhaus.....48
Abbildung 5.14	Zufriedenheit mit der Einsatztechnik.....49
Abbildung 5.15	Zufriedenheit mit der angebotenen Ausbildung.....50
Abbildung 5.16	Motivation der Einsatzkräfte51
Abbildung 5.17	Probleme mit der Alarmierung.....56
Abbildung 5.18	Sirenenstandorte57
Abbildung 5.19	Eintreffzeitüberschreitung.....78
Abbildung 5.20	Eintreffzeitüberschreitung je Stadtteil79
Abbildung 5.21	Eintreffzeitüberschreitungen Mo-Fr 07:17:00 Uhr80
Abbildung 5.22	Eintreffzeitüberschreitungen zu sonstigen Zeiten81
Abbildung 5.23	Zeitliche Erreichbarkeit des Stadtgebietes83

Abbildung 5.24	Fahrzeit-Isochronen.....	85
Abbildung 5.25	Fahrzeit-Isochronen Abteilung Stadt.....	87
Abbildung 5.26	Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern	89
Abbildung 5.27	Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern	
	Mo-Fr 07:00-17:00.....	90
Abbildung 5.28	Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern	
	zu sonstigen Zeiten.....	90
Abbildung 6.1	Bevölkerungsvorausrechnung Weinheim 2020-2035	93
Abbildung 6.2	Objekte der Brandverhütungsschau.....	99
Abbildung 6.3	Einsatzhäufigkeit nach Einsatzart 2016-2019	103
Abbildung 6.4	Einsatzstatistik je Abteilung.....	104
Abbildung 6.5	Verteilung der Einsatzorte 2015-2019.....	105
Abbildung 6.6	Zeitliche Verteilung der Einsätze.....	106
Abbildung 6.7	Erreichbarkeit des Stadtgebietes durch umliegende Feuerwehren	109
Abbildung 8.1	Optimale Ausrückebereiche.....	114
Abbildung 8.2	Verfügbare Einsatzkräfte am eigenen Standort	117
Abbildung 8.3	Verfügbare Einsatzkräfte am Standort Oberflockenbach	117
Abbildung 8.4	Verfügbare Einsatzkräfte an den Standorten Oberflockenbach	
	und Rippenweier.....	118

Tabellenverzeichnis

	Seite
Tabelle 5.1	Zusammenfassung Einsatzkräfteverfügbarkeit Mo-Fr 06:00-18:00.....33
Tabelle 5.2	Zusammenfassung Einsatzkräfteverfügbarkeit sonstige Zeiten34
Tabelle 5.3	Durchschnittsalter je Abteilung38
Tabelle 5.4	Jugendfeuerwehr40
Tabelle 5.5	Jugendfeuerwehr (gesamt)40
Tabelle 5.6	Gesamtwehr52
Tabelle 5.7	Fahrzeuge Abteilung Weinheim.....53
Tabelle 5.8	Fahrzeuge Abteilung Sulzbach.....54
Tabelle 5.9	Fahrzeuge Abteilung Lützel-/Hohensachsen54
Tabelle 5.10	Fahrzeuge Abteilung Oberflockenbach54
Tabelle 5.11	Fahrzeuge Abteilung Rippenweier.....55
Tabelle 5.12	Fahrzeuge Abteilung Ritschweier55
Tabelle 5.13	Beurteilungskriterien der Feuerwehrrhäuser63
Tabelle 5.14	Bewertung Feuerwehrhaus Stadt.....66
Tabelle 5.15	Bewertung Feuerwehrhaus Sulzbach67
Tabelle 5.16	Bewertung Feuerwehrhaus Lützel-/Hohensachsen.....68
Tabelle 5.17	Bewertung Feuerwehrhaus Oberflockenbach.....69
Tabelle 5.18	Bewertung Feuerwehrhaus Rippenweier70
Tabelle 5.19	Bewertung Feuerwehrhaus Ritschweier.....71
Tabelle 5.20	Zusammenfassung Bewertung Feuerwehrrhäuser.....72
Tabelle 5.21	Ausrückezeiten der Abteilung Stadt.....75
Tabelle 5.22	Ausrückezeiten der Abteilungen.....76
Tabelle 5.23	Erreichbarkeit des Straßennetzes86
Tabelle 6.1	Allgemeine Daten.....92

Tabelle 6.2	Einwohner nach Stadtteilen	93
Tabelle 6.3	Flächennutzung.....	94
Tabelle 6.4	Zeitliche Erreichbarkeit besonderer Objekte	100
Tabelle 8.1	Theoretische Mindesteinsatzkräftestärke	120
Tabelle 8.2	Ausbildungsbedarf.....	122
Tabelle 8.3	Verfügbarkeit nach Simulation	124
Tabelle 8.4	Fahrzeugbeschaffungen Gesamtwehr	142
Tabelle 8.5	Fahrzeugbeschaffungen Abt. Stadt	145
Tabelle 8.6	Fahrzeugbeschaffungen Abt. Sulzbach.....	146
Tabelle 8.7	Fahrzeugbeschaffungen Abt. Lützel-/Hohensachsen	147
Tabelle 8.8	Fahrzeugbeschaffungen Oberflockenbach	148
Tabelle 8.9	Fahrzeugbeschaffungen Abt. Rippenweier	149
Tabelle 8.10	Fahrzeugbeschaffungen Ritschweier	150
Tabelle 8.11	Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen Teil 1	151
Tabelle 8.12	Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen Teil 2	152

Verzeichnis der Anhänge

Anhang A	Ergänzungen zur Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse
Anhang B	Fahrzeitsimulationen

1 Einleitung

Gemäß „Feuerwehrgesetz“ (FWG) in der Fassung vom 2. März 2010 sind im Bundesland Baden-Württemberg die Städte und Gemeinden dazu verpflichtet, eine den örtlichen Verhältnissen entsprechend leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten. Die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr richtet sich u. a. nach den „Hinweisen zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr“, herausgegeben vom Landesfeuerwehrverband und dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration in Baden-Württemberg.

Dabei umfassen die Kernpunkte des vorliegenden Bedarfsplans:

- ➔ die Standorte und Wirkungsbereiche der Feuerwehren,
- ➔ die Art und Anzahl der vorhandenen Fahrzeuge und Geräte,
- ➔ die Anzahl und Ausbildung der aktiven Feuerwehrmitglieder,
- ➔ das Risiko- und Gefährdungspotenzial innerhalb der Kommune
- ➔ und das zu gewährende Sicherheitsniveau für die Bürger (Definition des Schutzziels).

Ziel dieses Bedarfsplans ist es, eine umfassende und begründete Informationsquelle für die Entscheidungsträger von Verwaltung und Politik hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr zu liefern und hierdurch die Qualität der Gefahrenabwehr festzulegen.

Es bleibt den politischen Entscheidungsträgern überlassen, welches Sicherheitsniveau die Feuerwehr für die Bürger der Kommune gewährleisten muss und mit welcher Qualität die Feuerwehr arbeitet.

Hinweis:

Als Datengrundlage zur Erstellung des Bedarfsplans wurde der Datenbestand der Verwaltung und der Feuerwehr aus dem 4. Quartal 2019 zugrunde gelegt.

2 Rechtliche Grundlagen und Richtlinien

Im Folgenden werden die gesetzlichen Grundlagen und allgemeine Richtlinien zur Erstellung des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans aufgezeigt. Anwendung finden diese in Ihrer jeweils aktuellen Form. Detailliertere Erläuterungen können an entsprechender Stelle nachgelesen werden.

- Feuerwehrgesetz (FwG) vom 02.03.2010 (GBl. S. 333),
- Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die Aus- und Fortbildung der Feuerwehrangehörigen in Baden-Württemberg (VwV-Feuerwehrausbildung) vom 5. Februar 2018 und den Anlagen 1 und 2 (Az.: 6-1511.1/34),
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Brandverhütungsschau (VwV-Brandverhütungsschau) vom 17. September 2012 (Az.: 41-2611.2/69),
- Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über Zuwendungen für das Feuerwehrwesen (VwV Zuwendungen Feuerwehrwesen - VwV-Z-Feu) vom 11. Dezember 2017 (Az. 6-1503.0/35),
- Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über die einheitliche Bekleidung, die Dienstgrade sowie die Dienstgrad- und Funktionsabzeichen bei den Feuerwehren und im feuerwehrtechnischen Dienst in Baden- Württemberg (VwV Feuerwehrbekleidung) vom 2. Oktober 2013 (Az.: 4-1537.0/10),
- Gesetz über den Katastrophenschutz (Landeskatastrophenschutzgesetz - LKatSG) vom 22. November 1999 (GBl. S. 625),
- Gesetz über den Zivilschutz und die Katastrophenhilfe des Bundes (Zivilschutz- und Katastrophenhilfegesetz - ZSKG) vom 25.03.1997 (BGBl. I S. 726),
- Landesbauordnung für Baden- Württemberg (LBO) vom 05.März 2010 (GBl. S. 357, 358 ber. S. 416),
- Wassergesetz für Baden-Württemberg (WG) vom 3. Dezember 2013 (GBl. S. 389),
- Feuerwehrdienstvorschriften (FwDV),
- Unfallverhütungsvorschriften (UwV) und Vorschriften der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (DGUV),
- DVGW-Arbeitsblatt W 405. Bereitstellung von Löschwasser durch die öffentliche Trinkwasserversorgung,
- Verordnung zum Schutz vor Gefahrstoffen (GefStoffV).

3 Aufgaben der Feuerwehr

Die Aufgaben der Feuerwehr sind vielfältig und leiten sich aus unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen ab. Folgende Aufgaben sind dabei ausschlaggebend:

- Tätigwerden nach LKatSG
- Überlandhilfe nach §26 FwG
- Pflichtaufgaben nach §2 Abs. 1 FwG

Die Feuerwehr hat

- bei Schadenfeuer (Bränden) und öffentlichen Notständen Hilfe zu leisten und den Einzelnen und das Gemeinwesen vor hierbei drohenden Gefahren zu schützen und
- zur Rettung von Menschen und Tieren aus lebensbedrohlichen Lagen technische Hilfe zu leisten.
- Kann-Aufgaben nach §2 Abs. 2 FwG

Die Feuerwehr kann ferner durch die Kommune

- mit der Abwehr von Gefahren bei anderen Notlagen für Menschen, Tiere und Schiffe und
- mit Maßnahmen der Brandverhütung, insbesondere der Brandschutzaufklärung und -erziehung sowie der Brandsicherheitswache

beauftragt werden (bspw. Helfer vor Ort, PSNV).

- Amtshilfe nach §§ 4 ff. LVwVfG
- Sonstige Aufgaben der Gemeinde, die auf die Feuerwehr delegiert werden können (aufgrund der technischen Ausrüstung oder die personelle Ausstattung).

3.1 Sonstige Tätigkeiten der Abteilungen

Zusätzlich zu den oben genannten Aufgaben übernimmt die Feuerwehr eine wichtige Rolle im sozialen Zusammenleben der Ortschaften. Häufig ist die Feuerwehr der wichtigste Zusammenschluss im Ort und zentraler Anlaufpunkt. Vielfach werden Veranstaltungen organisiert und unterstützt, welche ein zentraler Bestandteil des Lebens in den Ortschaften sind. Die Abteilungen der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim engagieren sich dabei sowohl innerhalb der Ortsgemeinschaft als auch für die kameradschaftlichen Verhältnisse innerhalb der Feuerwehr.

Hinweis:

Im Folgenden werden die turnusmäßigen Aktivitäten dargestellt. Die Liste erhebt jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Es ist wahrscheinlich, dass sich die Abteilungen über die dargestellten Aktivitäten hinaus engagieren.

Aufgaben der Gesamtwehr

- BSW Veranstaltungen: Plänzeltag, Sommertagszug, Dürreplatzfest, Kerwe, Segelflugtage, Weinheimer Herbst, Schloßparkkonzerte, Martinsumzüge
- AK Ehrenamtsförderung, FG Öffentlichkeitsarbeit
- Brandschutzerziehung für Kindergärten, Schulen, Senioren

Abteilung Stadt

- Martinsumzüge
- Arbeitskreis Fuhrpark

Abteilung Sulzbach

- Christbaumaktion
- Tag der offenen Tür
- Absicherung Sommertagszug
- Durchführung Lärmfeuer;
- Durchführung Feuerwehrball
- Absicherung Martinsumzug/-feuer
- Unterstützung der Projektstage der Grundschule
- Absicherung und Beteiligung Kerwe-Umzug
- Beteiligung Ortsschießen

Abteilung Lützel-/Hohensachsen

- Christbaumaktion,
- Abholung der Winzerkönigin,
- Umzug Winzerfest,
- Martinszug KiGa Waid, Martinszug Lützelsachsen, Martinszug Hohensachsen
- Tag der offenen Tür
- Nikolausfeier
- Volkstrauertag Hohensachsen, Volkstrauertag Lützelsachsen
- Lehrgangsbewirtung (Grundlehrgang; Truppführerlehrgang; Finklehrgang; Maschinistenlehrgang)
- Quartalstreffen der Führungskräfte (4x jährlich).

Abteilung Oberflockenbach

- Martinsumzug begleiten, Martinsfeuer
- Kerwe Umzug begleiten,
- Kindergartenbesuch im Gerätehaus
- „Räumungsübung“ im Kindergarten und Grundschule
- Absichern Fastnachtsfeuer

- Unterstützung Bewässerung Bäume in Weinheim bei Anforderung
- Ortschießen
- Völkerballturnier.

Abteilung Ritschweier

- Christbaumaktion
- Frühlingsfeuer
- Scheuerfest
- Kinderfest Ortsverwaltung
- Lärmfeuer Sulzbach Jugendfeuerwehr
- Brandsicherheitswachdienst Segelflugplatz (zweitägig Samstag und Sonntag)
- Unterstützung des Fackelzuges der Korpsstudenten
- Martinsumzug.

Abteilung Rippenweier

- Martinsumzug, Kerweumzug begleiten und Straßen sperren,
- Frühlingsfeuer absichern
- Räumungsübung Kinderhaus und Grundschule
- Besuch Kinderhaus bei der Feuerwehr
- Tag der offenen Tür
- Brandsicherheitswachen bei Veranstaltungen in der Keltensteinhalle.

4 Hinweise zur Bedarfsplanung

Jede Kommune hat auf ihre Kosten eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten – gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 des Feuerwehrgesetzes (FWG).

Zur Beurteilung des unbestimmten Rechtsbegriffs „leistungsfähige Feuerwehr“ werden in den *Hinweisen zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr* des LFV und des Innenministeriums Baden-Württemberg – mitgetragen von Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag – standardisierte Szenarien (Standardszenarien) für den Brandeinsatz und für die Technische Hilfeleistung herangezogen. Auf Grundlage dieser Szenarien werden der zur Gefahrenabwehr erforderliche Kräftebedarf und die erforderlichen Ausstattungsmerkmale der Feuerwehr abgeleitet.

Zur Gefahrenabwehr müssen die erforderlichen Einsatzkräfte und -mittel innerhalb eines bestimmten Zeitraums an der Einsatzstelle einsatzbereit verfügbar sein. Daher werden die nachfolgenden Bemessungswerte festgelegt:

- Eintreffzeit
- Einsatzkräfte
- Einsatzmittel

Alle drei Bemessungswerte müssen gleichzeitig erfüllt sein, um dem Begriff „leistungsfähig“ gerecht zu werden.

Die Bemessungswerte werden anhand zweier definierter Standardszenarien festgelegt. Abweichungen von den Bemessungswerten sind in Einzelfällen zu tolerieren; sie sind in Ausnahmefällen nicht vermeidbar. Ebenso müssen besondere Einflussfaktoren, wie beispielsweise extreme Witterung und befristete Verkehrsspitzen, nicht berücksichtigt werden.

Für den Brandeinsatz wird der so genannte Standardbrand, für die Technische Hilfeleistung wird die Standardhilfeleistung definiert. Eine detaillierte Begründung der einzelnen Bemessungswerte kann aus den Hinweisen zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr entnommen werden.

4.1 Standardbrand

Der Standardbrand ist eine Schadenslage, wie sie in jeder Kommune auftreten kann:

- Wohnungsbrand in einem Obergeschoss eines Wohnhauses mit bis zu zwei bzw. drei Obergeschossen,
- durch welchen Menschen in Obergeschossen unmittelbar gefährdet und
- deren bauliche Rettungswege verrauchert sind.

Für den Standardbrand werden folgende Bemessungswerte festgelegt:

Eintreffzeit

- Die Eintreffzeit ist die Zeitdifferenz vom Abschluss der Alarmierung bis zum Eintreffen an der Einsatzstelle. Die Eintreffzeit für die **ersteintreffende Einheit** beim Standardbrand **beträgt 10 Minuten**.
- Die Eintreffzeit für die **nachrückenden Einheiten** beim Standardbrand beträgt **15 Minuten**.

Einsatzmittel

Die Mindestausstattung für die Ersteinsatzmaßnahmen beim Standardbrand besteht aus

- vier umluftunabhängigen **Atemschutzgeräten** (Pressluftatmer),
- 500 Liter **Löschwasser** – auf dem Fahrzeug mitgeführt,
- einer vierteiligen **Steckleiter** bzw. **Drehleiter** bei entsprechende Bebauungsstruktur,
- feuerwehrtechnischer Beladung zur Vornahme **zweier C-Rohre** im Innenangriff.

Mit dem Innenangriff darf gemäß Feuerwehr-Dienstvorschrift 3 jedoch erst begonnen werden, wenn eine ständige Wasserabgabe sichergestellt ist oder das mitgeführte Löschwasser bis zum Aufbau einer Löschwasserversorgung ausreicht. Daher sind die 500 Liter Löschwasser als absolutes Minimum anzusehen und eher ein Mindestansatz von 750 Litern zu wählen.

Einsatzkräfte

Zur Durchführung aller Einsatzmaßnahmen beim Standardbrand werden **zwei Gruppen** mit je neun Einsatzkräften benötigt.

Die erste Gruppe führt die Ersteinsatzmaßnahmen zur **Menschenrettung** über den Treppenraum und über tragbare Leitern durch. Diese Gruppe muss innerhalb der Eintreffzeit (zehn Minuten) an der Einsatzstelle eintreffen.

Die zweite Gruppe unterstützt die erste Gruppe und führt die umfassende **Brandbekämpfung** durch. Diese Gruppe muss spätestens nach weiteren 5 Minuten (das bedeutet 15 Minuten nach der ersten Alarmierung) an der Einsatzstelle einsatzbereit sein.

4.2 Standardhilfeleistung

Die Standardhilfeleistung beschreibt eine Schadenslage, wie sie alltäglich mit hinreichender Wahrscheinlichkeit in jeder Kommune aufgrund der Verkehrswege, des vorhandenen Gewerbes und der Baulichkeiten auftreten kann:

- Unfall mit einer verletzten Person,
- Person ist eingeklemmt,
- Kraft- bzw. Betriebsstoff tritt aus.

Für die Standardhilfeleistung werden folgende Bemessungswerte festgelegt:

Eintreffzeit

Die Eintreffzeit ist die Zeitdifferenz vom Abschluss der Alarmierung bis zum Eintreffen an der Einsatzstelle. Die Eintreffzeit für die **ersteintreffende Einheit** bei der Standardhilfeleistung beträgt **10 Minuten**.

Die Eintreffzeit für **nachrückende Einheiten** zum Befreien bei der Standardhilfeleistung beträgt **20 Minuten**. Im Interesse einer optimalen Verletztenversorgung und vor allem, weil zum Schaffen eines Zugangs zum Verletzten der Einsatz von Spreizer und Schneidgerät häufig hilfreich ist, sollte bereits **15 Minuten nach der ersten Alarmierung ein Hilfeleistungssatz** an der Einsatzstelle verfügbar sein. Dies gilt überall dort, wo aufgrund der Verkehrssituation mit einer durchschnittlichen Eintrittswahrscheinlichkeit von Unfällen gerechnet werden muss.

Einsatzmittel

Die Mindestausstattung zur Durchführung der **ersten drei Phasen** des Rettungsgrundsatzes (Sichern, Zugang schaffen, lebenserhaltende Sofortmaßnahmen) bei der Standardhilfeleistung besteht aus:

- Geräten für die einfache Technische Hilfeleistung (**Handwerkszeug**),
- Sanitäts- und Wiederbelebungsgeräten (**Verbandkasten**),
- Beleuchtungs- und Signalgeräten,
- **500 Litern Löschwasser** – auf dem Fahrzeug mitgeführt.

Als Mindestausstattung für **nachrückende Einheiten**, die spätestens 20 Minuten nach Erstalarmierung an der Einsatzstelle eintreffen müssen, werden zur Technischen Hilfeleistung bei der Standardhilfeleistung – insbesondere zum Befreien von Personen – benötigt:

- **Pumpenaggregat** für hydraulische Rettungsgeräte,
- hydraulischer **Spreizer**,
- hydraulisches **Schneidgerät**,
- **Rettungszyylinder**,
- **Trennschleifmaschine**,
- **Stromerzeuger**.

5 IST-Zustand der Feuerwehr

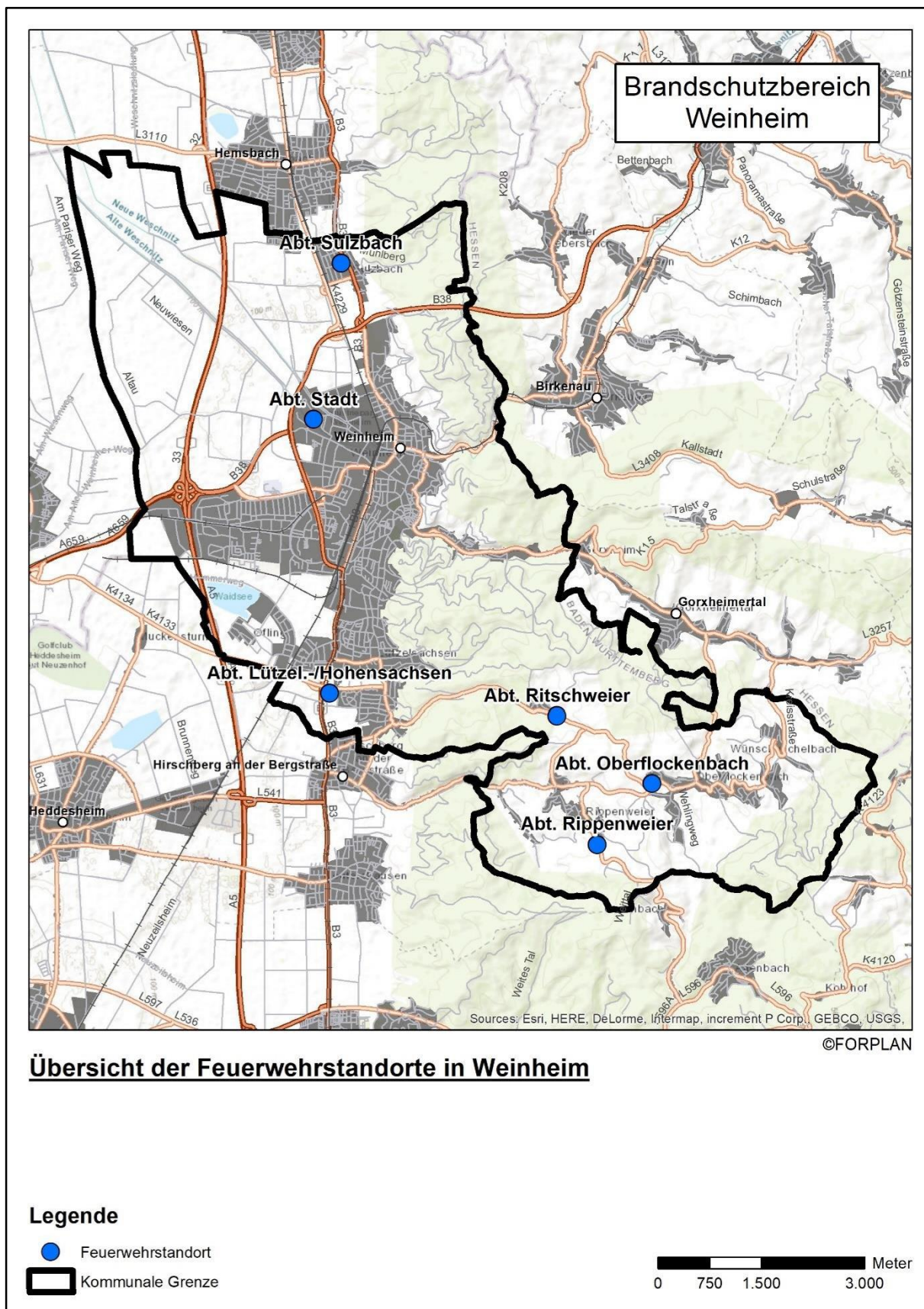


Abbildung 5.1 Übersicht der Feuerwehrstandorte

In diesem Kapitel wird der IST-Zustand der Freiwilligen Feuerwehr der Stadt Weinheim betrachtet. Untersucht werden die Entwicklung, Ausbildung und Verfügbarkeit der Einsatzkräfte, die technische Ausstattung der Feuerwehr, der Zustand der Feuerwehrrhäuser sowie die Einsatzdaten.

Die Untersuchung erfolgt dabei hinsichtlich der in Kapitel 4 dargestellten Bemessungswerte.

Die Freiwillige Feuerwehr Weinheim ist grundsätzlich in sechs Abteilungen gegliedert. Diese sind wiederum in drei Ausrückebereiche (ASBR) unterteilt:

- ⊕ ASRB 1: Abteilung Stadt und Abteilung Sulzbach
- ⊕ ASBR 3: Abteilung Lützel-/Hohensachsen
- ⊕ ASBR 5: Abteilung Oberflockenbach, Abteilung Rippenweier, Abteilung Ritschweier.

Die Ausrückebereiche werden in folgender Karte dargestellt:

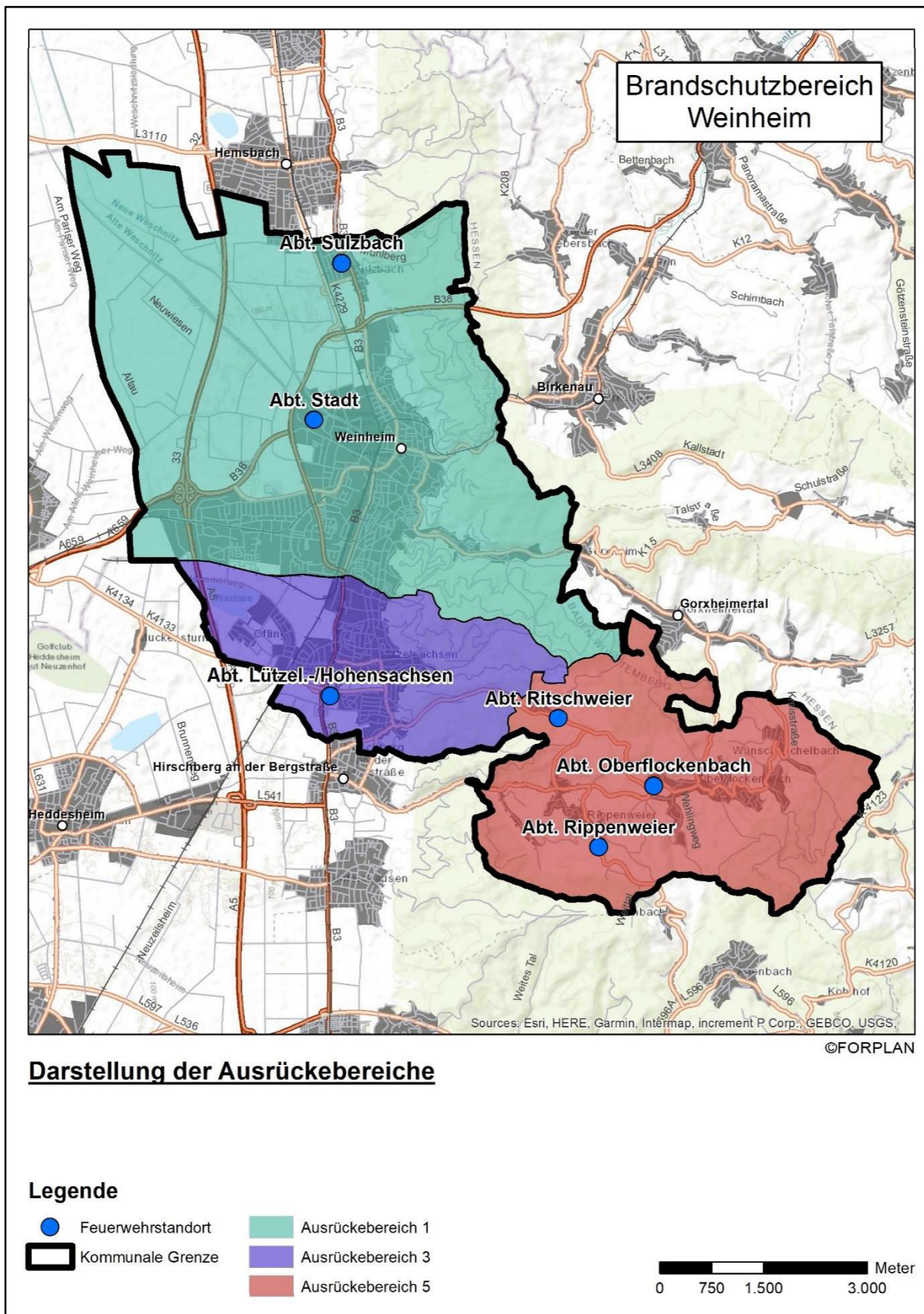


Abbildung 5.2 Ausrückebereiche

5.1 Einsatzkräfte

Die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr wird in Baden-Württemberg gemäß den *Hinweisen zur Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr* anhand der Bemessungswerte „Eintreffzeit“, „Einsatzkräfte“ und „Einsatzmittel“, im Folgenden *Qualitätskriterien* genannt, definiert.

Das Qualitätskriterium „Einsatzkräfte“ steht für die Anzahl und Qualifikation der Einsatzkräfte, die zur Bewältigung eines Schadensereignisses notwendig sind. Das Qualitätskriterium „Eintreffzeit“ hat zur Folge, dass neben der generellen Anzahl und Qualifikation der Einsatzkräfte auch die zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte entscheidend ist. Eine genaue Analyse der Einsatzkräfteverfügbarkeit ist zur Aufstellung und Unterhaltung einer leistungsfähigen Feuerwehr aus diesem Grund zwingend erforderlich.

In den folgenden Kapiteln werden daher die Einsatzkräfte der Feuerwehren betrachtet. Neben der Entwicklung der Einsatzkräfteanzahl auf Basis vergangener Mitgliederzahlen, der vorliegenden Altersstruktur und der Jugendfeuerwehr wird die Verfügbarkeit der Einsatzkräfte im Einsatzfall, einschließlich ihrer Qualifikationen, untersucht.

Ziel ist es, eventuell vorhandene Defizite bei der Verfügbarkeit oder der Ausbildung der Einsatzkräfte zu erkennen und Entwicklungstendenzen bei der Einsatzkräftestärke aufzuzeigen. Im SOLL-Konzept können hierdurch Maßnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer leistungsfähigen Feuerwehr dargestellt werden.

Methodik

Zur Analyse der Einsatzkräfte wurde eine Umfrage unter allen Aktiven der Einsatzabteilungen durchgeführt. Hierbei wurden neben allgemeinen persönlichen Informationen (Alter, Wohnort usw.) auch feuerwehrspezifische Angaben (Eintrittsjahr in die Feuerwehr, Dienstgrad, Qualifikation usw.) gemacht. Zudem haben die Einsatzkräfte ihre generelle und zeitliche Verfügbarkeit im Einsatzfall abgeschätzt. Die Umfrage wird ferner durch allgemeine Statistiken über die Einsatzkräfte (z. B. Ausbildungsstand) und die Auswertung der Einsatzdaten, welche die real verfügbaren Einsatzkräfte je Einsatz erfassen, ergänzt.

Entwicklung der Einsatzkräfteanzahl

Auf Basis der Einsatzkräfteanzahl und der Eintrittsjahre in die Feuerwehr, einschließlich der Art des Eintritts (z. B. aus der Jugendfeuerwehr), wird der Zuwachs bzw. Rückgang der Einsatzkräfte in den letzten Jahren aufgezeigt. Hieraus lassen sich allgemeine Entwicklungstendenzen erkennen und gegebenenfalls Prognosen für die zukünftige Entwicklung ableiten.

Altersstruktur der Feuerwehr

Die Altersstruktur einer Freiwilligen Feuerwehr gibt Aufschluss über den aktuellen Stand und die potenzielle zukünftige Entwicklung der Einsatzkräfteanzahl. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, insbesondere in Anbetracht des demografischen Wandels, dafür Sorge zu tragen, dass der Feuerwehr auch zukünftig genug Einsatzpersonal zur Verfügung steht. Zusätzlich gilt, dass nur eine ausgewogene Verteilung der Einsatzkräfte über alle Altersgruppen hinweg die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr in Bezug auf Erfahrung, Fitness und Technik sicherstellen kann. Die Einsatzkräfte werden dazu in sechs Altersgruppen gegliedert. Die Altersgruppe der über 60-Jährigen stellt die Anzahl der Einsatzkräfte dar, die im Zeitraum des vorliegenden Bedarfsplans altersbedingt aus dem aktiven Dienst ausscheiden muss. Die Altersgruppe der 50-60-Jährigen stellt mittelfristig den altersbedingten Rückgang der Einsatzkräfteanzahl dar.

Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse

Auf Grundlage der Selbsteinschätzung der Einsatzkräfte wird eine Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse (EVA) durchgeführt. In diesem Zusammenhang haben die Einsatzkräfte Angaben zur Anfahrtszeit vom Wohnort bzw. vom Arbeitsplatz (sowie Schule, Universität usw.) zum Feuerwehrhaus gemacht. Entsprechend wird die zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte am Feuerwehrhaus, einschließlich der vorhandenen Qualifikationen, ersichtlich. Die zeitlichen Angaben gemäß der Selbsteinschätzung werden durch die Angaben der Wohn- und Arbeitsadressen mittels Fahrzeitsimulation verifiziert.

Es werden zwei Zeitkategorien, *werktags 06:00 bis 18:00 Uhr* und *sonstige Zeiten*, unterschieden. Hier zeigt die Erfahrung, dass während der regulären Arbeitszeiten die Verfügbarkeit freiwilliger Einsatzkräfte deutlich absinkt und es dadurch zu personellen Defiziten kommt. Die Schichtarbeiter

werden außerdem gesondert dargestellt, da die allgemeinen Zeitkategorien bei diesen nicht gelten. Hier wird die theoretische Verfügbarkeit der Einsatzkräfte gemäß Schichtdienst statistisch ermittelt.

Zunächst wird die Gesamtzahl der verfügbaren Einsatzkräfte je Zeitkategorie auf einer Zeitschiene dargestellt. Es wird somit ersichtlich, wie viele Einsatzkräfte innerhalb welcher Zeit das jeweilige Feuerwehrhaus erreichen können. In weiteren Diagrammen, die sich im Anhang befinden, werden die Qualifikationen der eintreffenden Einsatzkräfte dargestellt sowie die Mehrfachqualifikationen der Einsatzkräfte untersucht. Bei den Qualifikationsdiagrammen wird zunächst die Gesamtzahl aller einzelnen Qualifikationen der verfügbaren Einsatzkräfte auf einer Zeitschiene dargestellt. Es wird dabei nicht ersichtlich, ob eine Einsatzkraft nur eine oder gleichzeitig mehrere Qualifikationen besitzt. Hieraus lässt sich insofern nicht auf die verfügbaren Funktionen im Einsatzfall schließen! Stehen beispielsweise alle Qualifikationen (Maschinist, Fahrzeugführer, Atemschutzgeräteträger und höhere Führungskraft) je einmal zur Verfügung, aber handelt es sich dabei um lediglich eine Einsatzkraft, die all diese Qualifikationen besitzt, so steht im Einsatzfall lediglich eine Funktion bereit, da jede Einsatzkraft nur eine Funktion im Einsatz wahrnehmen kann. Die Qualifikationsverteilung wird daher in einem weiteren Diagramm entschlüsselt.

Die Qualifikationsverteilung bzw. die vorhandenen Funktionen werden nicht in einem zeitlichen Verlauf dargestellt. Stattdessen werden die Funktionen basierend auf den gegebenen Eintreffzeiten für die erste Gruppe (10 Minuten) und für die zweite Gruppe (15 Minuten) und einer planerisch anzusetzenden Ausrückzeit von 5 Minuten bewertet. Es wird somit ersichtlich, ob die eingangs erwähnten Qualitätskriterien „Einsatzstärke“ und „Eintreffzeit“ planerisch eingehalten werden können und somit die personelle Leistungsfähigkeit der Feuerwehr gegeben ist.

Die personelle Leistungsfähigkeit des jeweiligen Feuerwehrstandortes wird anhand der taktischen Einheiten gemäß FwDV 3 beurteilt.

Die kleinste taktische Einheit einer Feuerwehr bildet demnach der Selbstständige Trupp, gefolgt von der Staffel und der Gruppe.

Die Gruppe bildet prinzipiell die taktische Grundeinheit einer Feuerwehr. Die Gruppe gliedert sich in Gruppenführer, Maschinist, Melder, Angriffstrupp, Wassertrupp und Schlauchtrupp. Zur Erfüllung jeder einzelnen Funktion sind unterschiedliche Qualifikationen notwendig. Gemäß den *Hinweisen zur Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr* ist insbesondere sicherzustellen, dass mindestens vier Atemschutzgeräteträger und die Führungskräfte zur Verfügung stehen. Damit die Einsatzkräfte zum Einsatzort gelangen, ist zudem ein Fahrzeugführer notwendig. Dieser ist gleichzeitig auch Maschinist und bedient die Feuerlöschkreiselpumpe und im Fahrzeug fest eingebaute Aggregate. Zur Bildung einer Gruppe werden daher in der vorliegenden Analyse die folgenden Qualifikationen in entsprechender Anzahl vorausgesetzt:

Gruppenführer	1x
Maschinist und Führerscheininhaber	1x
Atemschutzgeräteträger	4x
Truppmann	3x

Aufgrund des modernen Einsatzablaufes, z. B. durch wasserführende Fahrzeuge, kann die Staffel als kleinste taktische Einheit angesehen werden, die effektiv im Brandeinsatz und zur Menschenrettung eingesetzt werden kann. Da ihr im Erstangriff dieselben Aufgaben wie einer Gruppe obliegen, benötigt die Staffel ebenfalls einen Gruppenführer, einen Maschinisten und Führerscheininhaber sowie vier Atemschutzgeräteträger. Dabei wird die Staffel jedoch nur insoweit toleriert, dass die fehlende Mannschaft zur Bildung einer Gruppe, schnellstmöglich (z. B. mit einem MTW) die Einsatzstelle anfährt.

Der Selbstständige Trupp ist eine taktische Einheit, deren Mannschaft aus einem Truppführer und zwei weiteren Einsatzkräften (Truppmann und Maschinist) besteht (1/2/3). Der Selbstständige Trupp dient primär als Ergänzung anderer Einheiten bzw. der Zuführung von Sonderfahrzeugen und kann lediglich für einzelne Aufgaben eigenständig eingesetzt werden. Die dafür benötigten Qualifikationen sind:

Truppführer	1x
Maschinist und Führerscheininhaber	1x
Truppmann	1x

Sofern ein Selbstständiger Trupp einen eigenständigen Auftrag erhält oder die ersteintreffende Einheit sein kann, ist gemäß dem Hinweispapier zur *Führungsorganisation im Einsatz bei einer Freiwilligen Feuerwehr* des Landesfeuerwehrverbandes zudem die Vorhaltung einer Gruppenführerqualifikation anstatt des Truppführers notwendig. Der Gruppenführer besitzt die erforderliche Ausbildung zur Lagefeststellung und Einsatzplanung, um einen effektiven Einsatzablauf zu gewährleisten.

In der Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse (EVA) wird die personelle Leistungsfähigkeit der Abteilungen auf Basis dieser taktischen Einheiten bewertet.

In der Feuerwehr der Stadt Weinheim sind an sechs Standorten gemäß offizieller Statistik insgesamt 285 Einsatzkräfte aktiv. Von 212 Einsatzkräften liegen ausgefüllte Personalfragebögen vor. Es ist zu beachten, dass in den Abteilungen Stadt, Lützel-/Hohensachsen und Sulzbach hauptamtliche Beschäftigte als freiwillige Feuerwehrmitglieder aktiv sind und diese in den folgenden Einsatzkräfteübersichten enthalten sind und zudem an der Umfrage teilgenommen haben.

5.1.1 Abteilung Stadt

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	85
davon:	
Truppführer*	33
Gruppenführer*	15
Zugführer*	13
Verbandsführer*	3
Maschinisten	53
Führerschein Klasse C/CE	48
Atenschutzgeräteträger	50
Einsatzkräfte im Schichtdienst	14
An der Personalbefragung teilgenommen:	72 (Rücklaufquote 85 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

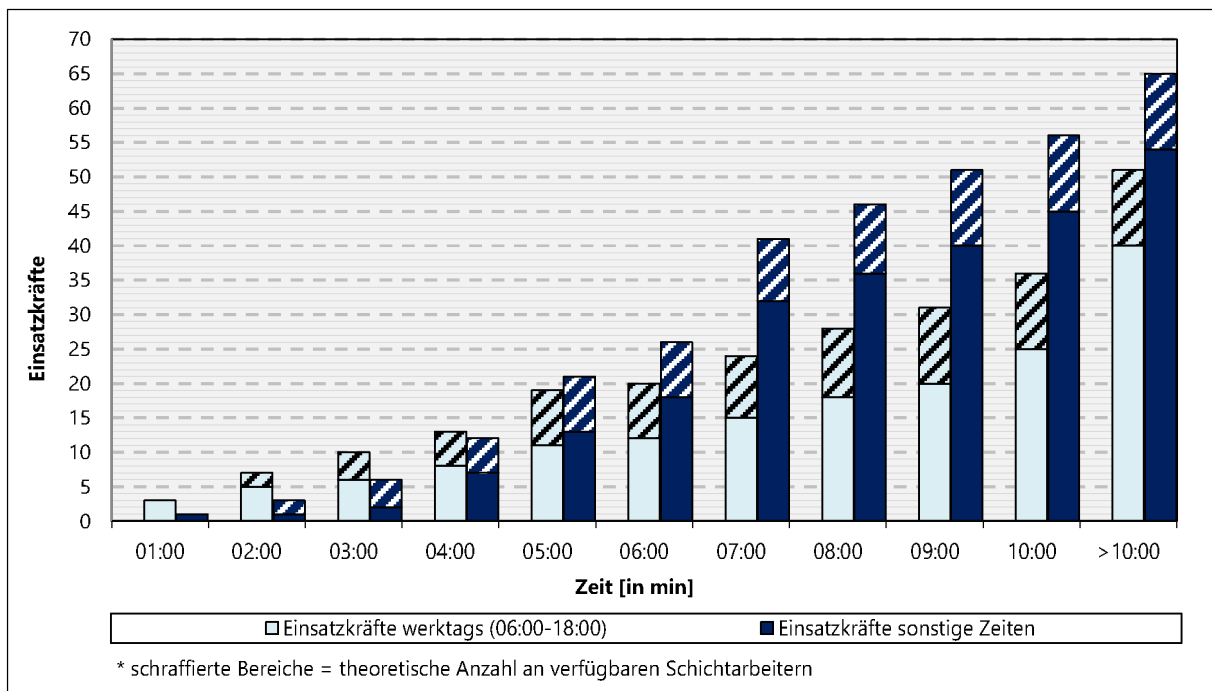


Abbildung 5.3 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Stadt

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Gruppe, einschließlich der benötigten Funktionen im Sinne der FwDV 3, zur Verfügung (vgl. Anhang A). Erwartungsgemäß kann zudem noch eine zweite Gruppe gebildet werden.

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit gemäß Befragung ebenfalls hoch. Auch hier kann innerhalb von 5 Minuten eine Gruppe gebildet werden.

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 11 Einsatzkräften ermittelt werden. Maximal standen 30 Einsatzkräfte zur Verfügung. In 83 % der Fälle konnte eine Gruppe gebildet werden.

Zu sonstigen Zeiten standen im Durchschnitt 13 Einsatzkräfte zur Verfügung. Das Maximum lag bei 36 Einsatzkräften. In 89 % der Fälle stand mindestens eine Gruppe zur Verfügung. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Abteilung Stadt innerhalb des Stadtgebietes teilweise nicht mit allen Einsatzkräften ausgerückt ist. Einsätze außerhalb des Stadtgebietes wurden nicht berücksichtigt.

Es ist zu berücksichtigen, dass sowohl im Diagramm als auch bei der Auswertung der Einsatzberichte die hauptamtlichen Beschäftigten bereits enthalten sind.

5.1.2 Abteilung Sulzbach

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	37
davon:	
Truppführer*	7
Gruppenführer*	6
Zugführer*	3
Verbandsführer*	3
Maschinisten	19
Führerschein Klasse C/CE	15
Atenschutzgeräteträger	11
Einsatzkräfte im Schichtdienst	5
An der Personalbefragung teilgenommen:	28 (Rücklaufquote 76 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

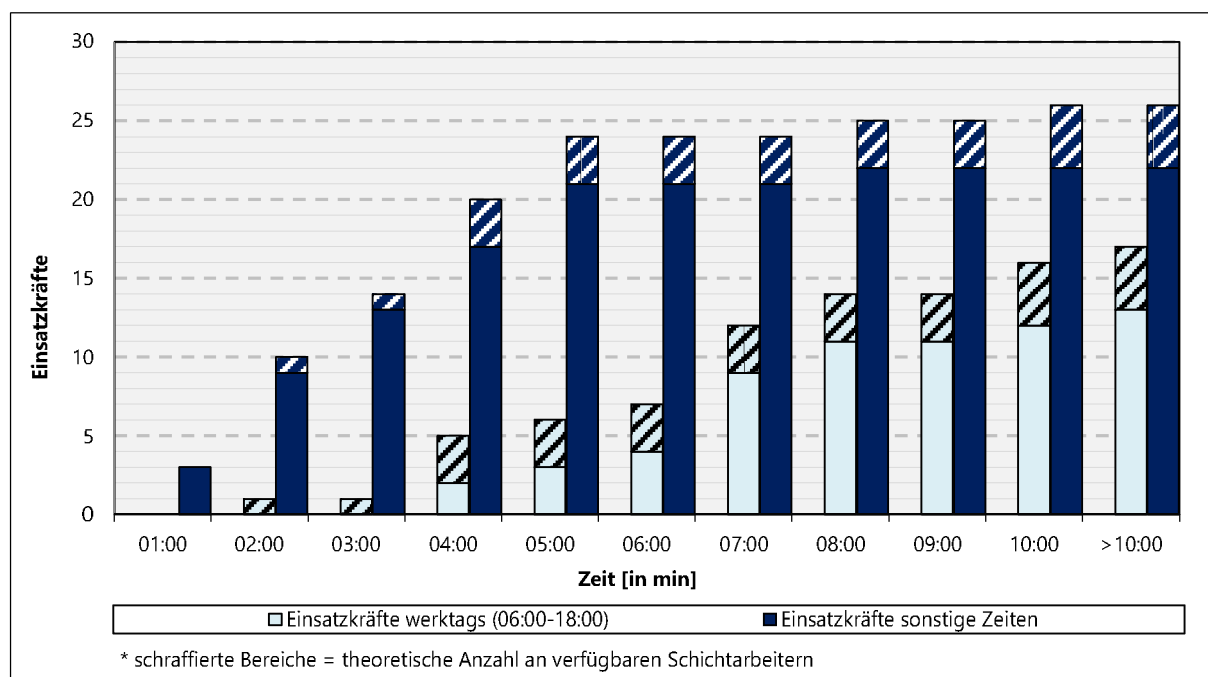


Abbildung 5.4 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Sulzbach

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel nicht genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Gruppe zur Verfügung. Einschließlich der Schichtarbeiter steht zwar

theoretisch eine Staffel zur Verfügung, diese kann jedoch nicht als sicher angenommen werden. Die zur Bildung einer Staffel im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen können zudem nicht gestellt werden (vgl. Anhang A).

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit höher. Hier kann innerhalb von fünf Minuten erwartungsgemäß eine Gruppe mit den notwendigen Funktionen gemäß FwDV 3 gebildet werden.

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 7 Einsatzkräften ermittelt werden. Maximal standen 9 Einsatzkräfte zur Verfügung. Das Minimum lag bei 2 Einsatzkräften. In 83 % der Fälle konnte eine Staffel gebildet werden. In 25 % der Fälle stand eine Gruppe zur Verfügung. Zu sonstigen Zeiten stand in 27 % der Fälle mindestens eine Gruppe und in 87 % eine Staffel zur Verfügung.

5.1.3 Abteilung Lützel-/Hohensachsen

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	55
davon:	
Truppführer*	19
Gruppenführer*	12
Zugführer*	8
Verbandsführer*	4
Maschinisten	39
Führerschein Klasse C/CE	34
Atenschutzgeräteträger	30
Einsatzkräfte im Schichtdienst	9
An der Personalbefragung teilgenommen:	48 (Rücklaufquote 87 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

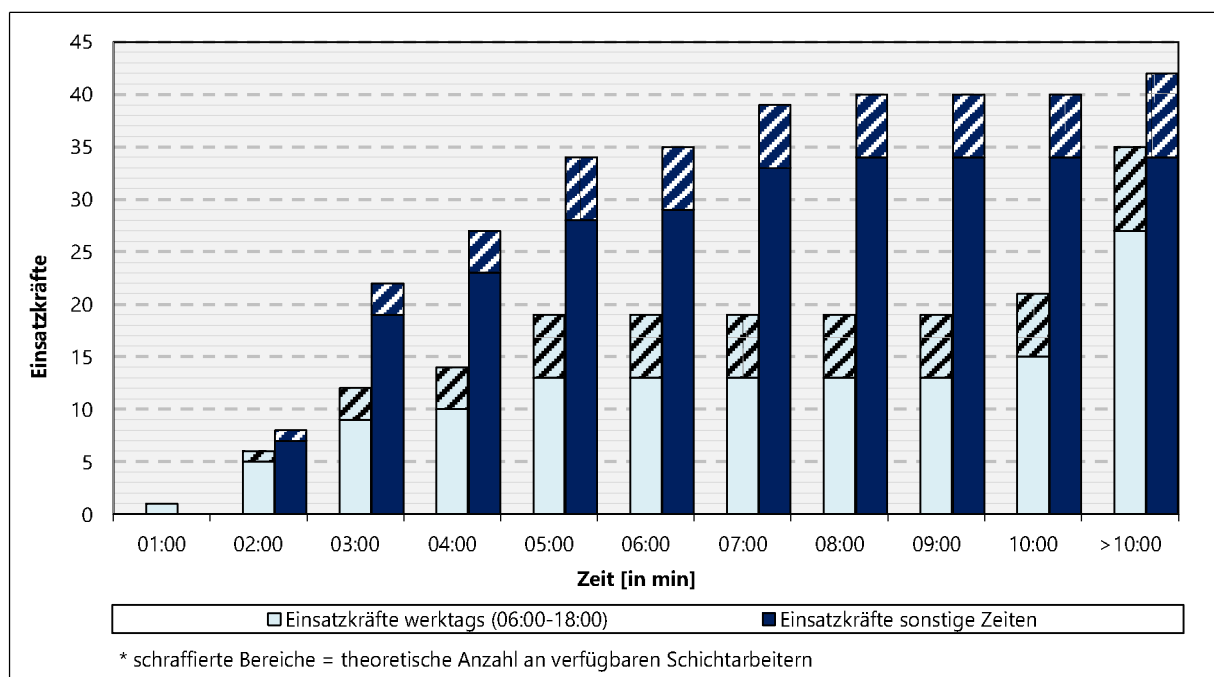


Abbildung 5.5 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Lützel-/Hohensachsen

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Gruppe zur Verfügung. Die zur Bildung einer Gruppe im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen können hierzu gestellt werden (vgl. Anhang A).

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit nochmals höher. Auch hier kann innerhalb von fünf Minuten erwartungsgemäß eine Gruppe mit den notwendigen Funktionen gemäß FwDV 3 gebildet werden.

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 8 Einsatzkräften ermittelt werden. Maximal standen 14 Einsatzkräfte zur Verfügung. Das Minimum lag bei 2 Einsatzkräften. In 96 % der Fälle konnte eine Staffel gebildet werden. In 30 % stand eine Gruppe zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten stand in 83 % der Fälle mindestens eine Gruppe zur Verfügung.

5.1.4 Abteilung Oberflockenbach

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	40
davon:	
Truppführer*	8
Gruppenführer*	5
Zugführer*	3
Verbandsführer*	0
Maschinisten	19
Führerschein Klasse C/CE	15
Atenschutzgeräteträger	13
Einsatzkräfte im Schichtdienst	5
An der Personalbefragung teilgenommen:	28 (Rücklaufquote 70 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

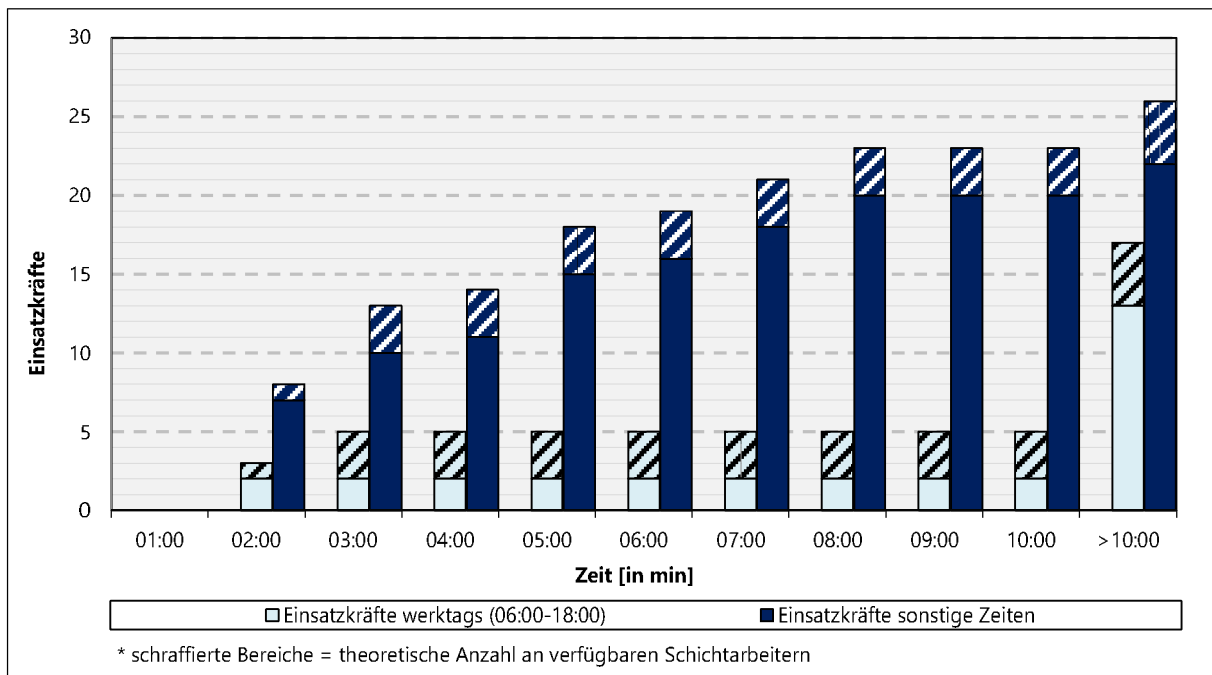


Abbildung 5.6 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Oberflockenbach

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel nicht genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Staffel oder Gruppe zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit höher. Die zur Bildung einer Staffel bzw. Gruppe im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen stehen grundsätzlich zur Verfügung (vgl. Anhang A). Bei der vorliegenden Einsatzkräfteanzahl kann jedoch nicht sicher mit einer Gruppe innerhalb von fünf Minuten gerechnet werden.

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 8 Einsatzkräften ermittelt werden. Bei zwei bemessungsrelevanten Einsätzen standen einmal 7 und einmal 9 Einsatzkräfte zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten standen im Durchschnitt 11 Einsatzkräfte zur Verfügung. Eine Gruppe konnte in 82 % der Fälle gebildet werden.

5.1.5 Abteilung Rippenweier

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	30
davon:	
Truppführer*	14
Gruppenführer*	7
Zugführer*	1
Verbandsführer*	0
Maschinisten	19
Führerschein Klasse C/CE	13
Atemschutzgeräteträger	14
Einsatzkräfte im Schichtdienst	3
An der Personalbefragung teilgenommen:	22 (Rücklaufquote 73 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

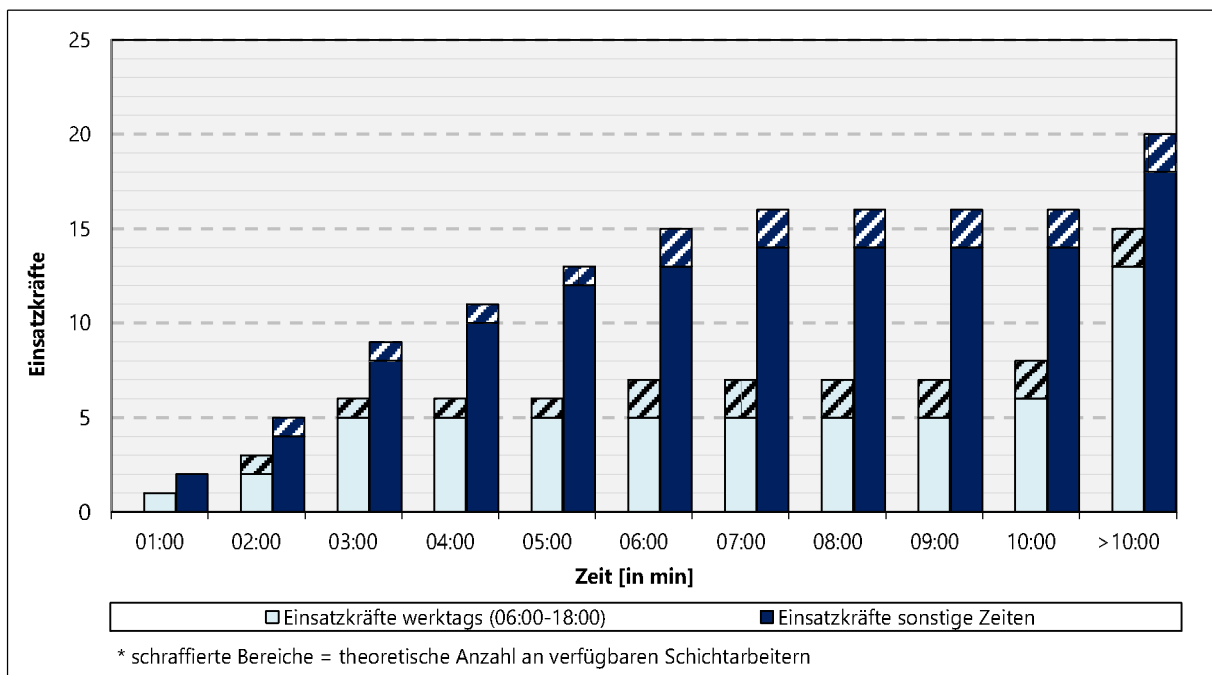


Abbildung 5.7 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Rippenweier

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel nicht genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Gruppe zur Verfügung. Einschließlich der Schichtarbeiter steht zwar theoretisch eine Staffel zur Verfügung, diese kann jedoch nicht als sicher angenommen werden. Die zur Bildung einer Staffel im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen können hierzu gestellt werden (vgl. Anhang A).

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit höher. Die zur Bildung einer Staffel bzw. Gruppe im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen stehen grundsätzlich zur Verfügung (vgl. Anhang A).

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 7,5 Einsatzkräften ermittelt werden. Bei zwei bemessungsrelevanten Einsätzen standen einmal 7 und einmal 8 Einsatzkräfte zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten standen im Durchschnitt 8 Einsatzkräfte zur Verfügung. Eine Staffel konnte in 65 % der Fälle gebildet werden.

5.1.6 Abteilung Ritschweier

Anzahl der aktiven Einsatzkräfte	18
davon:	
Truppführer*	3
Gruppenführer*	1
Zugführer*	2
Verbandsführer*	1
Maschinisten	5
Führerschein Klasse C/CE	5
Atenschutzgeräteträger	4
Einsatzkräfte im Schichtdienst	1
An der Personalbefragung teilgenommen:	14 (Rücklaufquote 78 %)

*es zählt die jeweils höchste Führungsqualifikation

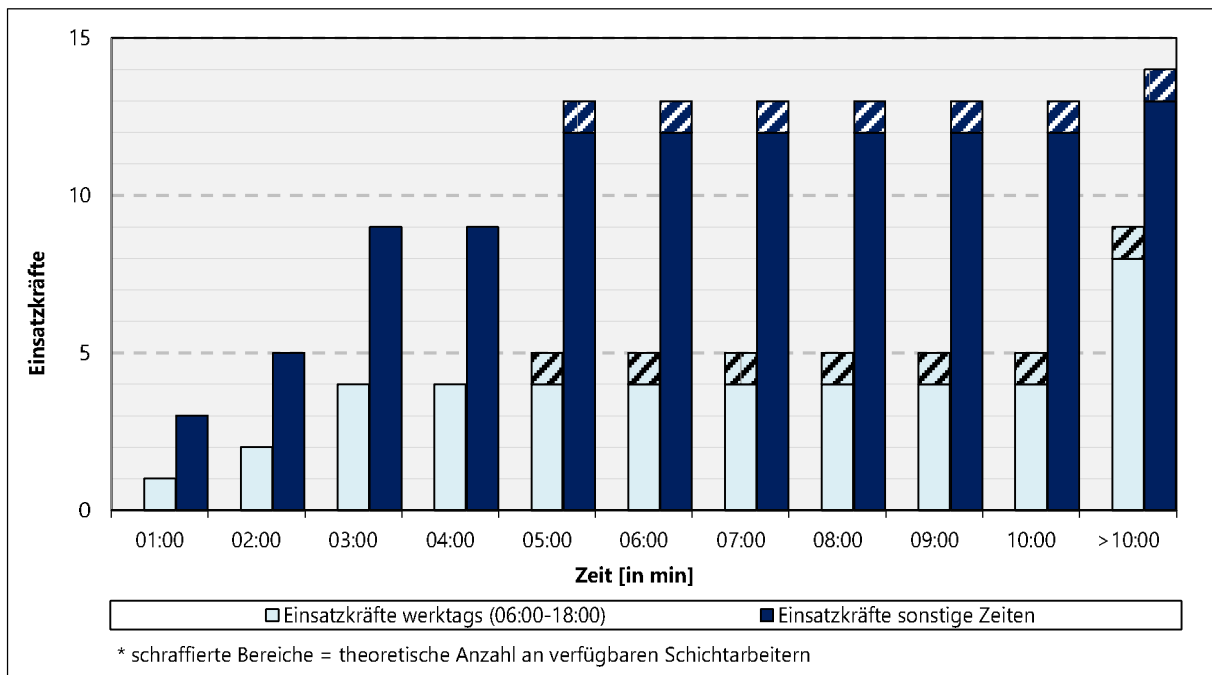


Abbildung 5.8 Übersicht und zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte Abt. Ritschweier

Gemäß Umfrage stehen Mo-Fr 6-18 Uhr innerhalb von fünf Minuten in der Regel nicht genügend Einsatzkräfte zur Bildung einer Staffel oder Gruppe zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten ist die Personalverfügbarkeit höher. Die zur Bildung einer Staffel bzw. Gruppe im Sinne der FwDV 3 benötigten Funktionen stehen grundsätzlich zur Verfügung (vgl. Anhang A). Bei der vorliegenden Einsatzkräfteanzahl kann jedoch nicht sicher mit einer Gruppe gerechnet werden.

Auf Basis der Einsatzberichte konnte werktags tagsüber eine durchschnittliche Verfügbarkeit von 2,5 Einsatzkräften ermittelt werden. Bei zwei bemessungsrelevanten Einsätzen standen einmal 2 und einmal 3 Einsatzkräfte zur Verfügung.

Zu sonstigen Zeiten standen im Durchschnitt 5 Einsatzkräfte zur Verfügung. Eine Staffel konnte in 36 % der Fälle gebildet werden.

5.1.7 Zusammenfassung der Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse

In der nachfolgenden Tabelle wird die Verfügbarkeit von taktischen Einheiten der verschiedenen Abteilungen zusammengefasst. Diese Werte entsprechen den **Ergebnissen der Selbsteinschätzung und können in der Realität** abweichen.

<p>Planerische Verfügbarkeit (mit Reserve)</p> <p>● Für jede im Einsatz zu stellende Funktion der entsprechenden taktischen Einheit stehen mindestens eine Einsatzkraft (kein Schichtarbeiter) oder zwei Schichtarbeiter als Reserve zur Verfügung.</p>
<p>Wahrscheinliche Verfügbarkeit</p> <p>● Jede im Einsatz zu stellende Funktion der entsprechenden taktischen Einheit steht zur Verfügung. Hier gibt es jedoch entweder bei mindestens einer Funktion keine Reserve (siehe oben) oder die Funktionsverfügbarkeit ist lediglich über Schichtarbeiter sichergestellt.</p>
<p>Einsatzkräftezahl erfüllt, jedoch nicht die Funktionsanforderungen</p> <p>● Die reine Anzahl an Einsatzkräften, die zur Bildung der entsprechenden taktischen Einheit benötigt wird, ist verfügbar. Es fehlt jedoch an ausreichend qualifizierten Einsatzkräften, um die benötigten Funktionen sicherzustellen.</p>
<p>Einsatzkräftezahl nicht erfüllt</p> <p>- Wenn keine ausreichende Einsatzkräftezahl zur Bildung der entsprechenden taktischen Einheit gemäß Personalbefragung verfügbar ist, kann diese mit hoher Wahrscheinlichkeit in der Realität auch nicht gebildet werden.</p>

Abteilung	5 Minuten ab Alarmierung			10 Minuten ab Alarmierung			Später (>10 Min.)		
	Selbst. Trupp	Staffel	Gruppe	Selbst. Trupp	Staffel	Gruppe	Selbst. Trupp	Staffel	Gruppe
Stadt	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sulzbach	●	●	-	●	●	●	●	●	●
Lützel-/Hohensachsen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Oberflockenbach	●	-	-	●	-	-	●	●	●
Rippenweier	●	●	-	●	●	-	●	●	●
Ritschweier	●	-	-	●	-	-	●	●	-

Tabelle 5.1 Zusammenfassung Einsatzkräfteverfügbarkeit Mo-Fr 06:00-18:00

Bei der Zusammenfassung der personellen Leistungsfähigkeit gemäß Umfrageergebnissen wird deutlich, dass in einigen Abteilungen Mo-Fr 06:00-18:00 Probleme bestehen, eine taktische Einheit in Staffel- bzw. Gruppenstärke gemäß FwDV 3 (zeitnah) zu bilden. Lediglich bei den Abteilungen Stadt und Lützel-/Hohensachsen kann von der kurzfristigen Bildung einer Gruppe ausgegangen werden.

Abteilung	5 Minuten ab Alarmierung			10 Minuten ab Alarmierung			Später (>10 Min.)		
	Selbst- Trupp	Staffel	Gruppe	Selbst- Trupp	Staffel	Gruppe	Selbst- Trupp	Staffel	Gruppe
Stadt	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sulzbach	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Lützel-/Hohensachsen	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Oberflockenbach	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Rippenweier	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Ritschweier	●	●	●	●	●	●	●	●	●

Tabelle 5.2 Zusammenfassung Einsatzkräfteverfügbarkeit sonstige Zeiten

Zu sonstigen Zeiten können in allen Abteilungen zeitnah Gruppen mit den benötigten Funktionen gebildet werden. In den kleineren Abteilungen steht jedoch nur eine geringe Reserve zur Bildung einer Gruppe zur Verfügung, so dass diese nicht als gesichert angesehen werden kann.

Fazit:

Wie bei Freiwilligen Feuerwehren üblich, bestehen insbesondere werktags tagsüber Probleme bei der Verfügbarkeit der Einsatzkräfte. Hiervon sind insbesondere die Abteilungen in den kleineren Ortschaften mit wenigen Arbeitgebern betroffen.

Zu sonstigen Zeiten ist in allen Abteilungen eine hohe Einsatzkräfteverfügbarkeit gegeben.

5.1.8 Wohn- und Arbeitsorte der Einsatzkräfte

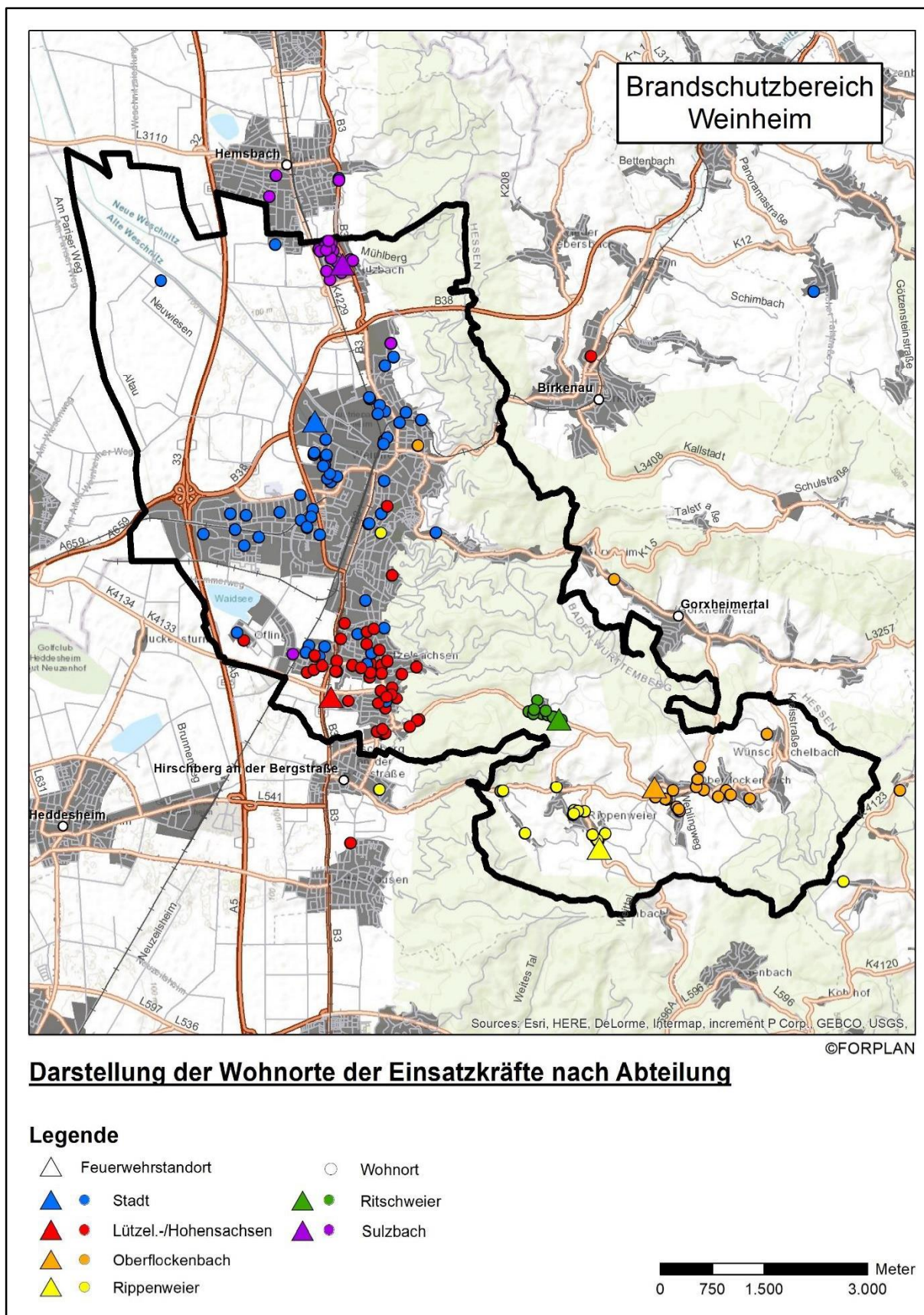


Abbildung 5.9 Wohnorte der Einsatzkräfte

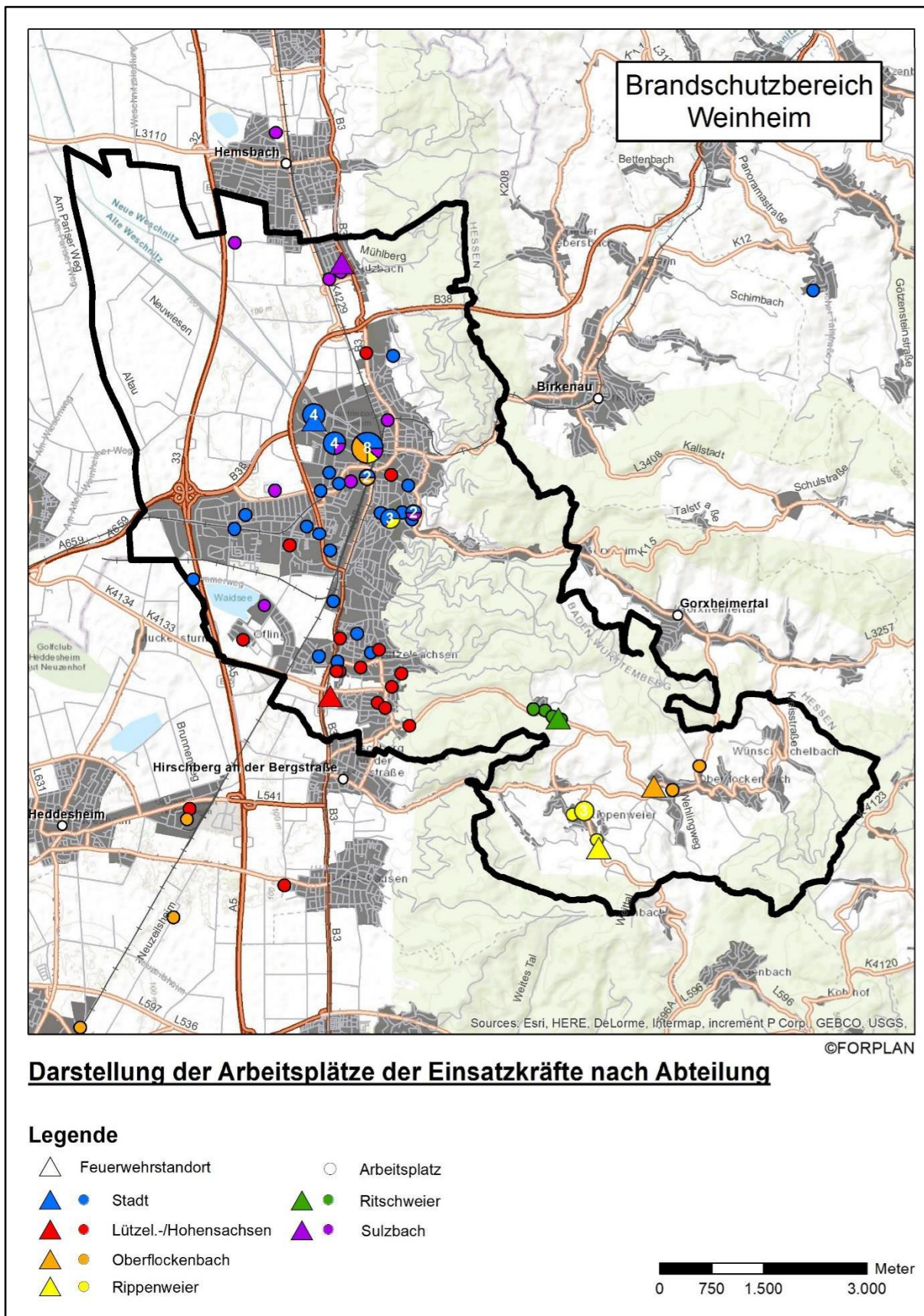


Abbildung 5.10 Arbeitsorte der Einsatzkräfte

5.1.9 Altersstruktur

Die Altersstruktur einer Freiwilligen Feuerwehr gibt Aufschluss über den aktuellen Stand und die potenzielle zukünftige Entwicklung der Einsatzkräfteanzahl. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, in Anbetracht des Demografischen Wandels dafür Sorge zu tragen, dass der Feuerwehr auch zukünftig genug Einsatzpersonal zur Verfügung steht. Zusätzlich gilt, dass nur eine ausgeglichene Verteilung der Einsatzkräfte über alle Altersgruppen hinweg die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr in Bezug auf Erfahrung, Fitness und Technik sicherstellen kann.

Betrachtet man die Altersstruktur in den einzelnen Abteilungen, so ergibt sich folgendes Bild.

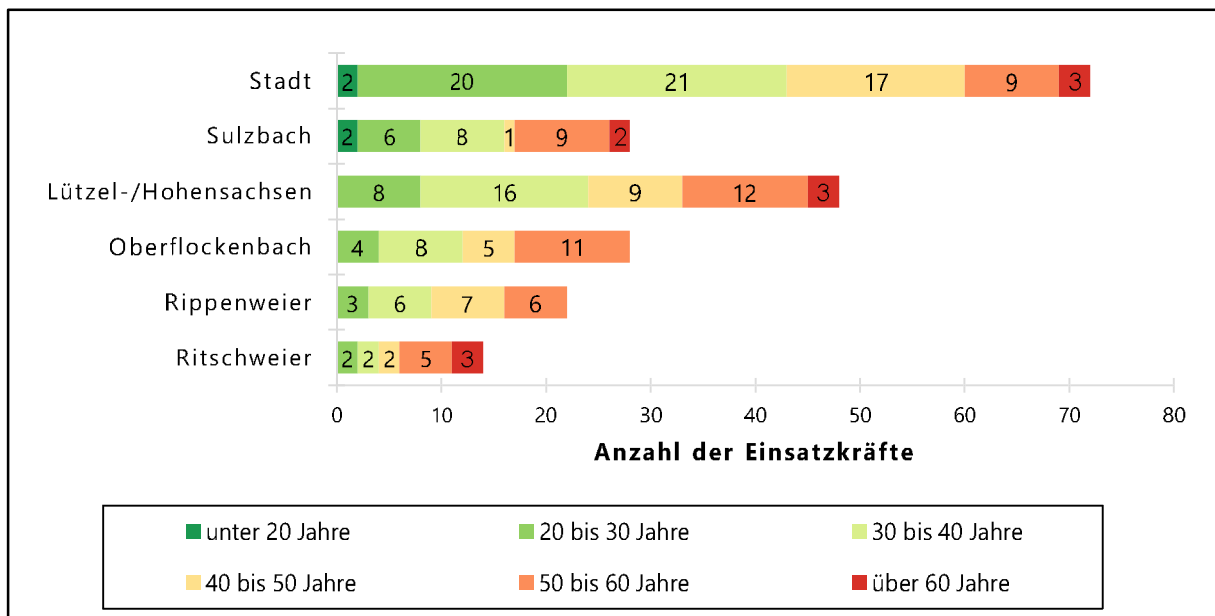


Abbildung 5.11 Altersstruktur der Abteilungen

Es kann festgestellt werden, dass in einigen Abteilungen ein hoher Anteil an über 50-jährigen vorhanden ist, die mittelfristig altersbedingt aus dem aktiven Dienst ausscheiden müssen. Gleichzeitig ist, mit Ausnahme von Ritschweier, bei allen Abteilungen eine verhältnismäßig hohe Anzahl an 20-40-Jährigen vorhanden. Hier zeigt sich die gute Nachwuchsarbeit in der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim (siehe Abschnitt 0).

Bei den Altersgruppen der unter 30-jährigen ist aufgrund von Ausbildung und Beruf häufig eine hohe Fluktuation vorhanden. Hier sind Maßnahmen zu ergreifen, damit jüngere Einsatzkräfte langfristig an die Feuerwehr gebunden bzw. im Ort gehalten werden. Entsprechende Maßnahmen werden im SOLL-Konzept empfohlen.

Fazit

Die Altersstruktur ist in den meisten Abteilungen als positiv zu bewerten. Insbesondere in Ritschweier ist jedoch eine hohe Anzahl der Einsatzkräfte bereits über 50 Jahre alt, so dass mittelfristig mit einem Rückgang der Einsatzkräfteanzahl zu rechnen ist.

Beachtet man das Durchschnittsalter in den Abteilungen, so ergibt sich folgendes Bild:

Altersdurchschnitt								
Abteilung	Atemschutz- geräteträger	Führerschein- inhaber C/CE	Maschi- nisten	Trupp- führer	Gruppen- führer	Zug- führer	Verbands- führer	Gesamt
Stadt	34,1	38,9	40,8	35,0	40,2	42,9	44,3	37,4
Sulzbach	32,9	42,8	42,4	36,3	40,5	42,7	56,7	40,0
Lützel-/Hohensachsen	38,4	44,1	44,0	35,3	39,6	50,1	47,0	41,7
Oberflockenbach	40,5	48,9	47,3	42,0	49,7	48,0	-	42,8
Rippenweier	40,6	38,4	41,4	32,0	46,2	53,0	-	41,0
Ritschweier	38,0	52,3	54,8	34,0	55,0	59,3	52,0	47,4
Gesamt	36,6	42,0	43,2	35,3	42,6	47,8	49,6	40,7

Tabelle 5.3 Durchschnittsalter je Abteilung

5.1.10 Personalentwicklung

Betrachtet man die Entwicklung der Einsatzkräftestärke, so zeigt sich, dass die Anzahl an aktiven Einsatzkräften in den vergangenen 15 Jahren um 14 % zurückgegangen ist (320 Einsatzkräfte 2004 / 285 Einsatzkräfte 2019). Betrachtet man die einzelnen Abteilungen, stellt sich ein unterschiedliches Bild dar.

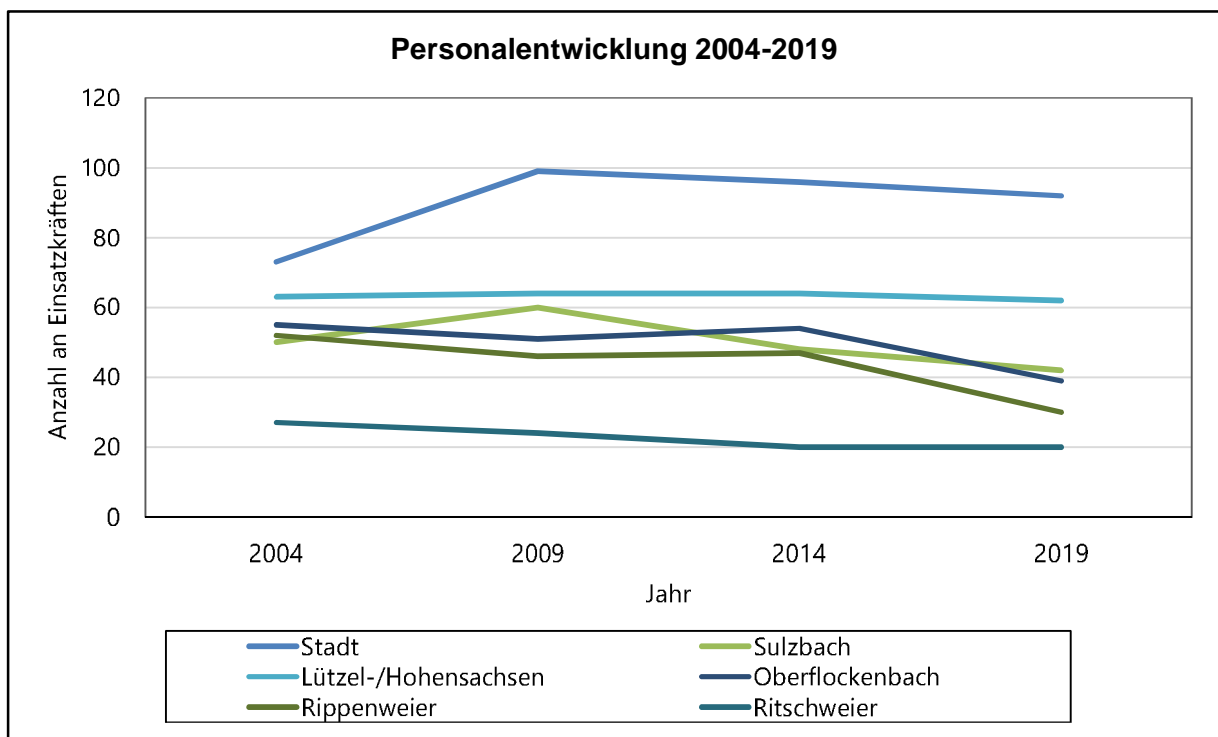


Abbildung 5.12 Personalentwicklung 2004-2019

Aufgrund von Altersgrenzen kommt es bei Feuerwehren häufig zu gruppenweisen Ein- und Aus-
tritten, die entsprechende Schwankungen bei der Einsatzkräftestärke mit sich bringen. Bei den
Abteilungen Sulzbach, Oberflockenbach, Rippenweier und Ritschweier ist jedoch ein stetiger Rück-
gang zu erkennen. Die Abteilung Lützel-/Hohensachsen konnte die Einsatzkräftestärke

grundsätzlich über die vergangenen Jahre konstant halten, während die Abteilung Stadt, nach einer deutlichen Steigerung der aktiven Einsatzkräftezahlen vor 10-15 Jahre, seit 10 Jahren einen leichten Rückgang erfährt.

Fazit

Insgesamt ist insbesondere bei den kleineren Abteilungen (siehe auch die Altersstruktur in Abschnitt 5.1.9) auf die Einsatzkräfteentwicklung zu achten und die Tendenz eines Rückgangs zu stoppen. Hierzu werden im SOLL-Konzept Maßnahmen zur Einsatzkräftegewinnung und Förderung des Ehrenamtes empfohlen.

5.1.11 Jugendfeuerwehr

Die Jugendfeuerwehr von Weinheim besteht derzeit aus fünf Gruppen. Lediglich in der Abteilung Ritschweier besteht keine eigene Jugendfeuerwehrgruppe. In den Abteilungen Sulzbach, Stadt und Oberflockenbach sind zudem Kinderfeuerwehren eingerichtet.

Schwerpunkt der Jugendfeuerwehrarbeit ist die feuerwehrtechnische Ausbildung. Dabei werden die Jugendlichen an den Geräten und Ausrüstungsgegenständen der Feuerwehr ausgebildet. Zusätzlich wird eine Vielzahl an weiteren Aktivitäten (Zeltlager, Wandertage, Spieleabende usw.) mit den Jugendlichen durchgeführt.

Die Größe und Übernahmen der Jugendfeuerwehrgruppen in den letzten 5 Jahren werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

Jahr	Jugendwarte	Ausbilder	Mitglieder		Übernahme aktive Wehr	
			Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen
Abt. Stadt (J F gegründet 1962)						
2015	2	8	48	8	5	2
2016	2	8	49	9	4	0
2017	2	8	47	12	3	0
2018	2	8	52	14	2	0
2019	2	8	50	14	1	0
Abt. Sulzbach (J F gegründet 1971)						
2015	2	6	41	11	1	0
2016	2	6	40	10	1	0
2017	2	6	25	11	0	0
2018	2	6	22	16	3	0
2019	2	6	13	13	2	0
Abt. Lützel-/Hohensachsen (J F gegründet 1971)						
2015	2	2	14	6	2	1
2016	2	2	10	2	2	0
2017	2	2	7	2	3	1
2018	2	2	8	2	2	0
2019	2	2	7	2	0	0
Abt. Oberflockenbach (J F gegründet 1977)						
2015	2	6	30	7	6	0
2016	2	6	31	9	0	0
2017	2	6	31	9	1	1
2018	2	6	23	6	2	0
2019	2	6	19	9	0	0
Abt. Rippenweier (J F gegründet 1978)						
2015	2	2	7	4	3	1
2016	2	2	8	4	0	0
2017	2	2	9	4	0	0
2018	2	2	9	4	1	0
2019	2	2	11	2	0	0

Tabelle 5.4 Jugendfeuerwehr

Es wird deutlich, dass die Mitgliedsstärke und die Übernahme je Jugendfeuerwehrgruppe sehr unterschiedlich sind und je Gruppen teilweise jährlich stark schwanken. Betrachtet man die gesamte Jugendfeuerwehr, so ist festzuhalten, dass die Anzahl an männlichen Jugendlichen stetig zurückgeht, während die Anzahl weiblicher Jugendliche konstant gehalten bzw. teilweise leicht gesteigert werden konnte. Der hohe Anteil an weiblichen Jugendlichen ist grundsätzlich als sehr positiv hervorzuheben. Gleichzeitig besteht hier nur eine geringe Anzahl an Übernahmen in den aktiven Dienst.

Jahr	Jugendwarte	Ausbilder	Mitglieder		Übernahme aktive Wehr	
			Jungen	Mädchen	Jungen	Mädchen
2015	10	24	140	36	17	4
2016	10	24	138	34	7	0
2017	10	24	119	38	7	2
2018	10	24	114	42	10	0
2019	10	24	100	40	3	0

Tabelle 5.5 Jugendfeuerwehr (gesamt)

Bei der Umfrage unter den Einsatzkräften gaben insgesamt 67 % an, die Jugendfeuerwehr durchlaufen zu haben. Vergleichswerte anderer Kommunen liegen in der Regel zwischen 30-60 %. Betrachtet man nur die Einsatzkräfte, die in den letzten 10 Jahren in den aktiven Dienst gekommen

und jetzt noch aktiv sind, so stammen 55 % der Einsatzkräfte aus der Jugendfeuerwehr. Einzelne Abteilungen generieren nahezu alle Einsatzkräfte aus der Jugendfeuerwehr (Rippenweier 86 %; Lützel-/Hohensachsen 76 %).

Fazit:

Die dargestellten Werte zeigen, wie wichtig die Jugendfeuerwehr für die Generierung neuer Einsatzkräfte ist. Daher ist auf eine entsprechende Intensivierung bzw. Fortführung der guten Jugendarbeit hinzuwirken. Wie im Abschnitt 5.1.9 bereits dargestellt, muss es das Ziel sein, die Jugendlichen lange an die Feuerwehr zu binden. Entsprechende Maßnahmen werden im SOLL-Konzept dargestellt.

5.1.12 Hauptamtliche Beschäftigte

Die Stabsstelle II 03 Feuerwehr gliedert sich in fünf Sachgebiete und umfasst derzeit 9 Beschäftigte, die auch am Einsatzdienst teilnehmen. Eine weitere Person ist mit einem Zeitvertrag bis Ende Februar 2021 für die Stabsstelle als Sachbearbeiter im Sachgebiet Einsatzplanung mit Einsatzdienst eingestellt. Die Stelle wurde aufgrund von Ausbildungsmaßnahmen hauptamtlicher Einsatzkräfte befristet geschaffen, um den Ausfall der Auszubildenden in der Tagesverfügbarkeit zu minimieren. Des Weiteren absolviert zurzeit eine Person, die ein Freiwilliges Soziales Jahr bei der Feuerwehr Weinheim mit Teilnahme am Einsatzdienst absolviert, die Ausbildung. Eine Person, die nicht am Einsatzdienst teilnimmt, arbeitet als Verwaltungsfachangestellte in der Feuerwehrverwaltung. Zum Personal der Stabsstelle zählt auch eine Reinigungskraft (halbtags) die ebenfalls keinen Einsatzdienst leistet. Die Stabsstelle gliedert sich dabei in folgende Sachgebiete auf:

1. Einsatzplanung,
2. Verwaltung,
3. Instandhaltung,
4. Atemschutz,
5. Wasserfördernde Armaturen.

Die Tätigkeiten der Leitung der Stabsstelle umfasst:

- Leitung und Koordination der Feuerwehr Weinheim mit sechs Einsatzabteilungen und Hauptamtlichen Kräften
- Aufgaben nach § 9 Feuerwehrgesetz
- Feuerwehrbedarfsplanung, Erstellung von Einsatzplänen und Budgetplanung
- Personalplanung und -entwicklung
- Personalangelegenheiten
- Ausschreibung und Durchführung von Investitionsmaßnahmen und Beschaffungen
- Repräsentation der Feuerwehr Weinheim, Öffentlichkeitsarbeit, Mitarbeit in Verbänden

- Krisenmanagement und Bevölkerungsschutz, insbesondere koordinierende Einsatzplanung in Zusammenarbeit mit anderen Einheiten des Bevölkerungsschutzes
- Fortentwicklung des Notfall- und Krisenplans der Stadt Weinheim sowie Planung und Durchführung von organisationsübergreifenden Übungen auch für den Verwaltungsstab der Stadtverwaltung Weinheim
- Beratungen zu Sicherheitsfragen bei öffentlichen Veranstaltungen
- Sicherheitskonzepte
- Ständiger Sitz in politischen Gremien
- Vorbeugender Brandschutz
- Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft
- Erstellung von Dienstplänen
- Ausbildung Hauptamtliches Personal
- Erfüllung der Aufgaben nach FwDV 100
- Wahrnehmung der Aufgaben als Einsatzleitung § 27 Feuerwehrgesetz.

Im Sachgebiet Einsatzplanung (eine Person) werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

- Prüfung von Feuerwehrplänen nach DIN 14095 und Flucht – und Rettungswegplänen
- Prüfung der Meldergruppenkarten der Brandmeldeanlagen, Fertigung Abnahmeprotokolle
- Prüfung Gebädefunkanlagen
- Brandschutzaufklärung (Organisation, Durchführung, Terminplanung)
- Räumungsübungen (Organisation, Durchführung, Terminplanung)
- Lehrgangsplanung (Ausbildung der Freiwilligen Feuerwehrangehörigen)
- Koordination der Wartungsarbeiten im FWZ
- Alarm- und Ausrückeordnung
- Digitale Alarmierung
- Aktualisierung der Katastropheneinsatzpläne
- Weitere Aufgaben auf Weisung Leiter d. Stabsstelle

Im Sachgebiet Verwaltung (zwei Personen und ein Auszubildender) werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

- Haushaltswesen
- Feuerwehrverwaltung
- Beschaffungen
- Koordination BVS, Brandsicherheitsdienste
- Lehrmittelverwaltung
- Zuarbeiten Katastrophenschutz
- Brandschutzaufklärung (Organisation, Durchführung und Terminplanung)
- Räumungsübungen (Organisation, Durchführung und Terminplanung)

- Erstellung v. Ausbildungsunterlagen
- Personalangelegenheiten
- Stundennachweise / Urlaub / etc.
- Versicherungswesen (Unfallkassen, etc.)
- Kleiderkammer
- Helfer vor Ort (Verbandsmaterialien, etc.)
- Gebührenabrechnungen, Kreditoren- / Debitorenbuchhaltung
- Medizinprodukteverantwortlicher
- Büromaterial
- Beförderungen / Ehrungen / Urkunden
- Homepageverwaltung (Eingabe und Verwaltung von Einsätzen auf der Homepage)
- Feuerwehrsoftware
- Einsatzberichte

Im Sachgebiet Instandhaltung (drei Personen und ein FSJ) werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

- Elektrische Betriebsmittel (VDE Prüfungen, Wartung, Instandsetzung)
- Sprungpolster, Hydraulische Aggregate, Leiterprüfungen
- Inventarisierung d. Gerätschaften
- Feuerwehrfahrzeuge / Anhänger / Abrollcontainer
- Wartung, Instandhaltung
- Pumpen
- Prüfung
- Umbauten etc.
- Betreuung FSJ (falls Werksattbereich)
- Kraftstoffbetriebene Gerätschaften
- Funkwerkstatt
- Funkgeräte 2m, 4m, Digitalfunk (HRT/MRT)
- Überprüfung Gebäudefunkanlagen
- Programmierung von Funkgeräten, Meldeempfängern, etc.
- Absturzsicherung
- Technik Liegenschaft FWZ
- Elektroarbeiten
- Lagerverantwortlicher
- Betriebsmittel
- Betriebsstoffe
- Pneumatische Rettungsgeräte
- Persönliche Schutzausrüstung (PSA)

Im Sachgebiet Atemschutzwerkstatt (zwei Personen) werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

Wartung, Prüfung und Instandhaltung von

- Atemschutzgeräten
- Atemschutzanschlüssen
- Atemschutzflaschen
- Filtergeräten
- Fluchthauben
- Diversen Schutzanzügen und Zubehör
 - CSA (leichte und schwere Ausführung)
 - Hitzeschutzanzüge
- Hygiene (Schwarz/ Weißbereiche/Werkstätten)
- Med. Sauerstoff (Bereitstellung / Annahme / Bestellung)
- Inventarisierung der Gerätschaften Atemschutz
- Gasmesstechnik (Messgeräte und Prüfröhrchen)
 - Koordination der Prüfungen
- Atemschutzübungsstrecke
 - Koordination der Freiwilligen Feuerwehren
- G26.3, Atemschutzstrecke und Übung
 - Überwachung der Tauglichkeit nach FwDV 7

Im Sachgebiet wasserfördernde Armaturen (zwei Personen) werden folgende Tätigkeiten wahrgenommen:

- Wartung, Prüfung und Instandhaltung von
 - Mechanischen Zugeinrichtungen
 - Spanngurte, Zurreinrichtungen und Ketten
 - Wasserführenden Armaturen
 - Standrohr, Sammelstück, Verteiler, Strahlrohre
 - Schläuche, A-, B-, C-, D-
 - Formstabile Schläuche
- Sicherheitsgurten, Feuerwehrleinen, Arbeitsleinen
- Lagerverwaltung
 - Kraftstoffe
 - Schaum
 - Ölbindemittel
- Inventarisierung der Gerätschaften.

Alle hauptamtlich Beschäftigten befinden sich im feuerwehrtechnischen Dienst und rücken daher auch im Einsatzfall mit aus bzw. besetzen die Einsatzzentrale. Die Besetzung des Feuerwehrzentrums ist dabei von Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr gewährleistet. Aufgrund einer Wochenarbeitszeit von 41 Stunden sind nicht immer alle hauptamtlich Beschäftigten im Dienst, so dass aufgrund des Dienstplans insbesondere montags und freitags deutlich weniger Hauptamtliche am Standort arbeiten. Aufgrund von Logistikfahrten, Durchführung von Brandverhütungsschauen etc. ist die Anzahl an Hauptamtlichen am Standort in der Regel deutlich begrenzt. Hier kann erwartungsgemäß nur dienstags bis donnerstags eine Staffel gestellt werden. Montags und freitags stehen drei Funktionen, die geforderte Mindestanzahl, zur Verfügung.

5.1.13 Wachdienst und ZvD

Im Feuerwehrhaus der Abteilung Stadt (Feuerwehrzentrum) ist eine Einsatzzentrale eingerichtet. Diese wird bei jedem Einsatz besetzt. Außerhalb der Arbeitszeiten der hauptamtlichen Beschäftigten wird dies durch einen Wachdienst gewährleistet. Der Wachdienst wird durch ehrenamtliche Einsatzkräfte, die im unmittelbaren Umfeld des Feuerwehrhauses wohnen, sichergestellt. Hierfür wurde ein Bereitschaftsdienst eingerichtet, der wochenweise wechselt und mit einer Aufwandsentschädigung vergütet ist. Der Wachdienst dient der Optimierung des Einsatzablaufs. Er übernimmt den Einsatz von der Leitstelle und definiert die notwendigen Einsatzmittel und die Dokumentation des Einsatzes. Der Wachdienst muss innerhalb von vier Minuten den Einsatz von der Leitstelle übernehmen. Sofern sich der Wachdienst nicht innerhalb von vier Minuten bei der Leitstelle meldet, löst diese eine zusätzliche Alarmschleife aus. Die Einsatzzentrale muss somit zu jeder Tageszeit innerhalb kürzester Zeit besetzt werden.

Hinweis:

Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass das gegenwärtige System mit einer Aufwandsentschädigung für feuerwehrtechnische Beschäftigte, die sich im Bereitschaftsdienst befinden, also in einer definierten Zeit verfügbar sein müssen, arbeitsrechtlich problematisch ist.

Rechtlich muss den feuerwehrtechnischen Beschäftigten der Bereitschaftsdienst als volle Arbeitszeit anerkannt werden, sofern eine **starke Einschränkung** durch den Bereitschaftsdienst vorliegt. Die gleiche Regelung gilt auch für ehrenamtliche Einsatzkräfte. Die Bereitschaftszeit geht somit zu Lasten der Ruhezeit vor ihrer eigentlichen Arbeitszeit. Hieraus würde sich somit eine Freistellung mit Erstattungsanspruch ableiten (vgl. § 15 FWG).

Der Zugführer vom Dienst (ZvD) ist in der Abteilung Stadt zur Sicherstellung der Verfügbarkeit einer Führungsqualifikation eingerichtet. Aufgrund des Gefahrenpotenzials und der Einsatzhäufigkeit soll hierdurch sichergestellt werden, dass immer eine Führungskraft mit (mindestens) Zugführerqualifikation im Einsatzfall zur Verfügung steht. Gleichzeitig kann hierdurch die zeitliche Belastung

auf mehrere Führungskräfte verteilt werden. Der ZvD wird wöchentlich bestimmt und fährt im Einsatzfall das Feuerwehrhaus an, um mit den anderen Einsatzkräften auszurücken.

5.2 Motivation und Zufriedenheit der Einsatzkräfte

Bei der Durchführung der Personalbefragung wurden ebenfalls Fragen zur Zufriedenheit der Einsatzkräfte in Bezug auf verschiedene Teilaspekte gestellt. Jeder Einsatzkraft wurde somit die Möglichkeit gegeben, Anmerkungen und Verbesserungsvorschläge anzubringen und somit ein Stück weit Einfluss auf den Prozess der Bedarfsplanung zu nehmen.

Hinweis:

Dieses Kapitel stellt die wichtigsten Ergebnisse dieser Befragung schriftlich zusammen. Eine Bewertung der Ergebnisse findet dann statt, wenn rund 20 % der Einsatzkräfte unzufrieden sind und ein eindeutiger Grund zu erkennen ist. Erfahrungswerte zeigen, dass eine „10 %-15 %ige-Unzufriedenheit“ bei den Angaben die Regel sind und hierfür meist kein eindeutiger Grund festzustellen ist.

Um die Rückmeldungen einordnen zu können, wird die Anzahl an Rückmeldungen je Kategorie im Diagramm nicht nur prozentual, sondern ebenso absolut dargestellt.

5.2.1 Zufriedenheit mit dem Feuerwehrhaus

Die Zufriedenheit der Einsatzkräfte mit dem eigenen Feuerwehrhaus spiegelt häufig die bauliche Situation eines Gebäudes wider. Im Abschnitt 5.5 werden die Feuerwehrhäuser hinsichtlich der Einhaltung der DIN und UVV bewertet.

Neben einer guten Einsatztechnik ist ein gutes und funktionierendes Feuerwehrhaus eine der effektivsten Möglichkeiten, Einsatzpersonal zu motivieren. Die Zufriedenheit mit dem eigenen Feuerwehrhaus hat daher eine hohe Relevanz für die Bedarfsplanung.

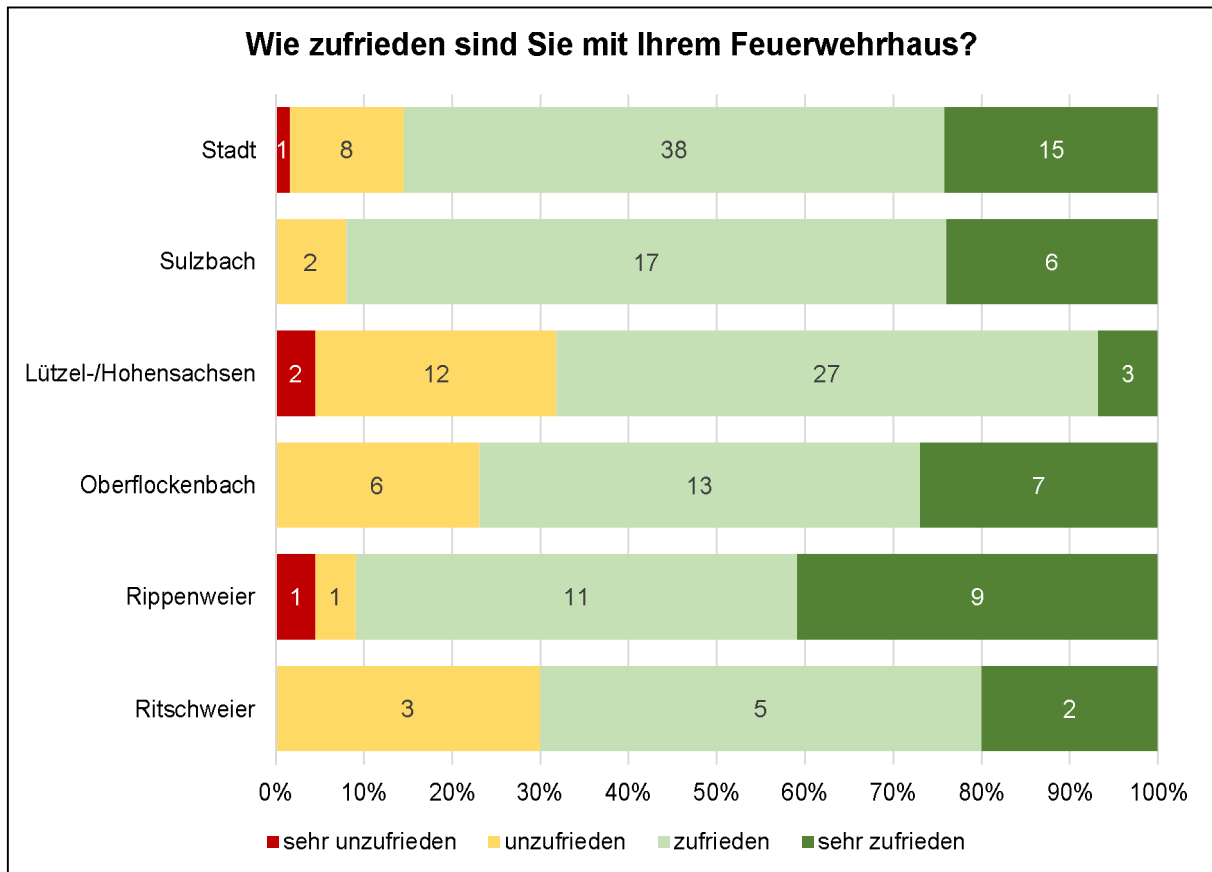


Abbildung 5.13 Zufriedenheit mit dem Feuerwehrhaus

In der Abteilung Stadt werden speziell die Platzverhältnisse bemängelt. Hierunter fallen insbesondere die Lagerkapazitäten sowie die Umkleiden.

In der Abteilung Lützel-/Hohensachsen besteht eine hohe Unzufriedenheit, da das Feuerwehrhaus sanierungsbedürftig ist, die notwendigen Arbeiten jedoch häufig verschoben wurden. Ebenso wird die Umkleidesituation für die weiblichen Einsatzkräfte ausdrücklich bemängelt.

In der Abteilung Oberflocken wird ebenfalls die Umkleidesituation der weiblichen Einsatzkräfte kritisiert.

In der Abteilung Ritschweier wurden ebenfalls die Platzverhältnisse bemängelt.

5.2.2 Zufriedenheit mit der Einsatztechnik

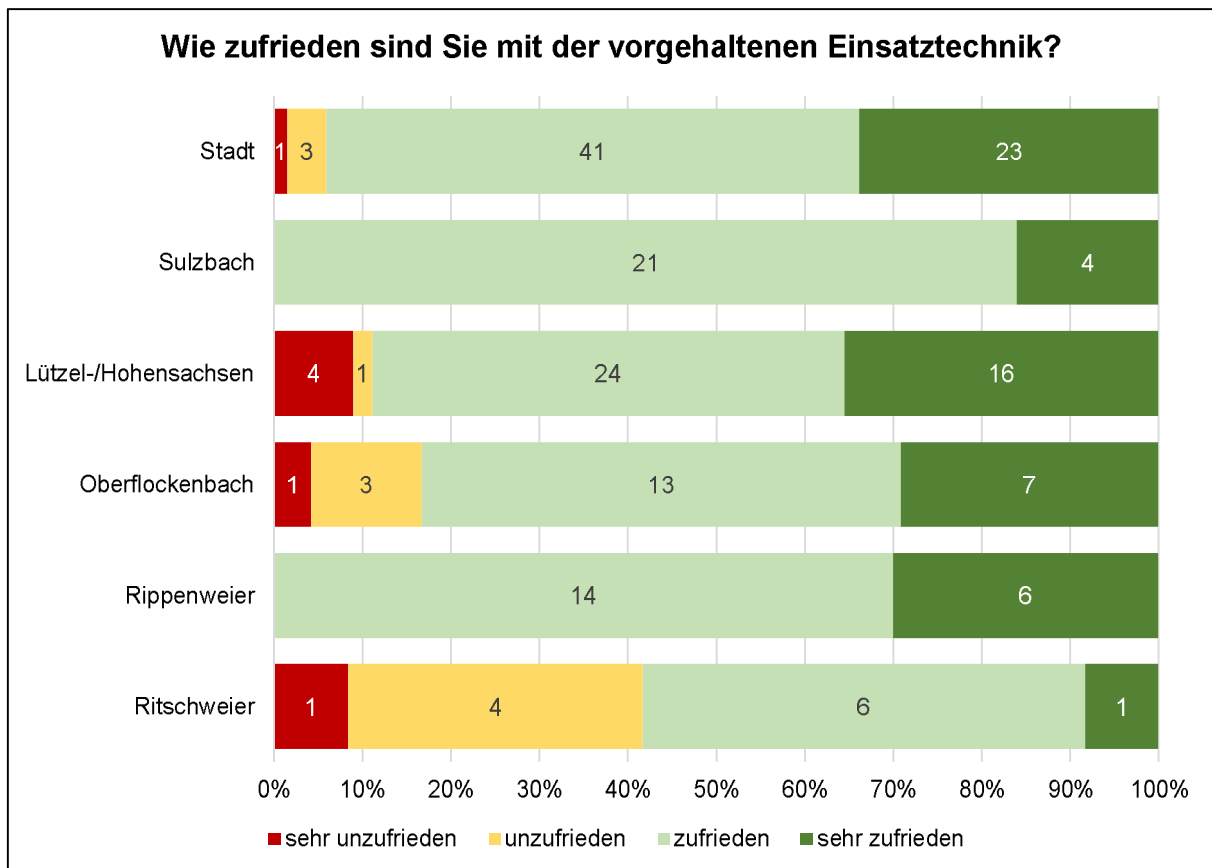


Abbildung 5.14 Zufriedenheit mit der Einsatztechnik

Grundsätzlich besteht eine hohe Zufriedenheit mit der Einsatztechnik. Teilweise wird die veraltete Persönliche Schutzausrüstung bemängelt. Die Abteilung Ritschweier bemängelt die Überalterung und die Truppkabine beim vorhandenen Tanklöschfahrzeug.

5.2.3 Zufriedenheit mit der angebotenen Ausbildung

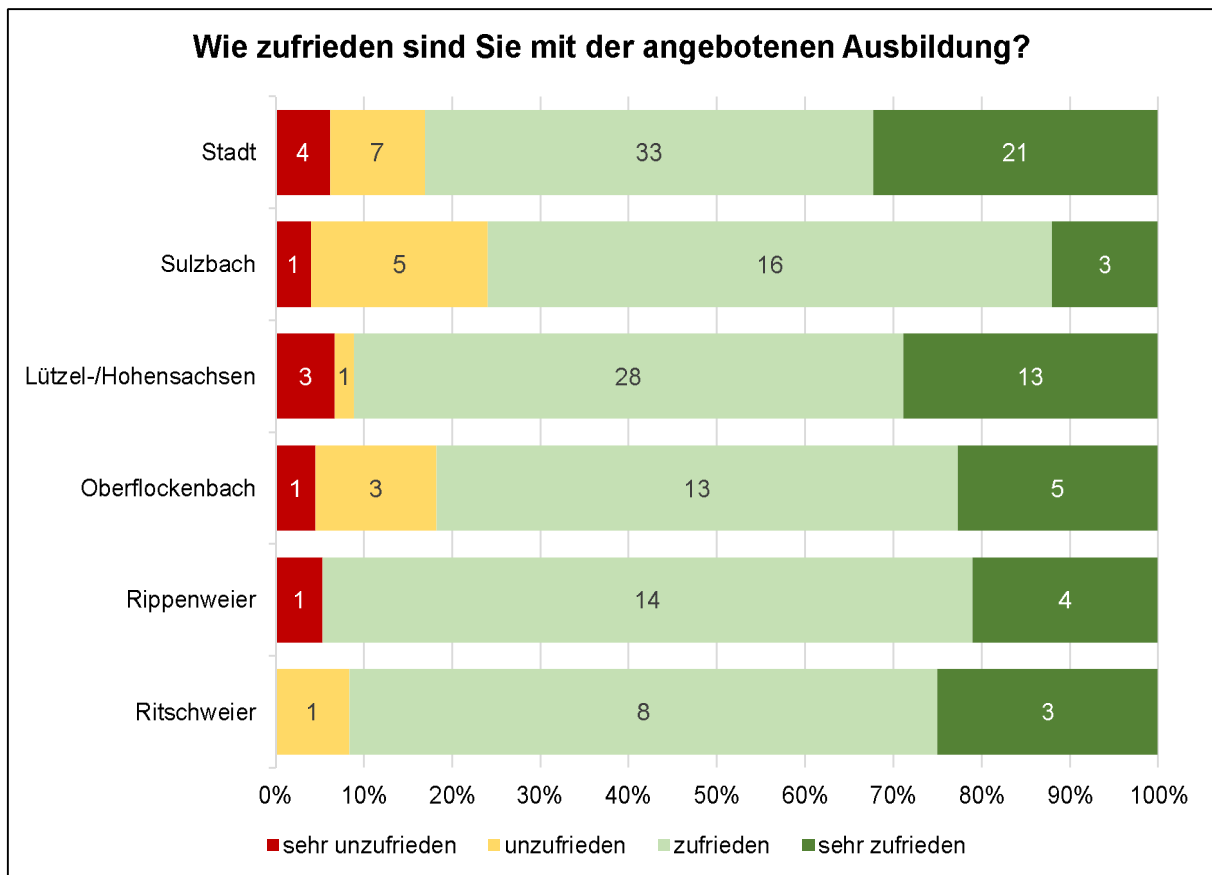


Abbildung 5.15 Zufriedenheit mit der angebotenen Ausbildung

Es besteht in der Regel eine hohe Zufriedenheit mit der angebotenen Ausbildung. Teilweise wird eine Intensivierung der gemeinsamen Ausbildung der Abteilungen gewünscht. Vereinzelt wird die lange Wartezeit auf weiterführende Lehrgänge bemängelt, auf die die Feuerwehr Weinheim jedoch keinen Einfluss hat.

5.2.4 Motivation der Einsatzkräfte

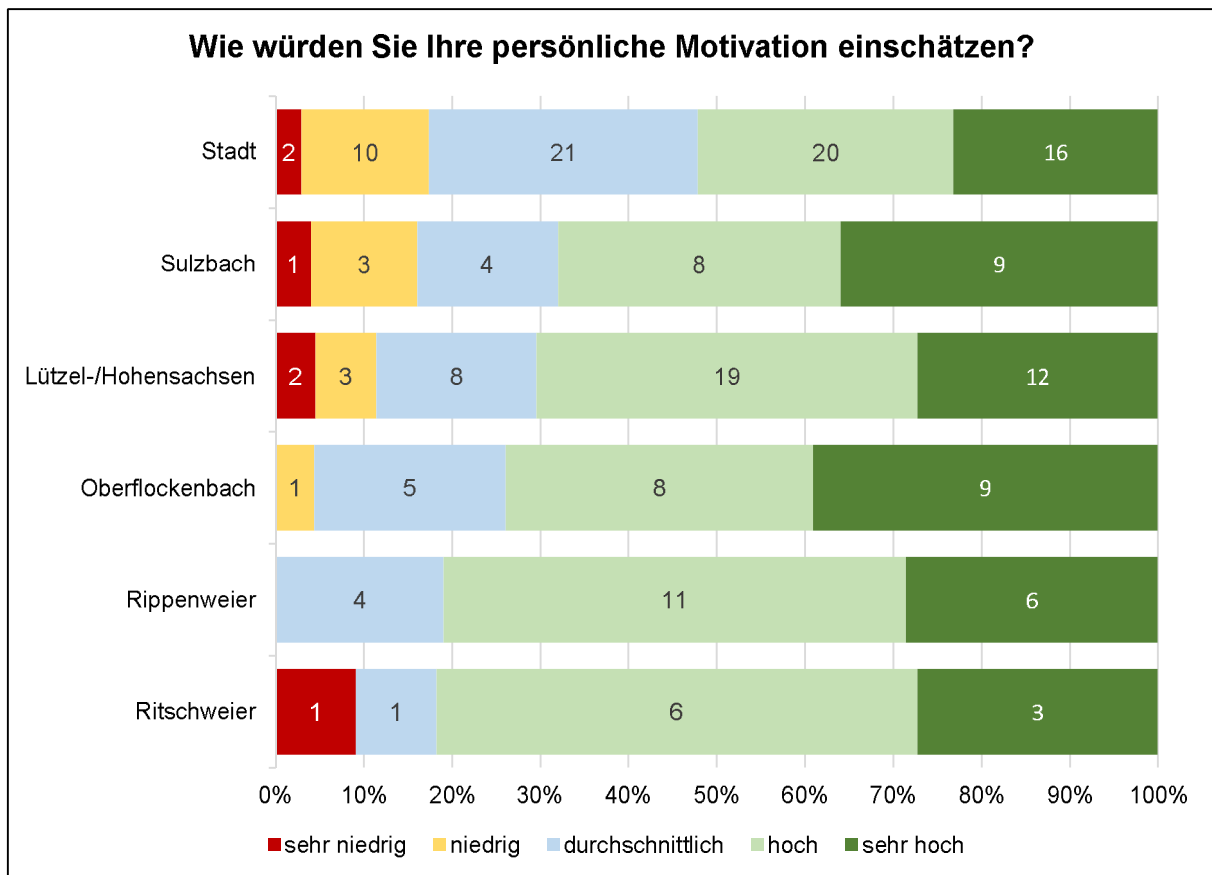


Abbildung 5.16 Motivation der Einsatzkräfte

Die Motivation ist insgesamt auf einem guten Niveau. Maßnahmen zur Motivationssteigerung bzw. Förderung des Ehrenamtes werden im SOLL-Konzept dargestellt.

5.2.5 Durchgeführte Maßnahmen zur Förderung des Ehrenamtes

Seitens der Stadt Weinheim werden bereits verschiedene Maßnahmen zur Förderung des Ehrenamtes durchgeführt. Hierbei handelt es sich im Einzelnen um:

- Satzung über die Entschädigung der ehrenamtlich tätigen Angehörigen (Stand: 08.02.2017),
- Aufwandsentschädigung für Funktionsträger,
- Richtlinien für Ehrungen und Beförderungen,
- Kostenloser Eintritt ins städtische Schwimmbad,
- Vergünstigungen bei örtlichen Firmen,
- Zugang zu speziellen Rabattportalen.

5.3 Einsatzmittel und Einsatztechnik

Um die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr sicher zu stellen, ist neben der bereits dargestellten personellen Ausstattung auch die technische Ausstattung einschließlich der Fahrzeuge relevant. Nur durch gefährdungsangepasste Einsatzmittel kann auf die vorliegenden Gefahren im Einsatzfall reagiert und ein effektiver Einsatzablauf gewährleistet werden.

Im Folgenden werden daher die vorgehaltenen Fahrzeuge dargestellt und auf die Vorhaltung von sonstiger Technik eingegangen.

5.3.1 Fahrzeuge

Im Folgenden werden die Fahrzeuge je Abteilung bzw. für die Gesamtwehr dargestellt.

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
TLF 16/25	1986	2500 l	
LF Kats	2011	1000 l	Bundesfahrzeug
Einsatzleitfahrzeuge			
KdoW	2020	-	
KdoW 2	2015	-	
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
GW-T Werkstatt/JF	2011	-	
PKW	2014	-	

Tabelle 5.6 Gesamtwehr

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
VRLF	2001	200 l	
LF 16/12 cafs	2001	1200 l	Sprungretter
HLF20	2013	2000 l	Sprungretter
LF 30/30	2017	3000 l	Pulverlöscher 50KG, Kohlendioxidlöscher 50kg,
Hubrettungsfahrzeuge			
DLK 23/12	2017	-	Sprungretter
-		-	
Rüst- und Gerätefahrzeuge			
RW2	1999	-	
GW - U	2013	-	Wassersauger, TP, Stromerzeuger, Schlaumaterial, Motorsägen
GW - T	2015	-	Ladebühne
GW-Energie	2016	-	Lichtmast 9,6m
Einsatzleitfahrzeuge			
ELW1	2011	-	
Wechselladerfahrzeuge und Abrollbehälter			
AB-Mulde	2007	-	
AB-MZW		-	
AB-Pritsche		-	
AB-ASG		-	
AB-Löschmittel		8000 l	
WLF 1	2008	-	Ladekran
WLF2	2010	-	
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
Anhänger	2001	-	Aluboot, Schlauchboot
MTW 1	2020	-	
MTW 2	2020	-	
KEF	1991	-	
KEF	2013	-	

Tabelle 5.7 Fahrzeuge Abteilung Weinheim

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
LF 8/6	1997	600 l	Sprungretter
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
MTW	2020	-	
Anhänger	1999	-	
KEF	2012	-	

Tabelle 5.8 Fahrzeuge Abteilung Sulzbach

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
VLF	2003	-	HDL
LF8	1997	600 l	
HLF20	2017	2000 l	Sprungretter
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
KEF	2012	-	
MTW	2006	-	
MTW	2012	-	
Anhänger Wasserschaden		-	
Schlauchanhänger		-	

Tabelle 5.9 Fahrzeuge Abteilung Lützel-/Hohensachsen

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
TLF 8/18	1982	1800 l	
LF10	2012	1200 l	Hydr. Rettungsgerät Kombigerät, 1 Rettungszylinder, Sprungretter
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
MTW	2020	-	
KEF	2010	-	AED, Rettungsrucksack
MZA		-	

Tabelle 5.10 Fahrzeuge Abteilung Oberflockenbach

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
LF10	2005	800 l	Hydr. Rettungsgerät
TLF 16/25	1986	2500 l	
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
MTW	2007	-	

Tabelle 5.11 Fahrzeuge Abteilung Rippenweier

Fahrzeug	Baujahr	Wassertank	Bemerkungen/Zusatzausstattung
Löschfahrzeuge			
TLF 8/18	1982	1800 l	
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger			
MTW	2014	-	
Anhänger		-	

Tabelle 5.12 Fahrzeuge Abteilung Ritschweier

5.3.2 Alarmierung

Die Alarmierung der Einsatzkräfte erfolgt über digitale Meldeempfänger. Jedes aktive Mitglied der Freiwilligen Feuerwehr ist mit einem Meldeempfänger ausgestattet. Zusätzlich ist eine SMS-Benachrichtigung auf der Kommandoebene eingerichtet.

Einige Einsatzkräfte, insbesondere der Abteilung Oberflockenbach, haben angegeben, dass die Melder nicht immer auslösen (siehe Abbildung 5.17). Als Gründe hierfür wurden in Oberflockenbach primär Empfangsprobleme genannt. In der Abteilung Stadt ist kein eindeutiges Defizit erkennbar.

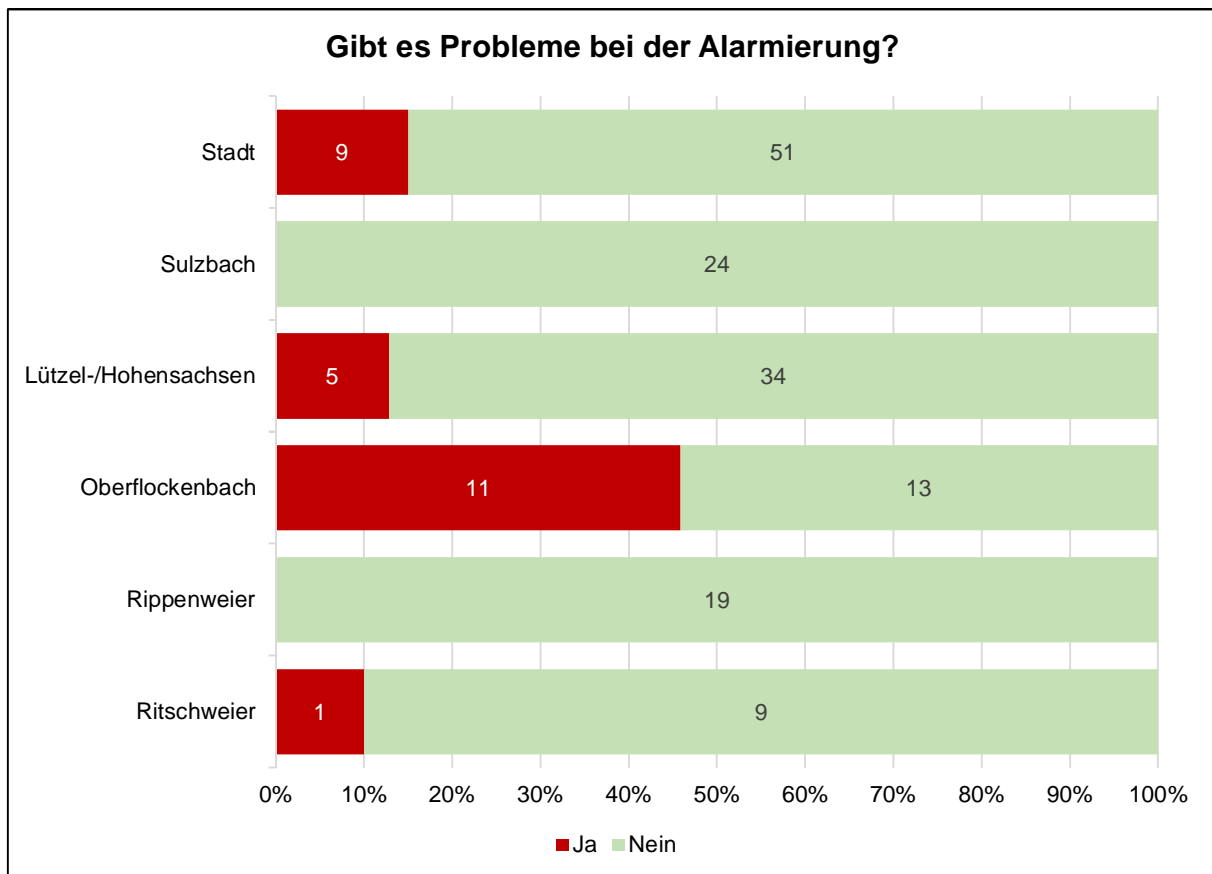


Abbildung 5.17 Probleme mit der Alarmierung

Die Sirenenalarmierung im Einsatzfall wurde eingestellt. Grundsätzlich ist sie jedoch weiterhin einsatzbereit und kann als Rückfallebene im Bedarfsfall eingesetzt werden. Neben der Bereitstellung einer Rückfallebene dienen die Sirenen primär zur Warnung der Bevölkerung im Katastrophenfall.

Die Standorte der Sirenen einschließlich der Wohnorte der Einsatzkräfte, die zu sonstigen Zeiten verfügbar sind, werden in Abbildung 5.18 dargestellt.

Die Reichweite der Sirenenalarmierung (Schallabdeckung) richtet sich dabei nach dem jeweiligen Sirenentyp sowie der Lage, Bebauungsstruktur und Topografie. Hier können somit Schwankungen von 300 bis 3.000 Meter möglich sein. Die angesetzten Radien von 500 bzw. 1.000 Metern sind somit rein planerisch und spiegeln nicht zwangsläufig die tatsächliche Reichweite der Sirenen wider. Hierzu ist ein gesondertes Schallkonzept notwendig.

Es ist darauf hinzuweisen, dass die jetzigen Sirenentypen keine Durchsage ermöglichen.

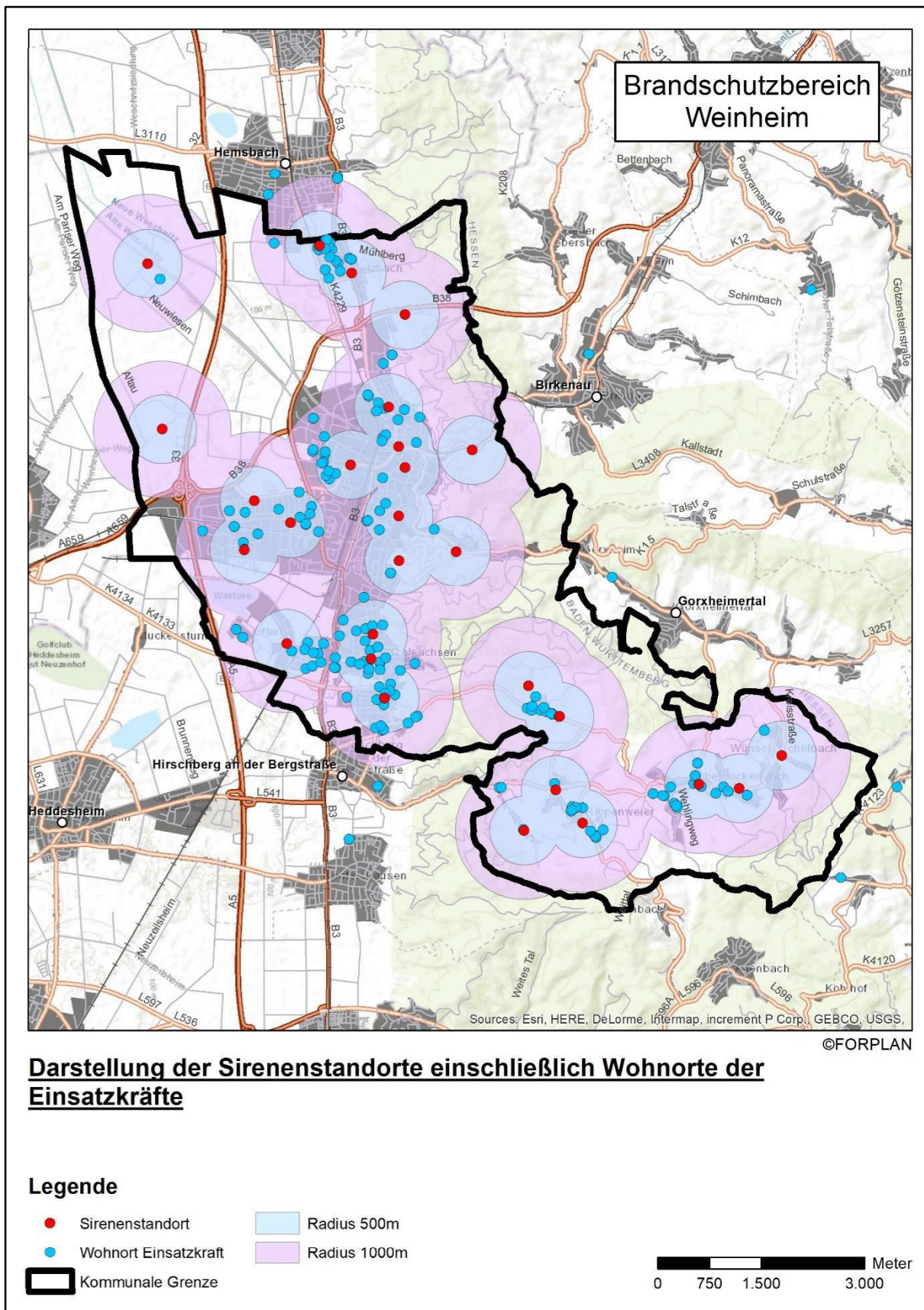


Abbildung 5.18 Sirenenstandorte

5.3.3 Funktechnik

Derzeit befindet man sich bei der Feuerwehr in Weinheim beim Fahrzeugstellenfunk in der Umstellung vom analogen auf das digitale Funksystem. Defizite bei der Ausleuchtung des Digitalfunks sind in der jetzigen Umsetzungsphase noch nicht bekannt.

Es kann nicht sichergestellt werden, dass im Bedarfsfall Ex-geschützte Funkgeräte für entsprechende Einsatzlagen direkt zur Verfügung stehen. Nicht alle Abteilungen sind entsprechend ausgestattet.

Fazit:

Im Bereich der Funktechnik findet derzeit eine Umstellung statt. Grundsätzlich wird eine Erhöhung der Anzahl an Ex-geschützten Funkgeräten empfohlen.

5.3.4 Persönliche Schutzausrüstung

Die persönliche Schutzausrüstung jeder Einsatzkraft besteht hauptsächlich aus der Einsatzbekleidung. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass alle Einsatzkräfte entsprechend ihrer Aufgabe im Einsatzfall über eine angemessene Schutzkleidung verfügen.

Alle Einsatzkräfte der Feuerwehr sind derzeit mindestens mit:

- Feuerwehrhelm,
- TH-Handschuhen,
- Feuerwehrschnürstiefeln,
- Feuerwehr-Überjacke,
- Einsatzhose,

ausgestattet.

Alle Atemschutzgeräteträger sind gemäß DIN EN 469 und HuPF zusätzlich mit folgender Bekleidung ausgestattet:

- Feuerwehr-Überhose,
- Brandbekämpfungshandschuhen,
- Flammenschutzhaube.

Die Einsatzbekleidung wird durch eine externe Feuerwehr gereinigt. Die Reinigungsdauer beträgt dabei rund 3 Tage. Der Transport der Einsatzkleidung erfolgt durch einen hauptamtlichen Beschäftigten.

Grundsätzlich wird Reservekleidung für die Überbrückung der Reinigungsdauer vorgehalten. Hierbei kann jedoch nicht immer gewährleistet werden, dass sämtliche Größen in der Kleiderkammer in ausreichender Anzahl vorgehalten werden. Die Kleiderkammer ist zudem als zu klein zu bezeichnen. Hier muss bereits auf anliegende Räume (Umkleide) zurückgegriffen werden.

Eine Dokumentation der Reinigung und Hitzebeaufschlagung **erfolgt derzeit nicht**. Ebenso erfolgt keine regelmäßig Sicht- und Funktionsprüfung bzw. wird dies jeder Einsatzkraft selbst überlassen. Derzeit ist die Umstellung auf neue Einsatzkleidung im Gang. Mit der neuen Einsatzkleidung soll eine Dokumentation der Waschgänge eingeführt werden.

Seitens der Feuerwehr Weinheim wurde zudem eine Arbeitsgruppe eingerichtet, die derzeit ein Konzept zur Schwarz-/Weiß-Trennung bzw. Einsatzstellenhygiene erstellt. Dieses soll schnellstmöglich umgesetzt werden.

Fazit:

Im Bereich der Persönlichen Schutzausrüstung sind bei der Feuerwehr Weinheim gewisse Defizite erkennbar. So fehlt es derzeit an der notwendigen Dokumentation der Persönlichen Schutzausrüstung, die zukünftig eingeführt werden soll. Zudem ist die Kleiderkammer unterdimensioniert.

5.3.5 Atemschutz

Die vorgehaltene Atemschutztechnik wird in der Atemschutzwerkstatt im Feuerwehrzentrum durch die hauptamtlich Beschäftigten gewartet und geprüft. Hier stehen die notwendigen Geräte zur sachgemäßen Durchführung der Tätigkeiten zur Verfügung.

Es werden sowohl Doppel- als auch Einzelflaschengeräte im Normaldruck vorgehalten. In den nächsten Jahren muss hier gemäß Ankündigung der Hersteller auf Überdruck umgerüstet werden.

Es wird eine ausreichend große Anzahl an Reservegeräten vorgehalten. Zudem können sämtliche Prüffristen eingehalten werden.

Fazit:

Im Bereich der Atemschutztechnik sind keine Defizite erkennbar.

5.3.6 Schläuche

Die Schläuche werden in der Schlauchwerkstatt im Feuerwehrzentrum durch die hauptamtlichen Beschäftigten gereinigt. Hier stehen die notwendigen Geräte zur sachgemäßen Durchführung der Tätigkeiten zur Verfügung.

Es ist eine ausreichende Schlauchreserve vorhanden.

Fazit:

Im Bereich der Schlauchtechnik sind keine Defizite erkennbar.

5.4 Alarm- und Ausrückeordnung

Seitens der Feuerwehr Weinheim wurde eine Alarm- und Ausrückeordnung (AAO) erstellt, die je nach Einsatzstichwort die notwendigen Einsatzmittel alarmiert. In der Integrierten Leitstelle (ILS) Rhein-Neckar ist die AAO für die Feuerwehr Weinheim hinterlegt. Gemäß Rückmeldung der Einsatzkräfte wird jedoch nicht immer gemäß AAO alarmiert. Die Alarmierung erfolgt mittels Meldeempfänger (vgl. Abschnitt 5.3.2).

Die Freiwillige Feuerwehr Weinheim ist in das Einsatzgeschehen des Landkreises sowie umliegender Kommunen auf Basis überörtlicher Konzepte eingebunden.

So stellt die Feuerwehr Weinheim eine Rüstzugergänzung auf Autobahnen, Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in den Kommunen Hirschberg, Hemsbach, Gorxheimertal und Birkenau.

Weiterhin stellt die Freiwillige Feuerwehr Weinheim eine Löschzugergänzung in den umliegenden Kommunen mit Drehleiter und/oder Löschfahrzeug/-zug in den Kommunen Hirschberg, Hemsbach, Gorxheimertal und Birkenau. In diesem Kontext wird zudem der AB-Atemschutz des Landkreises vorgehalten.

Das LF KatS am Standort Sulzbach ist zudem im Wasserförderzug des Rhein-Neckar-Kreises eingebunden.

Ebenso unterstützt man die Notfallseelsorge des Landkreises mit einer hohen Anzahl an Notfallseelsorgern, für die bei Bedarf ein Wechselladerfahrzeug und AB – Aufenthalt zur Verfügung steht.

In die Alarmpläne der angrenzenden hessischen Kommunen Viernheim, Gorxheimertal und Birkenau sind zudem die Drehleiter, die Wechselladerfahrzeuge mit AB Löschmittel und AB Atemschutz sowie bei Bedarf Löschfahrzeuge (wie bspw. die Tanklöschfahrzeuge aus dem ASRB 5) mit eingebunden.

Gemeinsam mit der Feuerwehr der Kommune Birkenau ist man für den Saukopftunnel zuständig und besitzt entsprechend einen gemeinsamen Alarmplan. Ebenso wird der ASRB 5 bei einem Einsatz im Branichtunnel Schriesheim im Ostportal eingesetzt und die Abteilung Stadt unterstützt mit Langzeit-Pressluftatmern am Westportal.

5.5 Feuerwehrhäuser

Im Folgenden wird der Zustand der Feuerwehrhäuser dargestellt. Die hier festgestellten Mängel wurden bei einer Ortsbegehung am 27./28.05.2020 erfasst. Die allgemeinen Beurteilungsgrundlagen für Feuerwehrhäuser sind in den folgenden Tabellen zusammengefasst.

Zu beachten ist die Übergangsregelung gemäß § 28 Abs. 1 UW (DGUV Vorschrift 49), in der festgehalten wird, dass für bereits errichtete bauliche Anlagen beim In-Kraft-Treten neuer

Unfallverhütungsvorschriften der sogenannte Bestandsschutz besteht. Den Bestimmungen neuer Unfallverhütungsvorschriften ist daher erst bei wesentlichen Erweiterungen oder Umbauten der bestehenden baulichen Anlagen Rechnung zu tragen. Eingeschränkt wird diese Regelung jedoch durch § 28 Abs. 2 UVV (DGUV Vorschrift 49), wodurch Änderungen der baulichen Anlagen erforderlich werden, wenn eine Gefahr für Leben und Gesundheit der Feuerwehrangehörigen besteht.

So stellt eine unzureichende Parkplatzsituation bei angemessenem Fahrverhalten keine direkte Gefahr für Leben und Gesundheit für die Einsatzkräfte dar, sondern sorgt lediglich für eine Störung bzw. Verzögerung des Einsatzablaufs. Durch eine fehlende Abgasabsauganlage hingegen werden bei dieselbetriebenen Fahrzeugen Dieselmotoremissionen freigesetzt, die gemäß § 3 Abs. 2 Nr. 3 GefStoffV zu den krebserregenden Stoffen gezählt werden. Dementsprechend ist hier eine Gefährdung von Leben und Gesundheit der Einsatzkräfte vorhanden.

Hinweis:

Es ist weiterhin darauf hinzuweisen, dass gemäß §4 DGUV Vorschrift 49 seitens der Kommune eine Gefährdungsbeurteilung zur Ermittlung der Gefährdungen im Feuerwehrdienst und zum Treffen erforderlicher Maßnahmen für die Sicherheit und den Gesundheitsschutz für alle Feuerwehrangehörigen, zu erstellen ist. Diese liegen bei der Feuerwehr Weinheim derzeit nicht für alle Feuerwehrhäuser vor. Die Feuerwehrhäuser der Abteilung Stadt und Sulzbach wurde bereits bewertet. Die Bewertung der anderen Feuerwehrhäuser ist noch offen. Die vorliegenden Bewertungen wurden mit den hier vorliegenden Ergebnissen abgeglichen. Grundsätzlich werden bei der Gefährdungsbeurteilung jedoch noch weitere Punkte untersucht und bewertet. Entsprechende Mängel sind nachzulesen.

Im Folgenden werden die einzelnen Beurteilungskriterien erläutert.

5.5.1 Methodik

Alarmwege	
Kreuzungsfreie An- und Abfahrtswege	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Die An- und Abfahrtswege am Feuerwehrhaus müssen so angeordnet sein, dass die Einsatzkräfte sicher an- und ausrücken können. Besondere Gefährdungen ergeben sich durch sich kreuzende Verkehrswege.
Parkplätze	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Die Anzahl der Parkplätze sollte mindestens der Anzahl der Sitzplätze der im Feuerwehrhaus eingestellten Feuerwehrfahrzeuge entsprechen und 12 nicht unterschreiten.
Hindernisfreie Alarmwege	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Alarmwege sind ohne Stolperstellen und Stufen zu gestalten. Wenn dies aufgrund der baulichen Gegebenheiten nicht möglich ist, sind diese zumindest gut wahrnehmbar durch schwarz-gelbe Warnbeklebung und/oder Beleuchtung zu kennzeichnen.
Beleuchtung ausreichend	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Die Beleuchtung im Feuerwehrhaus muss ein sicheres und gesundheitsgerechtes Tätigwerden der Feuerwehrangehörigen gewährleisten.

Tabelle 5.13 Beurteilungskriterien der Feuerwehrhäuser

Allgemeines	
Notstromversorgung	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Um bei Stromausfall die Funktion erforderlicher elektrischer Geräte und Einrichtungen garantieren zu können, ist eine Notstromversorgung zu gewährleisten.
Fahrzeughalle	
Stellplätze	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Bei geöffneten Türen der Feuerwehrfahrzeuge müssen immer mindestens 50cm zwischen bewegten Teilen des Fahrzeugs und festen Teilen der Umgebung bestehen, um einer Quetschgefahr vorzubeugen.
Abgasabsauganlage	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Es muss gewährleistet sein, dass Feuerwehrangehörige nicht durch Dieselmotoremissionen gefährdet werden. Eine vollständige Quellabsaugung der krebserregenden Dieselmotoremissionen muss daher in den meisten Fällen gemäß TRGS 554 gewährleistet werden. Die Anlage muss die Auspufföffnung vollständig abdecken, beim Ausfahren der Fahrzeuge mitlaufen und sich bei Erreichen des Hallentors selbsttätig entriegeln. Mögliche Ausnahmen gemäß der DGUV Information 205-008 werden entsprechend bei der Bewertung berücksichtigt.
Stellplatzheizung	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Die Temperatur der Fahrzeughalle muss jederzeit mind. +7°C betragen. Eine Frostsicherheit der Stellplätze ist insbesondere bei wasserführenden Fahrzeugen und eingelagerten Materialien zu garantieren.
Ladestromerhaltung	Damit akkubetriebene Geräte wie beispielsweise Funkgeräte innerhalb des Fahrzeugs geladen werden können und eine Entladung der Fahrzeugbatterie verhindert werden kann, sollten Fahrzeugstellplätze mit einer Anlage zur Ladestromerhaltung ausgestattet sein.
Luftdruckerhaltung	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Eine Druckluftanlage ist für Fahrzeuge mit Druckluftbremsen vorzusehen. Durch die Versorgung von Fahrzeugen mit Druckluft wird ein schnelleres Ausrücken gewährleistet, da sich Druckluftbremsen entsprechend schneller lösen.
Tore der Fahrzeughalle	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Ein Sicherheitsabstand zwischen Fahrzeugen und der Tordurchfahrt von 0,5m ist grundsätzlich einzuhalten. Tore sind so zu gestalten, dass durch sie keine Gefährdung entsteht. Insbesondere sind Quetsch-, Scher- und Stolperstellen zu vermeiden. Zur Beschleunigung des Einsatzablaufes sind fernsteuerbare elektrische Torantriebe wünschenswert.
Boden eben und rutschhemmend	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Fußböden müssen sicher begehbar sein. Daher müssen sie eben, trittsicher, rutschhemmend, leicht zu reinigen und frei von Stolperstellen sein.

Tabelle 5.11 Beurteilungskriterien der Feuerwehrhäuser (Fortsetzung)

Umkleibereich und sanitäre Anlagen	
Umkleidebereiche	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Der Umkleidebereich muss ausreichend groß gewählt werden, damit im Einsatzfall genug Platz zum Umkleiden zur Verfügung steht. Dafür soll die Fläche pro Einsatzkraft mindestens 1,2m ² betragen. Eine Geschlechtertrennung ist vorzunehmen.
separate Räumlichkeit	Aufgrund der zu gewährleistenden Mindesttemperatur in Umkleideräumlichkeiten (22°C), der Unfallvermeidung und der in Fahrzeughallen nicht zu gewährleistenden Schwarz-Weiß-Trennung (vgl. DGUV Information 205-008), sind Umkleiden idealerweise in separate Räumlichkeiten auszulagern.
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	<i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Um zu verhindern, dass kontaminierte Einsatzkleidung mit Privatkleidung in Kontakt kommt, sind diese stets zu trennen. Hierfür sind bauliche und organisatorische Maßnahmen zu treffen. Kontaminationsverschleppungen sind zu vermeiden.
Toiletten	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Geschlechtergetrennte Toiletten sind im Feuerwehrhaus einzurichten.
Duschen	<i>Nach DIN 14092-1:</i> Geschlechtergetrennte Duschkmöglichkeiten sind im Feuerwehrhaus einzurichten.
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten	
Lagerflächen	Es müssen der Feuerwehr nach Bedarf ausreichend Möglichkeiten gegeben werden, Einsatzmaterialien und sonstige Materialien angemessen zu lagern. <i>Nach DGUV Information 205-008:</i> Die Lagerung von Einsatzgeräten und Materialien für den Feuerwehrdienst muss so erfolgen, dass Feuerwehrangehörige nicht gefährdet werden. Die gelagerten Geräte und Materialien müssen sicher untergebracht, bewegt oder entnommen werden können.
Werkstatt	Arbeits- und Werkstattdienst gehört selbst bei kleinen Feuerwehren zur Tagesordnung. Daher ist die Einrichtung einer Werkstatt oder zumindest einer Werkbank wünschenswert.
Büro	Führungskräfte in Feuerwehren übernehmen ebenfalls verschiedene Verwaltungstätigkeiten, wie beispielsweise das Schreiben von Einsatzberichten. Hierfür ist ein geeignetes Büro mit entsprechender technischer Ausstattung wünschenswert.
Küche	Einsatzkräfte verbringen häufig lange Zeiträume in ihrem Feuerwehrhaus (bspw. Tagesübungen, Bereitschaften, Unwettereinsätze). Daher ist es grundsätzlich wünschenswert Koch- und Kühlmöglichkeiten im Feuerwehrhaus zu haben.
Schulungsraum	Ein Feuerwehrhaus sollte über geeignete Aufenthalts-, Schulungs- und Sozialräumlichkeiten verfügen. Die Größe dieser Räumlichkeit sollte ausreichend sein, um allen Einsatzkräften Platz zu bieten. Der Schulungsraum sollte über geeignete moderne Schulungsmaterialien verfügen (Beamer, Leinwand, Internetanschluss), um einen angemessenen theoretischen Übungsdienst zu ermöglichen.
Legende: ✓ entspricht der DIN und UVV ○ entspricht teilweise der DIN und UVV ✗ entspricht nicht der DIN und UVV	

Tabelle 5.11 Beurteilungskriterien der Feuerwehrhäuser (Fortsetzung)

5.5.2 Feuerwehrhaus Abteilung Stadt

Allgemeines		
Adresse	Bensheimer Strasse 6, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	✓	mit USV
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	○	gleiche Ein- und Ausfahrt
Parkplätze (für EK reserviert) ausreichend	~50 ○	im Einsatzfall ja, bei Übungen ausgereizt
hindernisfreie Alarmwege	✓	
Beleuchtung ausreichend	✓	
Fahrzeughalle		
Stellplätze	16	
Anzahl der Fahrzeuge	17	in der Haupthalle; weitere AB und Anhänger draußen
Abstandsflächen ausreichend	○	Fhgz. hintereinander
Abgasabsauganlage nach DIN	○	derzeit nicht bei allen Fahrzeugen funktionsfähig
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	○	teils in den Verkehrswegen
Luftdruckerhaltung	✓	
Tore der Fahrzeughalle	16	
Ausfahrtsbreite ausreichend	✓	
elektrisch betrieben	✓	aus EZ steuerbar
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	
Boden eben und rutschhemmend	✓	
Umkleibereich und sanitäre Anlagen		
Umkleibereiche	2	
separate Räumlichkeit	✓	
ausreichend dimensioniert	✗	unterdimensioniert; Räumlichkeiten werden zusätzlich als Fitnessraum und Kleiderkammer genutzt
geschlechtergetrennt	✓	
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	✓	
Toiletten	✓	
Duschen	✓	
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Lagerflächen	○	ausgereizt
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	✗	
Werkstatt	✓	Atemschutz- und Schlauchwerkstatt; Werkstattbereich mit Lastkran, Kleiderkammer
Büro	○	aufgrund hauptamtlicher Besetzung keine Büros für Abt. Stadt
Küche	✓	
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nicht alle Vorgaben gemäß DIN und UVV eingehalten. Mängel bestehen im Bereich der Umkleide sowie bei der Stationierung von Abrollbehältern im Außenbereich. Es ist darauf hinzuweisen, dass den feuerwehrtechnischen Angestellten nur unterdimensionierte Umkleidemöglichkeiten zur Verfügung stehen. Zudem ist der Sozialraum für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte zu klein.		

Tabelle 5.14 Bewertung Feuerwehrhaus Stadt

5.5.3 Feuerwehrhaus Abteilung Sulzbach

Allgemeines		
Adresse	Albert Schweitzer Str. 1, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	○	Einspeisemöglichkeit vorhanden; keine USV
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	X	gleiche An- und Abfahrt; teilw. kreuzen der Torausfahrten
Parkplätze (für Einsatzkräfte reserviert)	~25	
ausreichend	✓	
hindernisfreie Alarmwege	✓	
Beleuchtung ausreichend	✓	
Fahrzeughalle		
Stellplätze	4	
Anzahl der Fahrzeuge	4	
Abstandsflächen ausreichend	X	unterdimensionierte Verkehrswege
Abgasabsauganlage nach DIN	✓	
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	✓	
Luftdruckerhaltung	✓	
Tore der Fahrzeughalle	4	
Ausfahrtsbreite ausreichend	X	Warnmarkierung an den Seiten
elektrisch betrieben	X	Falttore
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	
Boden eben und rutschhemmend	X	
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen		
Umkleidebereiche	1	
separate Räumlichkeit	X	in der Fahrzeughalle
ausreichend dimensioniert	○	
geschlechtergetrennt	○	nicht gewollt
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	X	
Toiletten	✓	
Duschen	✓	im Obergeschoss
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Kapazität	✓	
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	○	keine Gefahrstoffe gelagert
Werkstatt	○	Wartung und Reparatur erfolgt im Feuerwehrzentrum
Büro	○	Einsatzzentrale im Schulungsraum mit PC, Internet etc.
Küche	✓	
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nicht alle Vorgaben gemäß DIN und UW vollumfänglich eingehalten . Insbesondere die Umkleidesituation in der Fahrzeughalle stellt ein Defizit dar. Notwendige Sanierungsarbeiten wurden aufgeschoben. Grundsätzlich ist das Feuerwehrhaus jedoch arbeitsfähig.		

Tabelle 5.15 Bewertung Feuerwehrhaus Sulzbach

5.5.4 Feuerwehrhaus Abteilung Lützel-/Hohensachsen

Allgemeines		
Adresse	Am Steinbrunnen 4, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	X	
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	X	gleiche An- und Abfahrt; teilw. kreuzen der Torausfahrten
Parkplätze (für Einsatzkräfte reserviert) ausreichend	~ 30 ✓	im öffentlichen Verkehrsraum weitere Parkplätze
hindernisfreie Alarmwege	○	Stufe im Alarmweg; alarmgesteuertes Tor
Beleuchtung ausreichend	○	Parkplatz unzureichend beleuchtet
Fahrzeughalle		
Stellplätze	6	
Anzahl der Fahrzeuge	6	MTW aktuell in Oberflockenbach stationiert
Abstandsflächen ausreichend	✓	unterdimensionierte Verkehrswege
Abgasabsauganlage nach DIN	✓	
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	✓	
Luftdruckerhaltung	X	
Tore der Fahrzeughalle	6	
Ausfahrtsbreite ausreichend	✓	
elektrisch betrieben	✓	
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	
Boden eben und rutschhemmend	✓	
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen		
Umkleidebereiche	2	
separate Räumlichkeit	✓	
ausreichend dimensioniert	✓	
geschlechtergetrennt	X	
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	X	
Toiletten	✓	
Duschen	○	nicht geschlechtergetrennt
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Kapazität	✓	
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	○	keine Gefahrstoffe gelagert
Werkstatt	○	Wartungen und größere Reparaturen werden im FWZ durchgeführt. Kleinreparaturen und Wartungen werden durch die Abt. durchgeführt (in Rücksprache mit dem Hauptamt)
Büro	✓	
Küche	✓	
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nicht alle Vorgaben gemäß DIN und UVV vollumfänglich eingehalten. Insbesondere die nicht DIN-gerechten Abgasabsauganlagen stellen ein Defizit dar. Notwendige Sanierungsarbeiten wurden aufgeschoben. Grundsätzlich ist das Feuerwehrhaus jedoch arbeitsfähig.		

Tabelle 5.16 Bewertung Feuerwehrhaus Lützel-/Hohensachsen

5.5.5 Feuerwehrhaus Abteilung Oberflockenbach

Allgemeines		
Adresse	Großsachsener Str. 56, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	○	Einspeisemöglichkeit vorhanden; nicht nach DIN
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	✓	
Parkplätze (für Einsatzkräfte reserviert)	~25	
ausreichend	✓	
hindernisfreie Alarmwege	○	Treppe ohne Geländer
Beleuchtung ausreichend	✓	
Fahrzeughalle		
Stellplätze	3	
Anzahl der Fahrzeuge	4	3. Stellplatz durch MTW + TLF belegt
Abstandsflächen ausreichend	○	MTW und TLF hintereinander
Abgasabsauganlage nach DIN	✓	
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	✓	
Luftdruckerhaltung	✓	
Tore der Fahrzeughalle	3	
Ausfahrtsbreite ausreichend	✓	
elektrisch betrieben	✓	mit Fernbedienung
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	
Boden eben und rutschhemmend	✓	
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen		
Umkleidebereiche	2	
separate Räumlichkeit	✓	
ausreichend dimensioniert	○	Damenumkleide unterdimensioniert
geschlechtergetrennt	✓	
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	○	
Toiletten	✓	
Duschen	✓	
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Kapazität	✓	
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	✗	Gefahrstoffe in Rollcontainer
Werkstatt	✓	Wartung und Reparatur erfolgt im Feuerwehrzentrum
Büro	✓	
Küche	✓	
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nahezu alle Vorgaben gemäß DIN und UVV eingehalten. Das Feuerwehrhaus ist in seinem jetzigen Zustand arbeitsfähig.		

Tabelle 5.17 Bewertung Feuerwehrhaus Oberflockenbach

5.5.6 Feuerwehrhaus Abteilung Rippenweier

Allgemeines		
Adresse	Odenwaldstraße 79, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	X	
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	X	
Parkplätze (für EK reserviert) ausreichend	~10 O	neben dem Feuerwehrhaus hintereinander gemäß Rückmeldung keine Probleme
hindernisfreie Alarmwege	✓	
Beleuchtung ausreichend	✓	
Fahrzeughalle		
Stellplätze	3	
Anzahl der Fahrzeuge	3	
Abstandsflächen ausreichend	O	durch Umkleiden eingeengt; MTW-Stellplatz zu klein
Abgasabsauganlage nach DIN	O	nicht am TLF
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	✓	
Luftdruckerhaltung	✓	
Tore der Fahrzeughalle	3	
Ausfahrtsbreite ausreichend	✓	
elektrisch betrieben	✓	mit Fernbedienung
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	
Boden eben und rutschhemmend	✓	
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen		
Umkleidebereiche	1	
separate Räumlichkeit	X	
ausreichend dimensioniert	X	direkt neben Fahrzeugen
geschlechtergetrennt	O	Frauen bei der J F
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	X	
Toiletten	✓	
Duschen	X	theoretisch in angrenzender Halle
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Kapazität	✓	
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	X	Gefahrstoffe in Regalen
Werkstatt	✓	Wartung und Reparatur erfolgt im Feuerwehrzentrum
Büro	✓	
Küche	✓	Teeküche im Schulungsraum
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nicht alle Vorgaben gemäß DIN und UVV vollumfänglich eingehalten. Insbesondere die Umkleidesituation in der Fahrzeughalle stellt ein Defizit dar. Langfristig ist das Feuerwehrhaus im jetzigen Zustand nicht arbeitsfähig.		

Tabelle 5.18 Bewertung Feuerwehrhaus Rippenweier

5.5.7 Feuerwehrhaus Abteilung Ritschweier

Allgemeines		
Adresse	Hohensachsener Str. 5, 69469 Weinheim	
Notstromversorgung	X	
Alarmwege		
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	X	
Parkplätze (für Einsatzkräfte reserviert) ausreichend	~4 O	im öffentlichen Verkehrsraum weitere Parkplätze gemäß Rückmeldung keine Probleme
hindernisfreie Alarmwege	✓	
Beleuchtung ausreichend	✓	
Fahrzeughalle		
Stellplätze	2	
Anzahl der Fahrzeuge	2	
Abstandsflächen ausreichend	X	
Abgasabsauganlage nach DIN	✓	
Stellplatzheizung	✓	
Ladestromerhaltung	✓	
Luftdruckerhaltung	X	
Tore der Fahrzeughalle	2	
Ausfahrtsbreite ausreichend	X	
elektrisch betrieben	O	Tor beim TLF ja, MTW nein
unfallfreies Öffnen/Schließen	O	Faltdor beim MTW nur schlecht zugänglich
Boden eben und rutschhemmend	X	Rutschgefahr auf Fliesen am TLF-Stellplatz
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen		
Umkleidebereiche	1	
separate Räumlichkeit	✓	
ausreichend dimensioniert	X	
geschlechtergetrennt	O	keine weibl. Einsatzkräfte
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	X	
Toiletten	✓	
Duschen	X	
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten		
Lager für Einsatzmaterialien	✓	
ausreichend Kapazität	✓	
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	X	Gefahrstoffe in Regalen
Werkstatt	✓	Wartung und Reparatur erfolgt im Feuerwehrzentrum
Büro	X	
Küche	✓	
Schulungsraum	✓	
moderne Schulungsmaterialien	✓	
ausreichende Kapazität	✓	
Bemerkungen/Fazit		
Es werden nicht alle Vorgaben gemäß DIN und UVV vollumfänglich eingehalten. Insbesondere die Umkleidesituation sowie die Fahrzeugstellplätze stellen ein Defizit dar. Mittelfristig ist das Feuerwehrhaus im jetzigen Zustand nicht arbeitsfähig.		

Tabelle 5.19 Bewertung Feuerwehrhaus Ritschweier

5.5.8 Zusammenfassung Feuerwehrrhäuser

Zusammenfassung Feuerwehrrhäuser						
	Stadt	Sulzbach	Lützel-/Hohensachsen	Oberflockenbach	Rippenweier	Ritschweier
Notstromversorgung	✓	✗	○	○	✗	✗
Alarmwege						
kreuzungsfreie An- & Abfahrtswege	○	✗	✗	✓	✗	✗
Parkplätze (für EK reserviert)	~50	~25	~ 30	~25	~10	~4
ausreichend	○	✓	✓	✓	○	○
hindernisfreie Alarmwege	✓	✓	○	○	✓	✓
Beleuchtung ausreichend	✓	✓	○	✓	✓	✓
Fahrzeughalle						
Stellplätze	16	4	6	3	3	2
Anzahl der Fahrzeuge	17	4	6	4	3	2
Abstandsflächen ausreichend	○	✗	✓	○	○	✗
Abgasabsauganlage nach DIN	○	✓	✗	✓	○	✓
Stellplatzheizung	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Ladestromerhaltung	○	✓	✓	✓	✓	✓
Luftdruckerhaltung	✓	✓	✗	✓	✓	✗
Tore der Fahrzeughalle	16	4	6	3	3	2
Ausfahrtsbreite ausreichend	✓	✗	✓	✓	✓	✗
elektrisch betrieben	✓	✗	✓	✓	✓	○
unfallfreies Öffnen/Schließen	✓	✓	✓	✓	✓	○
Boden eben und rutschhemmend	✓	✗	✓	✓	✓	✗
Umkleidebereich und sanitäre Anlagen						
Umkleidebereiche	2	1	2	2	1	1
separate Räumlichkeit	✓	✗	✓	✓	✗	✓
ausreichend dimensioniert	✗	✗	✓	○	✗	✗
geschlechtergetrennt	✓	○	✓	✓	○	○
bauliche Schwarz-Weiß-Trennung	✓	✗	✗	○	✗	✗
Toiletten	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Duschen	✓	✓	○	✓	✗	✗
Lagerflächen und sonstige Räumlichkeiten						
Lager für Einsatzmaterialien	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ausreichend Kapazität	○	✓	✓	✓	✓	✓
Gefahrstofflagerung gemäß TRGS	✗	○	○	✗	✗	✗
Werkstatt	✓	○	○	✓	✓	✓
Büro	○	○	✓	✓	✓	✗
Küche	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Schulungsraum	✓	✓	✓	✓	✓	✓
moderne Schulungsmaterialien	✓	✓	✓	✓	✓	✓
ausreichende Kapazität	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Tabelle 5.20 Zusammenfassung Bewertung Feuerwehrrhäuser

5.6 Hilfsfrist und Erreichungsgrad (Einsatzdatenauswertung)

Im Folgenden wird die Einhaltung der Hilfsfrist bzw. Eintreffzeit durch die Feuerwehr untersucht.

Definition Hilfsfrist/Eintreffzeit:

$$\text{Hilfsfrist} = \text{Dispositionszeit} + \underbrace{\text{Ausrückzeit} + \text{Fahrzeit}}_{\text{Eintreffzeit}}$$

Zur Ermittlung der Teilzeiten wurden die Einsatzdaten aller Abteilungen der Feuerwehr auf Basis des Leitstellendatensatzes von **01.01.2015 bis 31.09.2019** analysiert. Betrachtet wurden ausschließlich als zeitkritisch anzusehende Einsätze, bei denen alle zur Auswertung benötigten Daten dokumentiert wurden. Hierunter fallen Einsätze durch Brandmeldeanlagen, Brände in Gebäuden sowie Unfälle mit eingeklemmter Person.

Auf die **Gesprächs- und Dispositionszeit** der Leitstelle haben die operativen Kräfte der Feuerwehr im Regelfall keinen Einfluss. Hier wird im Normalfall ein Richtwert von 1,5 Minuten angesetzt.

Die **Ausrückzeit** resultiert aus der Fahrzeit vom Aufenthaltsort der Einsatzkräfte zum Feuerwehrhaus, dem Umkleiden und der Besetzung der Fahrzeuge.

Die **Fahrzeit** resultiert aus der Verteilung der Einsatzorte und ergibt sich durch die Standortstruktur der Feuerwehr. Beides ist jedoch nur bedingt durch die Feuerwehr zu beeinflussen.

Die **Eintreffzeit** ist die Summe aus **Ausrück- und Fahrzeit**. Sie ist die Größe, mittels derer die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr bemessen wird. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass innerhalb einer Eintreffzeit von 10 Minuten ab Alarmierung mindestens ein Löschfahrzeug die Einsatzstelle erreichen muss (vgl. Abschnitt 4). Ohne ein Löschfahrzeug vor Ort können auch Planungsgrößen, wie beispielsweise eine ausreichende Zahl an Einsatzkräften und ein geeignetes Einsatzmittel, naturgemäß nicht erreicht werden.

5.6.1 Ausrückzeiten

Im Folgenden sind die Ausrückzeiten der einzelnen Abteilungen tabellarisch dargestellt. Ausgewertet wird hier jeweils das Ausrücken der ersten taktischen Einheit mit einem geeigneten Fahrzeug (Löschfahrzeug, Rüstwagen) vom jeweiligen Standort. Entscheidend ist, dass bei kürzerer Ausrückzeit mehr Zeit für die Anfahrt zur Einsatzstelle innerhalb der definierten Eintreffzeit von 10 Minuten bleibt. Als Zielstellung geht man hier bei Freiwilligen Feuerwehren von einem Wert von 5 Minuten aus.

Es findet eine Trennung zwischen Einsätzen *Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr* und zu *sonstigen Zeiten* statt. Hier hat die Vergangenheit gezeigt, dass insbesondere *Mo-Fr* die Einsatzkräfteverfügbarkeit bei der

Freiwilligen Feuerwehr deutlich niedriger ist. Zudem handelt es sich hierbei um die Arbeitszeiten der hauptamtlich Beschäftigten, die im Einsatzfall mit ausrücken. Am Standort der Abteilung Stadt wird daher die Zeitkategorie *Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr* zusätzlich zwischen *Di-Do 07:00-17:00 Uhr* und *Mo&Fr 07:00-17:00 Uhr* aufgegliedert. Aufgrund der derzeitigen Personalstärke und Arbeitszeiten ist die Anzahl an hauptamtlichen Beschäftigten montags und freitags niedriger als an den anderen Werktagen, so dass hier nicht eigenständig ausgerückt werden kann. Entsprechend soll die Auswirkung auf die Ausrückezeit betrachtet werden.

Hinweis:

Grundsätzlich kann festgestellt werden, dass bei den Abteilungen Oberflockenbach, Rippenweier und Ritschweier nur eine geringe Anzahl an bemessungsrelevanten Einsätzen im Untersuchungszeitraum vorlag. Hier besteht daher eine geringe statistische Sicherheit.

	Anteil der Einsätze je Ausrückezeit (in Minuten)											Anzahl der Einsätze	Median (in min.)	80% (in min.)	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10				
Gesamt															
Stadt	1%	3%	12%	14%	26%	22%	13%	6%	1%	1%	1%	773	4,8	6,1	
Di - Do 07:00-17:00															
Stadt	1%	3%	19%	24%	27%	14%	8%	1%	1%	2%	0%	198	4,1	5,4	
Mo & Fr 07:00-17:00															
Stadt	3%	1%	8%	23%	23%	23%	11%	4%	1%	2%	1%	120	4,7	6,0	
Sonstige Zeiten															
Stadt	1%	4%	10%	8%	26%	26%	15%	8%	1%	1%	0%	455	5,0	6,3	

Tabelle 5.21 Ausrückezeiten der Abteilung Stadt

Es wird deutlich, dass die Abteilung Stadt Di-Do 07:00-17:00 Uhr schneller ausrückt als zu sonstigen Zeiten. Hier spielen die hauptamtlichen Beschäftigten erwartungsgemäß eine wichtige Rolle. Zu allen Tageszeiten liegt man jedoch auf einem guten Niveau.

	Anteil der Einsätze je Ausrückzeit (in Minuten)											Anzahl der Einsätze	Median (in min.)	80% (in min.)
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	>10			
Gesamt														
Sulzbach	0%	0%	0%	4%	19%	17%	34%	9%	9%	4%	4%	47	6,4	7,7
Lützel-/Hohensachsen	0%	0%	2%	1%	3%	20%	36%	22%	10%	3%	3%	119	6,5	7,7
Oberflockenbach	3%	0%	6%	16%	19%	28%	16%	3%	0%	3%	3%	32	5,3	6,3
Rippenweier	4%	0%	4%	4%	25%	21%	25%	9%	4%	0%	4%	24	5,3	7,0
Ritschweier	0%	0%	5%	5%	10%	25%	20%	10%	15%	0%	10%	21	6,4	8,6
Mo - Fr 07:00-17:00														
Sulzbach	0%	0%	0%	0%	15%	12%	31%	15%	12%	8%	7%	22	6,8	8,4
Lützel-/Hohensachsen	0%	0%	0%	0%	8%	25%	31%	18%	12%	4%	2%	43	6,7	8,1
Oberflockenbach	0%	0%	0%	17%	25%	17%	17%	8%	0%	0%	16%	13	6,5	8,5
Rippenweier	0%	0%	10%	0%	20%	10%	40%	0%	10%	0%	10%	10	6,3	8,1
Ritschweier	0%	0%	0%	0%	20%	30%	20%	20%	0%	0%	10%	9	6,0	7,9
Sonstige Zeiten														
Sulzbach	0%	0%	0%	9%	24%	24%	38%	0%	5%	0%	0%	25	5,6	6,8
Lützel-/Hohensachsen	0%	0%	2%	2%	0%	16%	43%	28%	3%	3%	3%	76	6,5	7,6
Oberflockenbach	7%	0%	14%	7%	7%	43%	14%	0%	0%	7%	0%	19	5,0	6,0
Rippenweier	7%	0%	0%	7%	29%	29%	14%	14%	0%	0%	0%	14	5,1	6,5
Ritschweier	0%	0%	10%	10%	0%	20%	20%	0%	30%	0%	10%	12	6,5	8,7

Tabelle 5.22 Ausrückzeiten der Abteilungen

In den anderen Abteilungen kann nicht überall bzw. jederzeit von einer Ausrückzeit im Bereich von 5 Minuten ausgegangen werden. Hier liegen teilweise Werte von deutlich über 6 Minuten vor. Die Gründe hierfür sind in der Regel vielschichtig. Neben der Einsatzkräfteverfügbarkeit sind hier insbesondere die Bedingungen an den Feuerwehrhäusern zu nennen. In den Abschnitten 5.1 und 5.5 werden beide Faktoren analysiert. Im SOLL-Konzept werden entsprechend Maßnahmen zur Reduzierung der Ausrückzeiten dargelegt.

5.6.2 Eintreffzeiten

Auf Basis des Leitstellendatensatzes wurde die Eintreffzeit der ersten taktischen Einheit mit einem geeigneten Fahrzeug (Löschfahrzeug, Rüstwagen) analysiert.

- In **10 Minuten** ab Alarmierung war in **85,6 %** der Fälle mindestens ein Löschfahrzeug an der Einsatzstelle.
- In **11 Minuten** ab Alarmierung war in **92,1 %** der Fälle mindestens ein Löschfahrzeug an der Einsatzstelle.
- In **12 Minuten** ab Alarmierung war in **94,2 %** der Fälle mindestens ein Löschfahrzeug an der Einsatzstelle.
- In **13 Minuten** ab Alarmierung war in **97,1 %** der Fälle mindestens ein Löschfahrzeug an der Einsatzstelle.

Die folgenden Karten zeigen die Verteilung der Eintreffzeitüberschreitungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich Einsätze überlagern können. Daher werden in Abbildung 5.20 die Eintreffzeiten nochmals je Stadtteil dargestellt.

Hierbei wird ersichtlich, dass sich Eintreffzeitüberschreitungen in Richtung Gorbheimer Talstraße aufgrund der längeren Anfahrtswege häufen. Ebenso wird ersichtlich, dass in den Stadtteilen Lützelachsen und Hohensachsen Einsätze nicht immer innerhalb der 10 Minuten Eintreffzeit erreicht, sondern häufig knapp verpasst werden. Dies lässt sich auch auf die langen Ausrückezeiten (6,5 Minuten zu allen Tageszeiten) zurückführen.

Hinweis

Aufgrund der langjährigen Baustelle im Bereich der Mannheimer Str. / Bergstraße kam es in der Vergangenheit häufig zu einer Verzögerung bei der Einsatzanfahrt. Hierdurch konnten beispielsweise auch Einsätze in Richtung Gorbheimer Talstraße nur verzögert erreicht werden, obwohl das Feuerwehrhaus teilweise besetzt war, um ein zeitnahes Ausrücken zu gewährleisten.

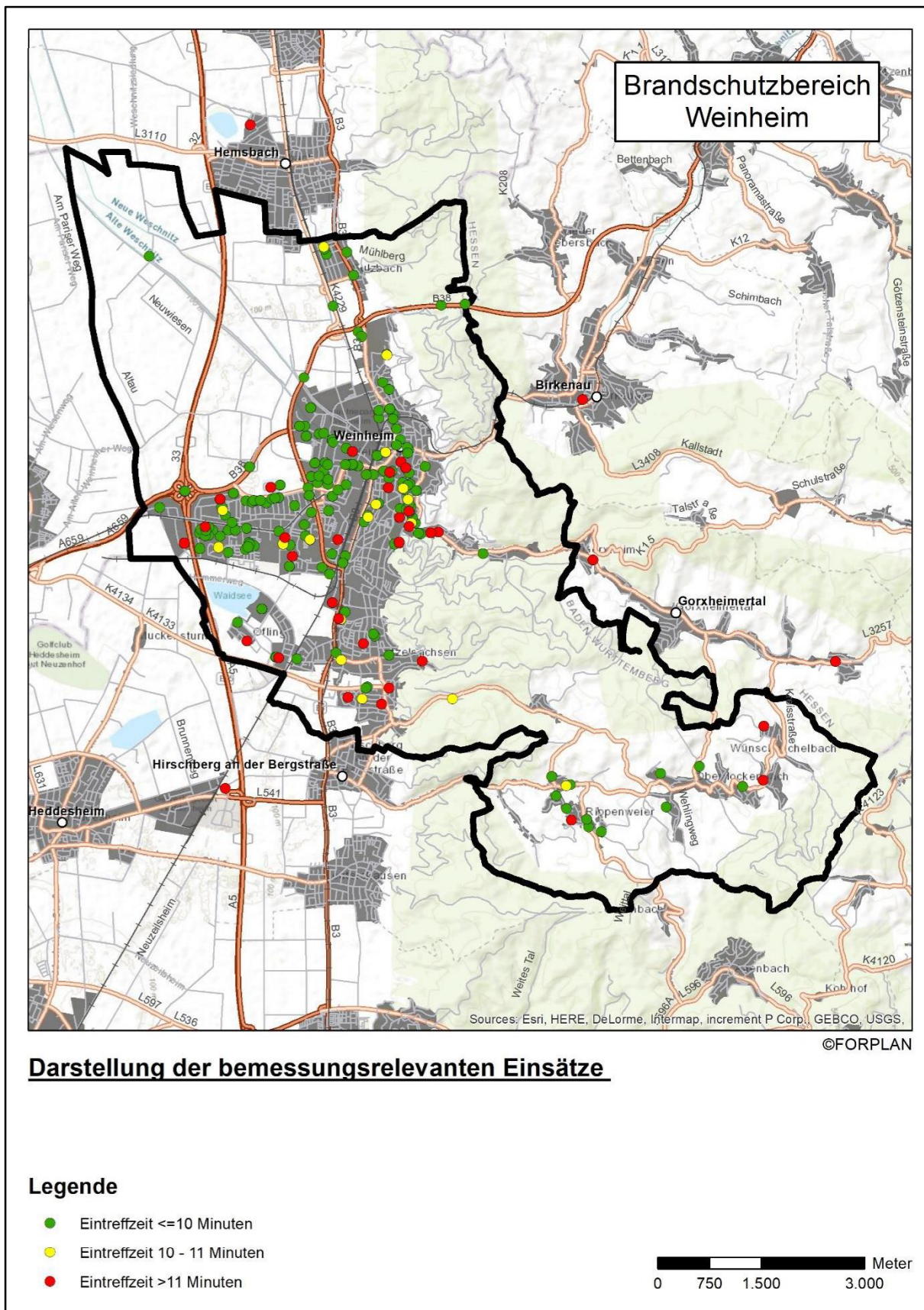


Abbildung 5.19 Eintreffzeitüberschreitung

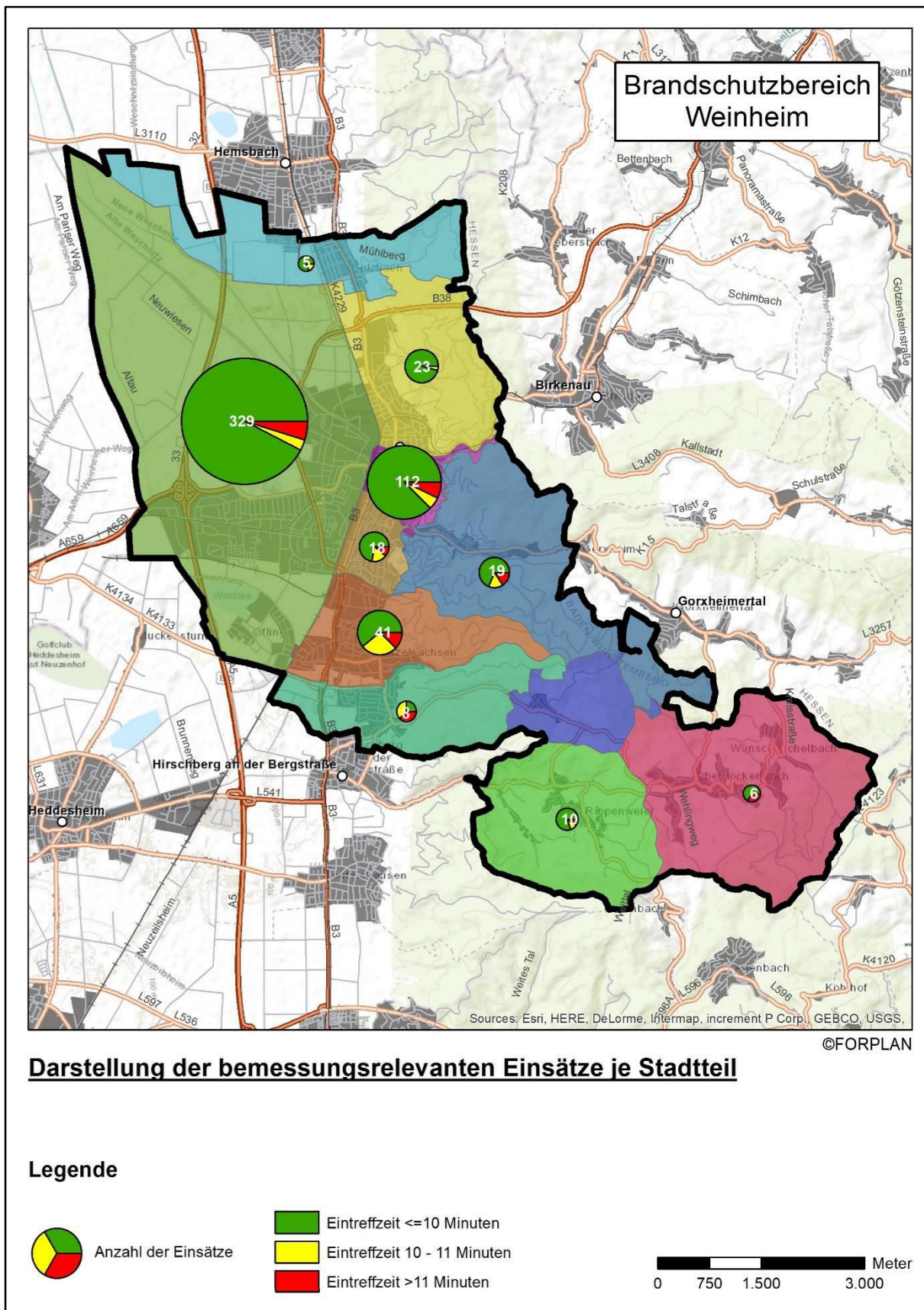


Abbildung 5.20 Eintreffzeitüberschreitung je Stadtteil

Betrachtet man die Eintreffzeitüberschreitung je Stadtteil zwischen den Tageskategorien *Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr* und zu *sonstigen Zeiten*, so stellt sich folgendes Bild dar.

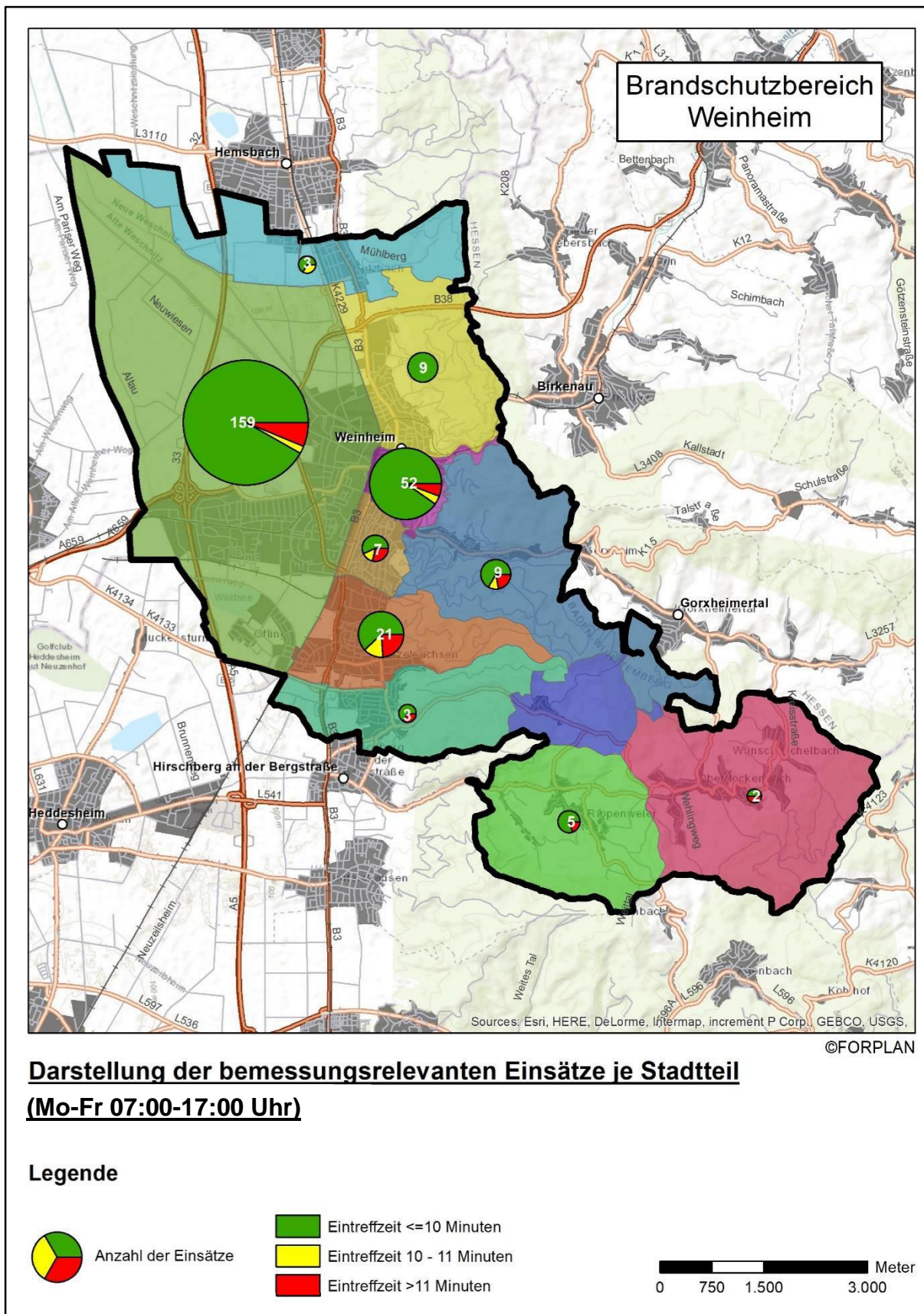


Abbildung 5.21 Eintreffzeitüberschreitungen Mo-Fr 07:17:00 Uhr

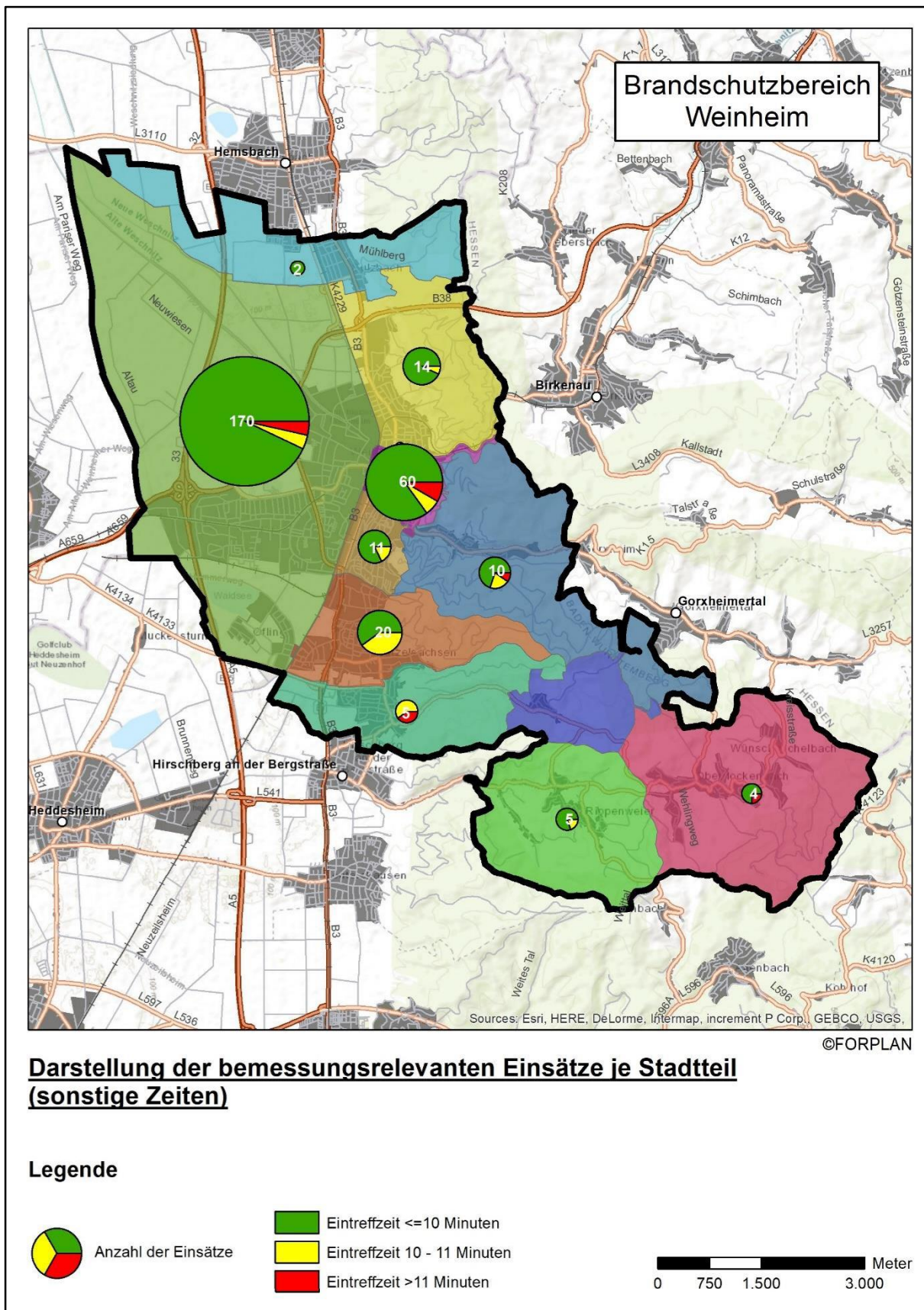


Abbildung 5.22 Eintreffzeitüberschreitungen zu sonstigen Zeiten

Der Anteil an knapp verpassten Einsätzen ist zu sonstigen Zeiten deutlich höher, bzw. werden die Einsätze werktags tagsüber häufig deutlicher nicht innerhalb von 10 Minuten erreicht. Dies hängt

insbesondere mit der geringeren Einsatzkräfteverfügbarkeit und damit verbundenen längeren Ausrückzeit werktags tagsüber zusammen.

5.6.3 Räumliche Erreichbarkeit des Stadtgebietes (gemäß Fahrzeitsimulation)

Wie im vorherigen Abschnitt ersichtlich wird, ist die räumliche Erreichbarkeit der Gebietskörperschaft die grundlegende Voraussetzung einer Feuerwehr zur Erfüllung ihrer Aufgaben.

Im vorliegenden Kapitel wird daher die Erreichbarkeit der Gebietskörperschaft seitens der Feuerwehr analysiert. Ziel ist es, potenzielle Defizite bei der Erreichbarkeit festzustellen und im anschließenden SOLL-Konzept notwendige Maßnahmen zur Verbesserung der räumlichen Erreichbarkeit oder gegebenenfalls detaillierte Kompensationsmaßnahmen für nicht erreichbare Gebiete festzulegen.

Methodik

Zur Darstellung der räumlichen Erreichbarkeit wird mit Hilfe eines Geoinformationssystems eine Fahrzeitsimulation durchgeführt. Auf diese Weise lassen sich hausnummerngenau die Gebiete in der Gebietskörperschaft darstellen, die innerhalb einer definierten Fahrzeit von einem Standort für einen vorgegebenen Fahrzeugtyp erreichbar sind.

Die Grundlage für diese Fahrzeitsimulation bildet ein digitales Straßennetz der Gebietskörperschaft. Jede in diesem Netz existierende Straße ist dabei in einzelne Straßensegmente unterteilt, denen eine bestimmte Fahrgeschwindigkeit zugeordnet ist. Diese beruht auf Realdaten. D. h., die Fahrgeschwindigkeit für jedes einzelne Straßensegment wird auf Basis echter Fahrinformationen festgelegt. Die Segmentgeschwindigkeit wird halbjährlich aktualisiert. Gleichzeitig findet eine ständige Überprüfung und Verifizierung seitens der Forplan GmbH statt. Mittels vielfältiger Einstellungsmöglichkeiten können die Fahreigenschaften unterschiedlicher Fahrzeugtypen exakt simuliert werden. Beispielsweise bewirken Einstellungen in Gewicht oder Höhe, dass Unterführungen oder Brücken nicht berücksichtigt werden. Hierdurch lässt sich die hausnummerngenaue Erreichbarkeit der Gebietskörperschaft je Fahrzeugtyp (Mannschaftstransportwagen, Hubrettungsfahrzeug usw.) darstellen.

Es ist nicht auszuschließen, dass Einzelfahrten zu abweichenden Ergebnissen führen können. In diesem Zusammenhang spielen Bedingungen wie Straßenzustand, Witterung, Verkehrsaufkommen, Beladungszustand usw. eine wesentliche Rolle.

Die tatsächliche Eintreffzeit (Alarmierung der Einsatzkräfte bis zur Ankunft an der Einsatzstelle) richtet sich nach den erzielten Ausrückzeiten der jeweiligen Feuerwehrstandorte (vgl. Abschnitt 5.6.1). Auf Basis der einzuhaltenen Eintreffzeit resultiert eine verbleibende Fahrzeit für jeden Feuerwehrstandort (Eintreffzeit – Ausrückzeit = verbleibende Fahrzeit).

In Abbildung 5.23 werden zunächst die simulierten Fahrzeiten ab den Standorten der einzelnen Feuerwehreinheiten dargestellt – ohne Berücksichtigung der jeweiligen Ausrückzeiten.

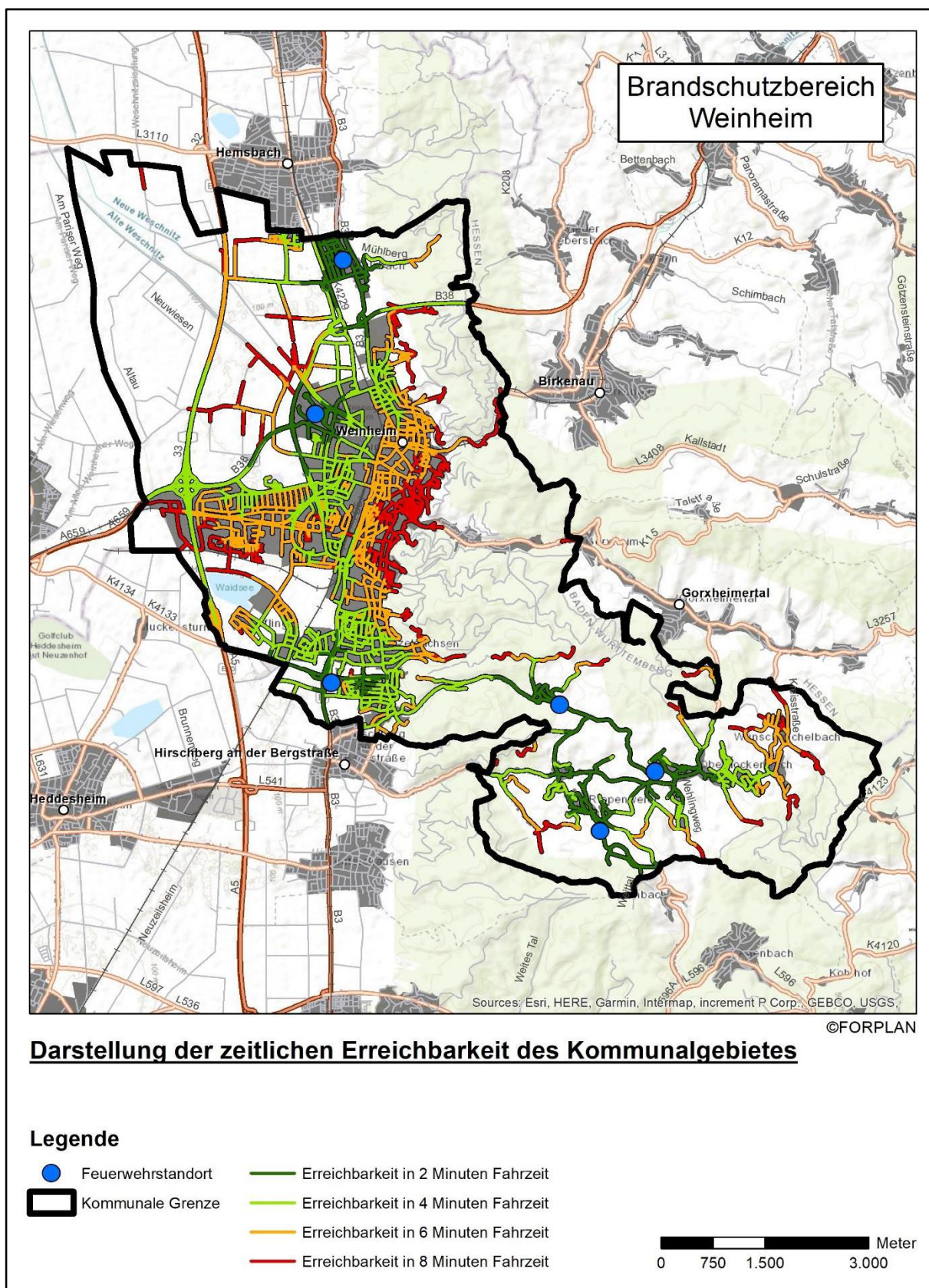


Abbildung 5.23 Zeitliche Erreichbarkeit des Stadtgebietes

Hinweis:

Einzeldarstellungen der jeweiligen Standorte finden sich im Anhang B.

Die folgende Abbildung 5.24 geht noch einen Schritt weiter und hebt die Gebiete hervor, die unter Berücksichtigung der **realen Ausrückzeiten** über alle Tageszeiten hinweg durch die Feuerwehreinheiten innerhalb von 10 Minuten ab Alarmierung erreicht werden können. Die realen Ausrückzeiten wurden im Abschnitt 5.6.1 ermittelt. Auf Basis dieser Zeiten ergeben sich folgende Fahrzeiten, die in der nachfolgenden Abbildung dargestellt sind:

⊕ Abt. Stadt	5,2 Minuten
⊕ Abt. Sulzbach	3,6 Minuten
⊕ Abt. Lützel-/Hohensachsen	3,5 Minuten
⊕ Abt. Oberflockenbach	4,7 Minuten
⊕ Abt. Rippenweier	4,7 Minuten
⊕ Abt. Ritschweier:	3,6 Minuten

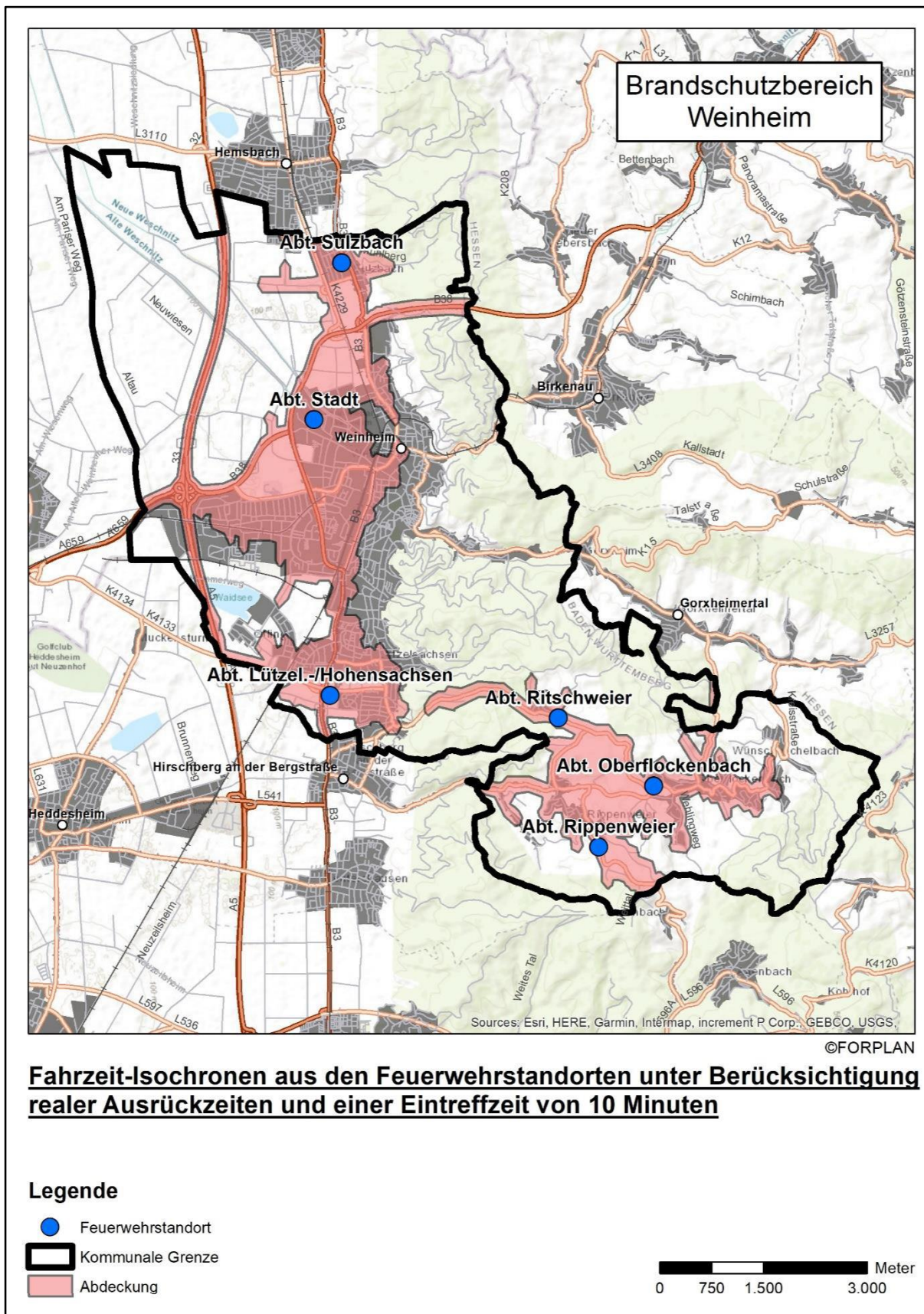


Abbildung 5.24 Fahrzeit-Isocronen

Es wird ersichtlich, dass derzeit die östlichen Gebiete der Nord-, Innen- und Südstadt von keinem Standort aus innerhalb einer Eintreffzeit von 10 Minuten erreicht werden können. Dies spiegelt sich auch in den Karten der Eintreffzeitüberschreitungen wider.

Die Erreichbarkeit des Straßennetzes auf Basis der durchschnittlichen Ausrückezeiten, geteilt nach inner- und außerorts, stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Gesamt	Versorgt	%	Unversorgt	%
Straßen innerorts	193,95 km	126,29 km	65,1%	67,66 km	34,9%
Straßen außerorts	178,48 km	64,85 km	36,3%	113,63 km	63,7%
öffentl. Straßennetz	372,43 km	191,14 km	51,3%	181,29 km	48,7%

Tabelle 5.23 Erreichbarkeit des Straßennetzes

Zu beachten sind die unterschiedlichen Ausrückezeiten der Abteilung Stadt. Aufgrund der derzeitigen Anzahl an hauptamtlichen Beschäftigten können diese Di-Do 07:00-17:00 Uhr deutlich schneller mit einem ersten Löschfahrzeug ausrücken als zu sonstigen Zeiten. Die Erreichbarkeit des Stadtgebietes seitens der Abteilung Stadt auf Basis einer Ausrückzeit von 4 bzw. 5 Minuten wird in folgender Karte dargestellt.

Hierbei wird deutlich, dass die Erreichbarkeit des Kern- bzw. Altstadtgebietes aufgrund der längeren Fahrzeit bei einer Ausrückzeit von 4 Minuten deutlich besser ist.

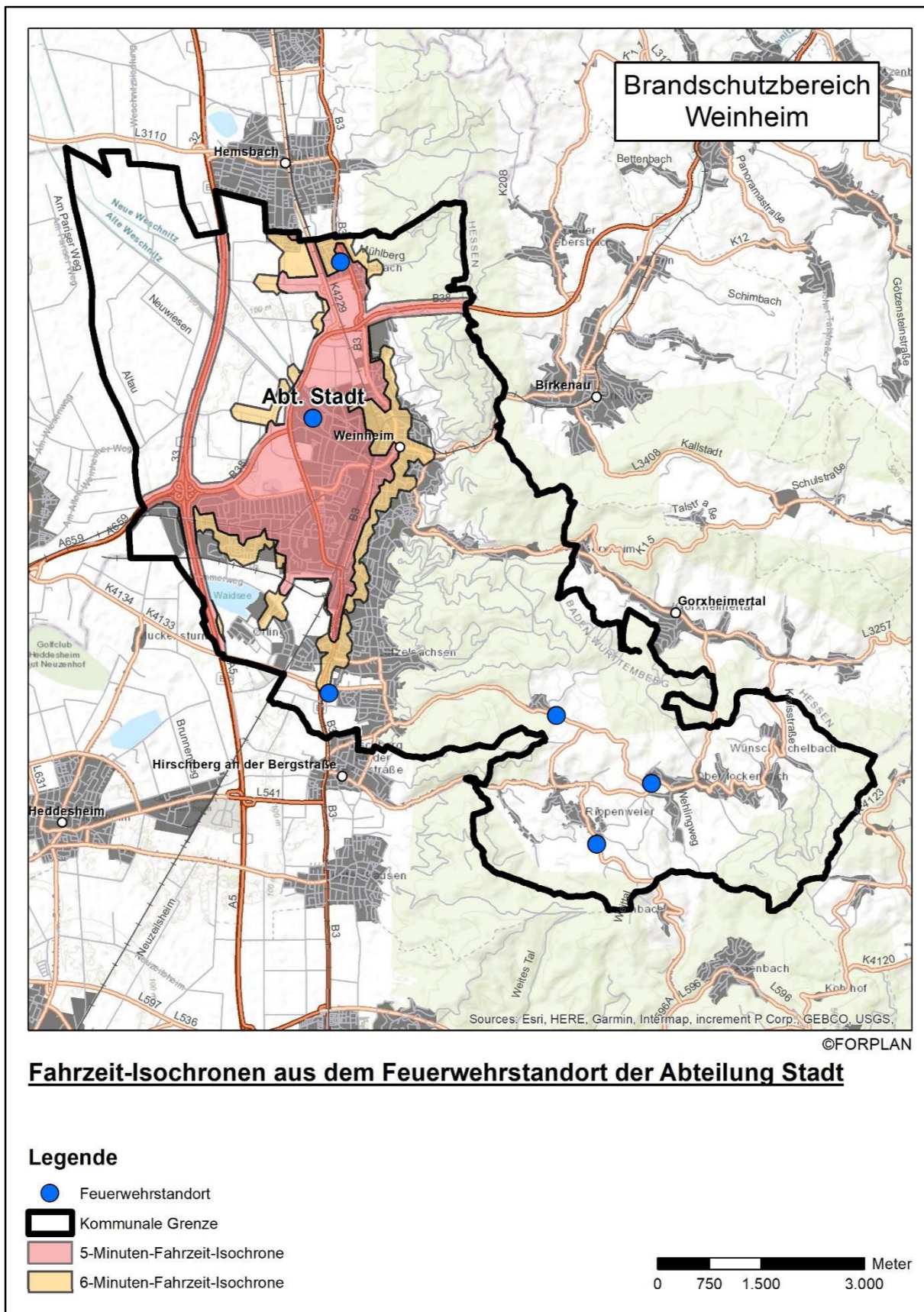


Abbildung 5.25 Fahrzeit-Isochronen Abteilung Stadt

5.6.4 Erreichungsgrad

Das rechtzeitige Eintreffen der ersten Einsatzkräfte ist zunächst eine Grundanforderung, um wirkungsvoll tätig zu werden. Parallel zu den in den vorangegangenen Abschnitten dargestellten Teilzeitanalysen und Erreichbarkeiten ist allerdings eine Mindestzahl von Einsatzkräften erforderlich. Hierzu wird der Erreichungsgrad ermittelt. Der Erreichungsgrad ist der Erfüllungsgrad der Leistungskriterien „Eintreffzeit“ und „Funktionsstärke“, d. h. in wieviel Prozent der bemessungsrelevanten Einsätze die beiden Leistungskriterien eingehalten wurden.

Zur Ermittlung des Erreichungsgrades wurden die Daten der Einsatzdokumentation der Feuerwehr herangezogen. Es wurden nur Einsätze gewertet, welche gemäß Einsatzstichwort darauf schließen lassen, dass sie zeit- und personalkritisch sind (vgl. Kapitel 4) und bei denen alle Daten, die zur Auswertung benötigt werden, vorliegen.

Erreichungsgrad:

Der Erreichungsgrad der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim für den Zeitraum 2015-2019 (insgesamt sind 577 Einsätze in die Auswertung eingeflossen) bei einer Eintreffzeit von 10 Minuten und einer Funktionsstärke von 9 Funktionen beträgt **55,6 %**.

In den einzelnen Jahren stellt sich der Erreichungsgrad wie folgt dar:

Erreichungsgrad 2015:	55,1% (118 Einsätze)
Erreichungsgrad 2016:	63,1% (141 Einsätze)
Erreichungsgrad 2017:	62,3% (106 Einsätze)
Erreichungsgrad 2018:	47,7% (109 Einsätze)
Erreichungsgrad 2019:	47,6% (103 Einsätze bis Oktober)

Hinweis:

Die Absenkung des Erreichungsgrades in den Jahren 2018 und 2019 ist vermutlich auf die Baustellensituation im Bereich Mannheimer Straße / Bergstraße zurückzuführen.

5.6.5 Problemfeldanalyse Erreichungsgrad

In der folgenden Abbildung wird der Erreichungsgrad bei unterschiedlichen Bemessungsparametern analysiert. Hierdurch lässt sich ermitteln, ob Einsätze knapp oder deutlich verpasst wurden bzw. ob ein Problem bei der zeitlichen und personellen Leistungsfähigkeit besteht.

Erreichungsgrad je Bemessungsparameter

		Eintreffzeit			
		10 Minuten	11 Minuten	12 Minuten	13 Minuten
Anzahl der Einsatzkräfte (EK) am Einsatzort	9 EK	55,6%	70,0%	77,8%	82,8%
	8 EK	59,6%	73,8%	80,4%	85,3%
	7 EK	68,5%	80,2%	84,7%	88,4%
	6 EK	82,0%	88,6%	90,8%	93,6%
	5 EK	83,0%	89,4%	91,7%	94,5%

Abbildung 5.26 Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern

Abbildung 5.26 zeigt, dass bei einer Eintreffzeit von 11 anstatt 10 Minuten der Erreichungsgrad deutlich ansteigt. Viele Einsätze wurden somit zeitlich nur knapp nicht erreicht (siehe hierzu Abschnitt 5.6.2). Im weiteren zeitlichen Verlauf ist eine weitere deutliche Steigerung festzustellen.

Bei der Auswertung auf lediglich sechs Einsatzkräfte, also einer Staffel und somit die kleinste Einheit, mit der eine Menschenrettung durchgeführt werden kann, steigt der Erreichungsgrad bei einer Eintreffzeit von 10 Minuten ebenfalls deutlich auf über 80 % an. Hier wird die Besetzungsstruktur des ersten Löschfahrzeuges ersichtlich, das in der Regel ab einer Staffelstärke ausrückt.

Im Folgenden wird auch beim Erreichungsgrad zwischen Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr und sonstigen Zeiten unterschieden.

Erreichungsgrad je Bemessungsparameter Mo - Fr 7:00-17:00

		Eintreffzeit			
		10 Minuten	11 Minuten	12 Minuten	13 Minuten
Anzahl der Einsatzkräfte (EK) am Einsatzort	9 EK	54,9%	68,7%	75,7%	81,7%
	8 EK	59,3%	72,4%	78,4%	84,0%
	7 EK	70,1%	78,7%	84,3%	87,7%
	6 EK	84,3%	87,7%	90,7%	93,3%
	5 EK	85,4%	88,8%	91,8%	94,8%

Abbildung 5.27 Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern Mo-Fr 07:00-17:00

Erreichungsgrad je Bemessungsparameter zu sonstigen Zeiten

		Eintreffzeit			
		10 Minuten	11 Minuten	12 Minuten	13 Minuten
Anzahl der Einsatzkräfte (EK) am Einsatzort	9 EK	56,3%	71,2%	79,6%	83,8%
	8 EK	59,9%	75,1%	82,2%	86,4%
	7 EK	67,0%	81,6%	85,1%	89,0%
	6 EK	79,9%	89,3%	90,9%	93,9%
	5 EK	80,9%	90,0%	91,6%	94,2%

Abbildung 5.28 Erreichungsgrad bei verschiedenen Bemessungsparametern zu sonstigen Zeiten

Es wird ersichtlich, dass Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr der Erreichungsgrad bei einer Eintreffzeit von 10 Minuten mit einer Staffelbesetzung besser ist als zu sonstigen Zeiten, dass bei einer Eintreffzeit von 11 Minuten jedoch zu sonstigen Zeiten ein höherer Erreichungsgrad erzielt werden kann.

Prinzipiell spiegelt dies die Vorhaltung von hauptamtlichen Kräften wider, die teilweise bereits allein ausrücken können oder nur durch wenige ehrenamtliche Einsatzkräfte ergänzt werden müssen, um schnellstmöglich in Staffelstärke ausrücken zu können, während zu sonstigen Zeiten die Anfahrt zum Feuerwehrhaus (auch aufgrund der Lage im Industrie- und Gewerbegebiet) zwar etwas länger ist, dann jedoch direkt mehr Einsatzkräfte zur Verfügung stehen.

6 Gefährdungs- und Risikoanalyse

Für eine bedarfsgerechte Bemessung der Feuerwehr ist ein Überblick über die potenziellen Gefahren des Einsatzgebietes erforderlich. Bei dieser Bemessung einer möglichen Gefährdung oder eines möglichen Risikos müssen verschiedene Parameter berücksichtigt werden. Hierzu zählen schwerpunktmäßig die Siedlungsstruktur, die Topografie, die Verkehrsflächen, die Einflüsse durch Wetterereignisse sowie die Struktur von Industrie und Gewerbe.

Im Rahmen der vorliegenden Gefährdungs- und Risikoanalyse werden die potenziellen und realen Gefahrenschwerpunkte festgestellt. Weiterhin wird auf die vorhandene Löschwasserversorgung eingegangen, die - angepasst an die Gefahrenschwerpunkte - für eine effektive Hilfeleistung unumgänglich ist.

6.1 Allgemeine Gefährdungsanalyse

Weinheim ist eine Mittelstadt im Nordwesten Baden-Württembergs und liegt im Rhein-Neckar-Kreis. Es ist die größte Stadt im Landkreis und Teil der Metropolregion Rhein-Neckar.

Folgende Städte und Gemeinden grenzen an die Stadt Weinheim (im Uhrzeigersinn beginnend im Osten): Birkenau und Gornheimertal (beide Kreis Bergstraße in Hessen), Heiligkreuzsteinach, Wilhelmsfeld (über eine Exklave), Schriesheim, Hirschberg an der Bergstraße und Heddesheim (alle Rhein-Neckar-Kreis), Viernheim (Kreis Bergstraße) sowie Hemsbach (Rhein-Neckar-Kreis).

Als Große Kreisstadt beheimatet Weinheim über 45.000 Einwohner und liegt mit einer Bevölkerungsdichte von 783 E/km² über dem deutschlandweiten Durchschnitt von ca. 222 E/km².

Geographische Lage	49° 32` nördliche Breite 8° 39` östliche Länge
Fläche der Gebietskörperschaft	58,12 km ²
Maximale Ausdehnung	Nord-Süd: ca. 11,1 km West-Ost: ca. 11,8 km
Höchster Punkt	525 m ü. NN
Niedrigster Punkt	96 m ü. NN
Wohnbevölkerung (Stand 30.06.2019)	45.591
Bevölkerungsdichte	783 je km ²

Tabelle 6.1 Allgemeine Daten

Die Einwohner verteilen sich wie folgt auf die Stadtteile.

Ortsteil	Einwohnerzahl
Kernstadt	30.784
Lützelsachsen	5.678
Sulzbach	2.792
Oberlockenbach	2.231
Rippenweier	1.116
Ritschweier	310
Hohensachsen	2.680
Einwohner gesamt	45.591
Stand: 31.12.2018	

Tabelle 6.2 Einwohner nach Stadtteilen

Aufgrund eines positiven Pendlersaldos von 4.000 Personen (15.760 Einpendler; 11.777 Auspendler), steigt die Anzahl an Personen, die sich tagsüber im Stadtgebiet aufhalten um rund 9 % (Quelle: Statistisches Landesamt BW).

Gemäß der Bevölkerungsvorausrechnung des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg ist mit einem sehr geringen Anstieg der Einwohnerzahlen in Weinheim zu rechnen. Gleichzeitig werden von der Stadt Weinheim zusätzliche Baugebiete ausgewiesen bzw. sind in Planung (siehe Abschnitt 6.1.3).

Gemäß statistischem Landesamt Baden-Württemberg wächst der Anteil an über 60-Jährigen von derzeit 29,8 % auf 33,7 % an, während insbesondere der Anteil der 40-60-Jährigen zurückgeht.

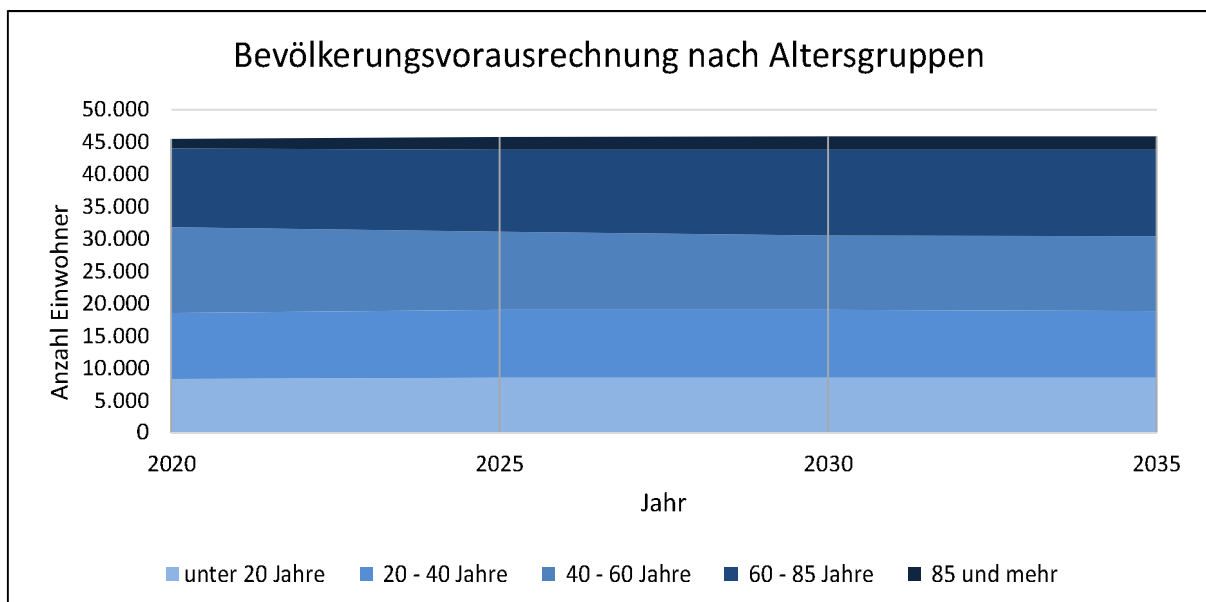


Abbildung 6.1 Bevölkerungsvorausrechnung Weinheim 2020-2035 (Quelle: Statistisches Landesamt BW)

Ein zunehmende Alterung der Bevölkerung wirkt sich auf verschiedene Weise auf die Feuerwehr aus. So ist tendenziell von einer erhöhten Anzahl an Hilfeleistungen (Traghilfe, Türöffnung etc.) für den Rettungsdienst auszugehen. Zudem ist im hohen Alter häufig die Mobilität und damit die

Selbsthilfefähigkeit eingeschränkt. Gleichzeitig ist ebenso das Einsatzkräftepotenzial geringer. So könnten derzeit 58,4 % der Bevölkerung altersbedingt aktives Mitglied der Einsatzabteilung sein, während 2035 der Anteil auf 53,6 % sinkt.

Weinheim liegt im Übergangsbereich der rheinischen Tiefebene zum Odenwald und weist hierdurch bedingte große Höhenunterschiede und damit ein anspruchsvolles Gelände auf.

Die Flächennutzung der 58,12 km² stellt sich insgesamt wie folgt dar:

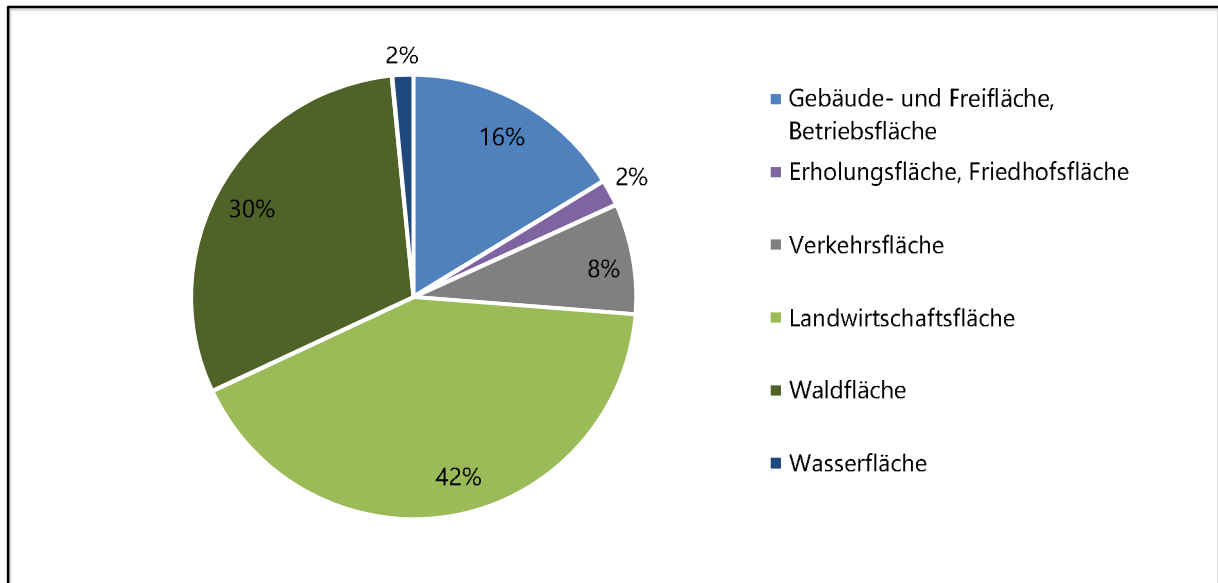


Tabelle 6.3 Flächennutzung

Betrachtet man das ganze Stadtgebiet, ist dieses durch landwirtschaftlich genutzte Flächen geprägt. Zusammen mit den Waldgebieten werden über 70 % der Gesamtfläche naturnah genutzt. Daraus ergeben sich ein erhöhtes Gefährdungspotenzial durch Wald- und Vegetationsbrände sowie Einsätze im Zusammenhang mit land- oder forstwirtschaftlichen Maschinen und Gebäuden. Besondere Gefahrenlagen entstehen hierbei durch erschwerte Zuwegungen (bspw. aufgrund beengter Zufahrten durch geringe Pflege), erhöhte Brandlasten, fehlende Löschwasserentnahmestellen und durch Technische Hilfeleistungen im größeren Umfang aufgrund des Einsatzes von Großmaschinen. Insbesondere durch die Topografie wird die Erreichbarkeit einiger Außenbereiche erschwert.

6.1.1 Bebauungsstruktur

Das Stadtgebiet lässt sich in die sieben Ortsteile Kernstadt, Sulzbach, Hohensachsen, Lützelsachsen, Oberflockenbach, Rippenweier und Ritschweier gliedern. Die Bebauungsstruktur der einzelnen Ortsteile wird im Folgenden untersucht. Die zukünftige Entwicklung des Stadtgebietes wird in Abschnitt 6.1.3 dargestellt.

Die Kernstadt weist die höchste Einwohneranzahl auf und besitzt eine teils offene, teils geschlossene Bebauungsstruktur. Es sind mehrere Gebäude mit einer Rettungshöhe von über 13 m sowie vereinzelte Hochhäuser vorhanden. Der historische Stadtkern ist durch Fachwerkhäuser, enge Gassen und Gebäude von historisch-kultureller Bedeutung geprägt. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere die Kliniken, Kureinrichtungen und Alten- und Pflegeheime genannt werden. In den Gewerbegebieten sind unterschiedliche Betriebe ansässig (siehe hierzu Abschnitt 6.1.2). Außerhalb der Kernstadt befinden sich größere landwirtschaftliche Anwesen.

Der Ortsteil Sulzbach ist primär durch Wohnbebauung geprägt und weist eine weitestgehend offene Bebauungsstruktur auf. Es sind einige Gebäude mit einer Höhe bis zu 13 Metern (Gebäudeklasse 4) vorhanden. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere die zwei Kindergärten, die Grundschule sowie landwirtschaftliche Anwesen (mit teils schlechter Löschwasserversorgung) und ein Entsorgungsunternehmen genannt werden. Ebenso befindet sich eine Gasabgabestation, ein betreutes Wohnheim, Schützenhaus mit Munitions- und Schwarzpulverlager, S-Bahnhaltepunkt sowie ein Verbrauchermarkt im Stadtteil. Die Zufahrten/Straßen sind teilweise sehr beengt. Mit dem Sulzbacher Hof befindet sich zudem ein größeres landwirtschaftliches Anwesen im Außenbereich, das topographisch bedingt nur schwer bzw. spät erreicht werden kann.

Die Stadtteile Lützelsachsen und Hohensachsen bilden neben der Kernstadt den Einwohner-schwerpunkt des Stadtgebietes. Die Stadtteile sind primär durch Wohnbebauung geprägt und weisen eine weitestgehend offene Bebauungsstruktur auf. Es sind einige Gebäude mit einer Höhe bis zu 13 Metern (Gebäudeklasse 4) vorhanden. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere das Freizeitzentrum Miramar, die Kindergärten, zwei Grundschulen sowie landwirtschaftliche Anwesen (mit Biogasanlage) und das „Pilgerhaus“ (Jugend- und Behindertenhilfe) genannt werden. Weiterhin sind die Behinderten-Werkstätten in der Ebene und auf der Waid (Caritas) sowie die Beherbergungen (Alte Pfalz) zu nennen. In den Gewerbegebieten sind unterschiedliche Betriebe mit teils höheren Gefahrenpotenzialen, wie Reifenlager und Maschinenbauunternehmen, ansässig (siehe hierzu Abschnitt 6.1.2).

Der Ortsteil Oberflockenbach ist primär durch Wohnbebauung geprägt und weist eine weitestgehend offene Bebauungsstruktur auf. Die Gebäude übersteigen eine Höhe von 7 Metern (Gebäudeklasse 1-3) in der Regel nicht. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere der Kindergarten, die Grundschule sowie landwirtschaftliche Anwesen einschließlich Biogasanlage (mit teils schlechter Löschwasserversorgung) genannt werden. Ebenso befindet sich ein Beherbergungsbetrieb im Außenbereich.

Der Ortsteil Rippenweier ist primär durch Wohnbebauung geprägt und weist eine weitestgehend offene Bebauungsstruktur auf. Die Gebäude übersteigen eine Höhe von 7 Metern (Gebäudeklasse 1-3) in der Regel nicht. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere der Kindergarten, die Grundschule sowie landwirtschaftliche Anwesen (u. a. Milchviehbetrieb) und Reiterhöfe genannt werden. Ebenso befindet sich eine Schreinerei in der Ortschaft.

Der Ortsteil Ritschweier ist primär durch Wohnbebauung geprägt und weist eine weitestgehend offene Bebauungsstruktur auf. Die Gebäude übersteigen eine Höhe von 7 Metern (Gebäudeklasse 1-3) in der Regel nicht. Als Objekte besonderer Art und Nutzung können insbesondere das Schulungszentrum sowie landwirtschaftliche Anwesen genannt werden. Ebenso befindet sich eine Brennerei in der Ortschaft.

6.1.2 Gefährdung durch Industrie und Gewerbe

Bei Bränden in Gewerbebetrieben ist stets mit einer Vielzahl unterschiedlicher Risiken zu rechnen, die im Voraus nicht immer bekannt sind.

- Brände in Gewerbegebieten werden am Tage normalerweise frühzeitig entdeckt. Nachts und an Wochenenden können u. U. Großbrände entstehen, wenn der Betrieb nicht besetzt ist oder über keine Brandmeldeanlage verfügt und ein Feuer eine entsprechend lange Vorbrenndauer hat.
- Brände in Lagerhallen führen häufig zu ausgedehnten Einsätzen, da weitläufige Konstruktionen und Brandabschnitte oftmals eine Brandausbreitung auf weitere Gebäudeteile begünstigen.
- Bei vielen Einsätzen in Gewerbebetrieben muss von der Feuerwehr erkundet werden, ob Gefahrstoffe vorhanden sind. Das gilt nicht nur für Betriebe, die bekanntermaßen chemische Stoffe verarbeiten, sondern auch für andere Betriebe, z. B. Logistikunternehmen, Gefahrstofflager.
- Brände in Gewerbebetrieben müssen oft mit großen Wassermengen gelöscht werden, was den Aufbau einer entsprechenden Wasserversorgung durch Einheiten der Feuerwehr notwendig macht.
- Oftmals wird die Feuerwehr auch zu Technischen Hilfeleistungen in Gewerbegebiete gerufen. Dies geschieht vorrangig bei Unfällen mit Maschinen und bei Verladearbeiten. Zur Menschenrettung in diesen Bereichen ist seitens der Feuerwehr schweres technisches Gerät erforderlich,
- Umweltschutzeinsätze der Feuerwehr kommen in Betrieben vor, in denen gefährliche Stoffe produziert oder gelagert werden. Bei unsachgemäßem Umgang damit kommt es zum Austritt von Gefahrstoffen, für den die Feuerwehr entsprechend gerüstet sein muss.

In der Stadt Weinheim sind mehrere Gewerbegebiete und Sonderbauflächen mit unterschiedlichen Objekten ansässig und in der Planung. Diese umfassen:

- Technologiepark

- ⊕ Gewerbegebiet Nord-West
- ⊕ Bergstraße
- ⊕ Gewerbegebiet Süd
- ⊕ Gewerbegebiet West
- ⊕ Gewerbegebiet Gewerbestraße
- ⊕ Gewerbegebiet Waid
- ⊕ Multizentrum
- ⊕ Fachmarktzentrum

In den vorhandenen Gewerbegebieten und Sonderbauflächen sind eine Vielzahl unterschiedlicher Betriebe ansässig. Insgesamt sind gemäß Statistischem Landesamt Baden-Württemberg 2.359 Betriebe ansässig. Hierunter fallen mehrere Betriebe zur Herstellung chemischer und pharmazeutischer Erzeugnisse sowie Betriebe für Metallerzeugnisse und -verarbeitung. Ebenso sind verschiedene Logistikunternehmen ansässig. Aufgrund des Gefahrenpotenzials werden bei der Firma Naturin Viscofan und dem Industriepark Freudenberg Werkfeuerwehren vorgehalten.

Im Rahmen von Stadtentwicklungsprozessen sind weitere Gewerbe- und Sonderbauflächen in Planung. Im B-Plan-Verfahren bzw. in der Entwicklung sind zudem die „Hintere Mult“ und das „Gewerbegebiet Nord“. Somit ist mit einer stetigen Zunahme an Betrieben und damit mit einer stetigen Erhöhung des Gefahrenpotenzials zu rechnen.

6.1.3 Geplante Baugebiete

Die Darstellung geplanter Baugebiete gibt Aufschluss über die zukünftige Entwicklung einer Kommune und muss daher frühzeitig auch aus Sicht der Feuerwehr untersucht werden.

Derzeit sind für die nächsten Jahre sechs Baugebiete in Planung. Hierunter fallen zwei Gewerbegebiete mit einem Geltungsbereich von 0,249 km² und einer zu erwartenden Anzahl von 46 Betrieben. Ebenso sind vier Wohngebiete in Planung. Hier werden in den nächsten Jahren ca. 830 neue Wohneinheiten für ca. 1.750 Einwohner entstehen.

6.1.4 Objekte der Brandverhütungsschau

Innerhalb des Kommunalgebietes sind Objekte mit besonderen Risiken vorhanden. Dabei kann es sich um Objekte handeln, die aufgrund ihrer baulichen Beschaffenheit oder Nutzung in erhöhtem Maße brandgefährdet sind oder in denen bei Ausbruch eines Brandes eine größere Zahl von Personen gefährdet werden kann. Diese unterliegen der Brandverhütungsschau. Neben Objekten, bei denen eine Brandverhütungsschau gemäß Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr

und Infrastruktur über die Brandverhütungsschau verpflichtend ist, werden bei weiteren Objekten Brandverhütungsschauen zur Gefahrenvorbeugung durchgeführt.

Insgesamt 166 Objekte unterliegen der Brandverhütungsschau bzw. sind diesbezüglich in der Prüfung. Der Schwerpunkt liegt im Bereich der Kernstadt mit einer hohen Anzahl an Betreuungs-, Unterrichts- und Beherbergungsobjekten sowie in den Gewerbegebieten. In den kleineren Ortschaften ist nur eine geringe Anzahl an entsprechenden Objekten vorhanden.

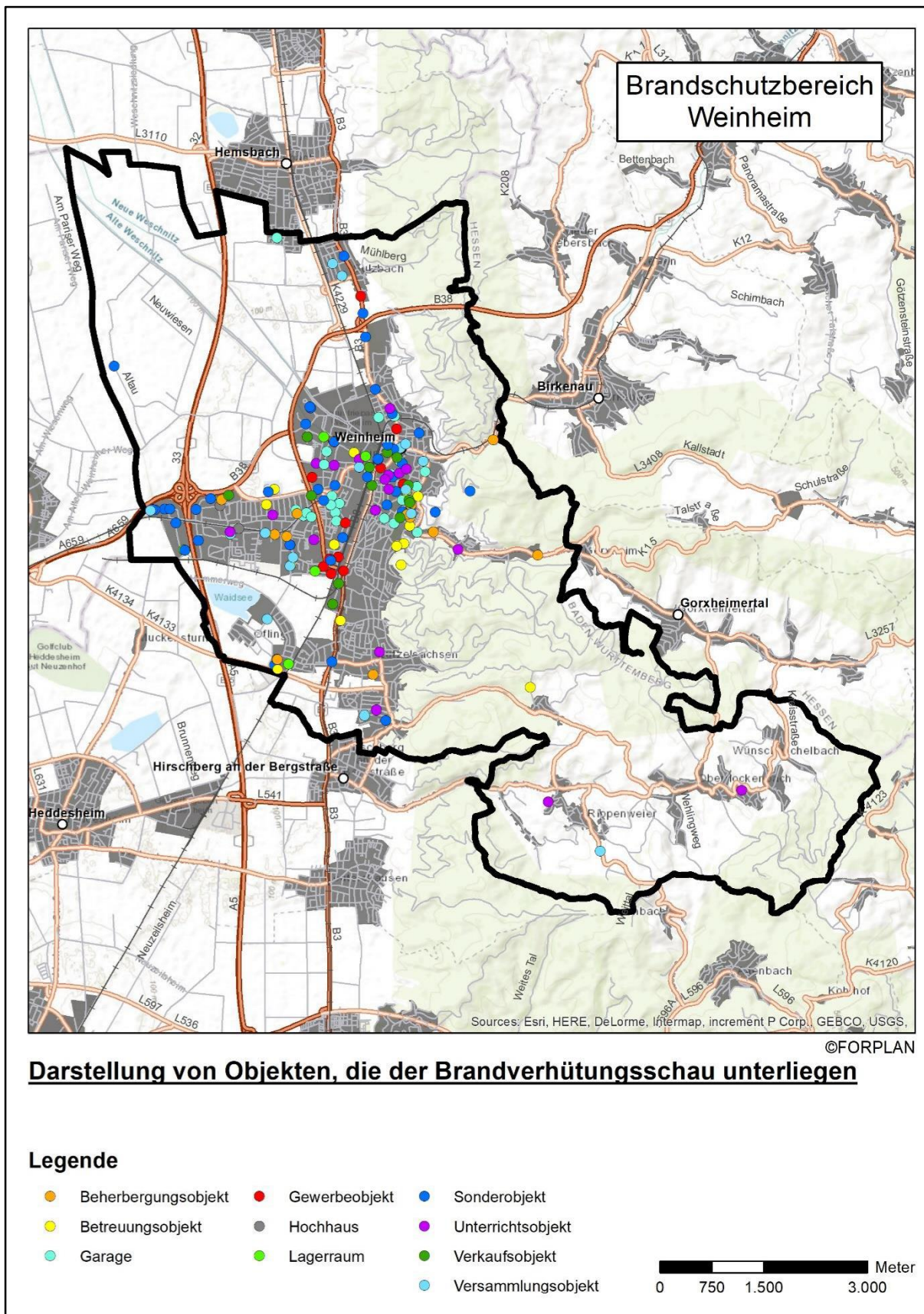


Abbildung 6.2 Objekte der Brandverhütungsschau

Die Erreichbarkeit der Objekte stellt sich wie folgt dar:

Zeitliche Erreichbarkeit der BVS-Risikoobjekte	
Fahrzeit in Minuten	Anzahl der Objekte
0 - 1	9
1 - 2	9
2 - 3	17
3 - 4	32
4 - 5	38
5 - 6	18
6 - 7	16
≥ 7	27

Tabelle 6.4 Zeitliche Erreichbarkeit besonderer Objekte

123 der 166 Objekte sind in einer Fahrzeit von maximal 6 Minuten zu erreichen. Bei einigen Objekten in den Außenbereichen, im Bereich der Gorbheimer Talstraße und im Bereich des Autobahnkreuzes ist mit einer längeren Anfahrt zu rechnen. In diesen Objekten ist grundsätzlich dem Vorbeugenden Brandschutz besonders Rechnung zu tragen.

6.1.5 Verkehrsflächen

Verkehrsflächen stellen ein erhöhtes Gefahrenpotenzial dar. So findet ein großer Teil der Feuerwehreinsätze im Zusammenhang mit dem Straßenverkehr (Verkehrsunfälle, Ölsuren usw.) statt. Andere Verkehrssysteme, wie Wasserstraßen oder das Schienennetz, können zudem besondere Herausforderungen für eine Feuerwehr darstellen. Im Folgenden werden daher die vorhandenen Verkehrsflächen erfasst.

Straßennetz

Bei Verkehrsunfällen können Einsätze mit komplexen technischen Hilfeleistungen entstehen. Zusätzlich können sich auf Straßen auch Gefahrgutvorfälle ereignen, die wiederum spezielle Anforderungen an die Einsatzkräfte stellen. Besonders größere Straßen sind häufig durch Güterverkehr mit LKWs befahren.

In der Stadt Weinheim ist insbesondere die Bundesautobahn **BAB 5** sowie die **BAB 659** mit dem Weinheimer Kreuz zu nennen. Weitere Verkehrswege umfassen:

- B 3, B 38 und B 38a (alle als Umgehungsstraßen ausgebaut)
- L 596, L 3257, L 3408,
- K 4124, K 4125, K 4127, K 4133 und K 4229.

Als besonderes Gefahrenpotenzial kann zudem der **Saukopftunnel** (Länge ca. 3 Kilometer) zwischen Weinheim und Birkenau genannt werden.

Schienenverkehr

Einsätze auf Bahnschienen und Unfälle, in die Züge verwickelt sind, können unter Umständen zu komplexen Einsatzlagen führen, welche besondere Anforderungen an die Einsatzkräfte stellen.

Folgende Bahnstrecken sind vorhanden:

- Main-Neckar-Bahn (Nahverkehrs sowie IC/EC-Strecke),
 - ⊕ Weinheim ist Haltepunkt von ICE-Zügen
- Weschnitztalbahn (nach Fürth),
- Überwaldbahn (nach Wald-Michelbach),
- Stadtbahn (Schmalspurbahn bis Heidelberg),
- Stadtbahn - Mannheim.

Flugverkehr

In Weinheim selbst existiert ein Segelflugplatz für Segelflieger und Kleinflugzeuge. Der nächstgelegene größere Flughafen liegt in Frankfurt und ist Luftlinie 55km entfernt. Im nahegelegenen Mannheim ist jedoch ein Flugplatz (Mannheim City) mit zwei Start- und Landebahnen eingerichtet.

Wasserstraßen

In Weinheim sind keine größeren Wasserstraßen mit hohem Schiffsverkehr vorhanden. Neben der Weschnitz, die sich in der Kernstadt in Alte Weschnitz und Neue Weschnitz teilt, sind der Grundelbach und der Mühlbach als Fließgewässer zu nennen.

Mit dem Waidsee sowie dem Rückhaltebecken im Gorxheimer Tal sind größere stehende Gewässer vorhanden. Darüber hinaus gibt es in allen Ortsteilen kleinere Gewässer oder Teiche.

6.2 Einsatzaufkommen

Die Auswertung der Einsatzstatistik liefert einen Überblick über das Einsatzaufkommen und damit über den zeitlichen Aufwand, den die Einsatzkräfte einer Feuerwehr betreiben. Zudem werden die Schwerpunkttätigkeiten der Feuerwehr ersichtlich.

Hinweis:

Neben dem hier aufgezeigten Einsatzaufkommen entsteht zudem ein erheblicher zeitlicher Aufwand für Übungen, Fort- und Ausbildungen, Geräteprüfungen usw.

Auf Basis dieser Informationen ergeben sich gegebenenfalls Anpassungen bei der Vorhaltung von Einsatzmaterialien oder notwendige Entlastungsmaßnahmen für die freiwilligen Einsatzkräfte, die im SOLL-Konzept beschrieben werden.

In der Einsatzjahresstatistik der Feuerwehr sind die Art und die Anzahl der Feuerwehreinsätze aufgeführt. Hieraus lässt sich die Einsatzhäufigkeit je Einsatzkategorie für verschiedene Jahre ermitteln und vergleichen.

Grundsätzlich werden Brandeinsätze, die in Klein-, Mittel- und Großbrände untergliedert werden, von Technischen Hilfeleistungen unterschieden.

Die Technischen Hilfeleistungen (TH) umfassen im Sinne der FwDV 3 Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren für Leben, Gesundheit oder Sachen, die aus Explosionen, Überschwemmungen, Unfällen oder ähnlichen Ereignissen entstehen und mit den entsprechenden Einsatzmitteln durchgeführt werden. Sie schließen insbesondere das Retten ein.

Bei den Fehlalarmierungen wird zwischen Täuschungsalarm in gutem Glauben, böswilligem Alarm und Alarmierung durch Brandmeldeanlagen unterschieden.

Die Einteilung der Einsätze richtet sich dabei nach der Dokumentationsstruktur der Feuerwehr.

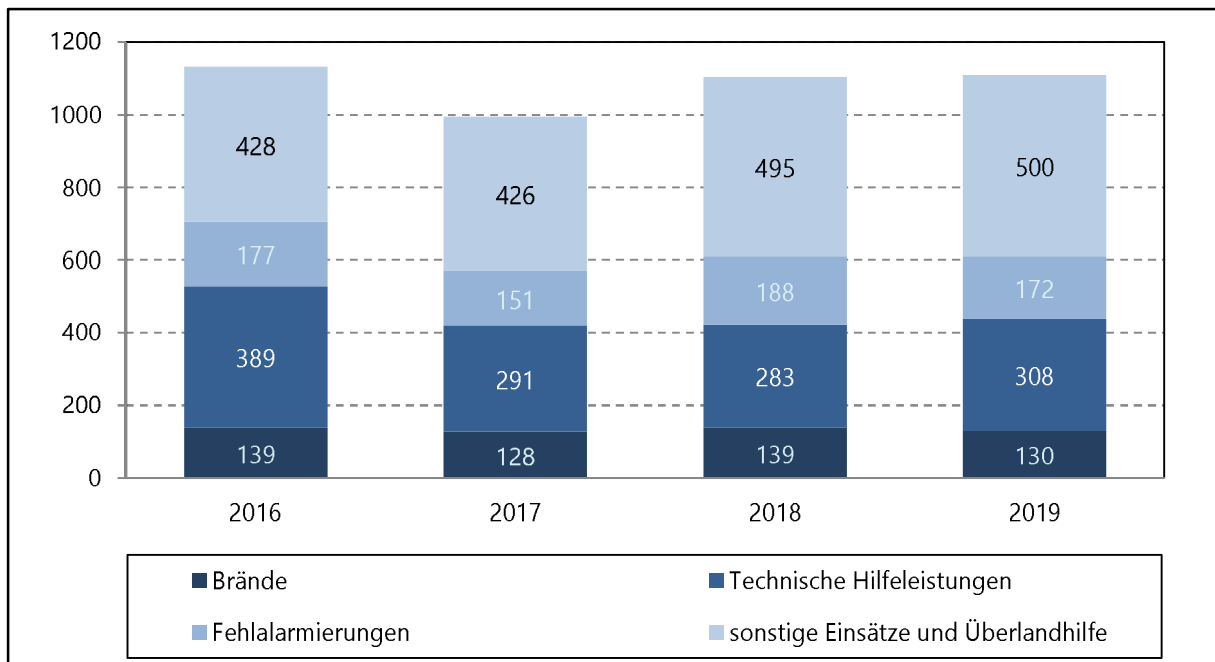


Abbildung 6.3 Einsatzhäufigkeit nach Einsatzart 2016-2019

Fazit:

Im Zeitraum von 2016 bis 2019 wurden die Abteilungen der Stadt Weinheim jährlich durchschnittlich 1.086mal alarmiert. Dies entspricht im Durchschnitt rund **drei Alarmierungen pro Tag**.

Bei rund einem Drittel der Alarmierungen handelte es sich um Technische Hilfeleistungen. Brandeinsätze machten lediglich 15,3 % der Alarmierungen aus.

Mit rund 20 % haben die Fehlalarme einen hohen Anteil am Gesamteinsatzaufkommen. Mit durchschnittlich rund 170 Fehlalarmierungen jährlich kommt es ca. alle 2 Tage zu einer Fehlalarmierung. Rund 75 % dieser Einsätze werden durch Brandmeldeanlagen erzeugt. Aufgrund der Vielzahl an Betrieben und Einrichtungen mit Brandmeldeanlage besteht zwar eine hohe Wahrscheinlichkeit einer entsprechenden Fehlalarmierung, dennoch ist dieser Wert insgesamt als sehr hoch anzusehen.

Betrachtet man die Einsatzhäufigkeit je Abteilung, so stellt sich folgendes Bild dar.

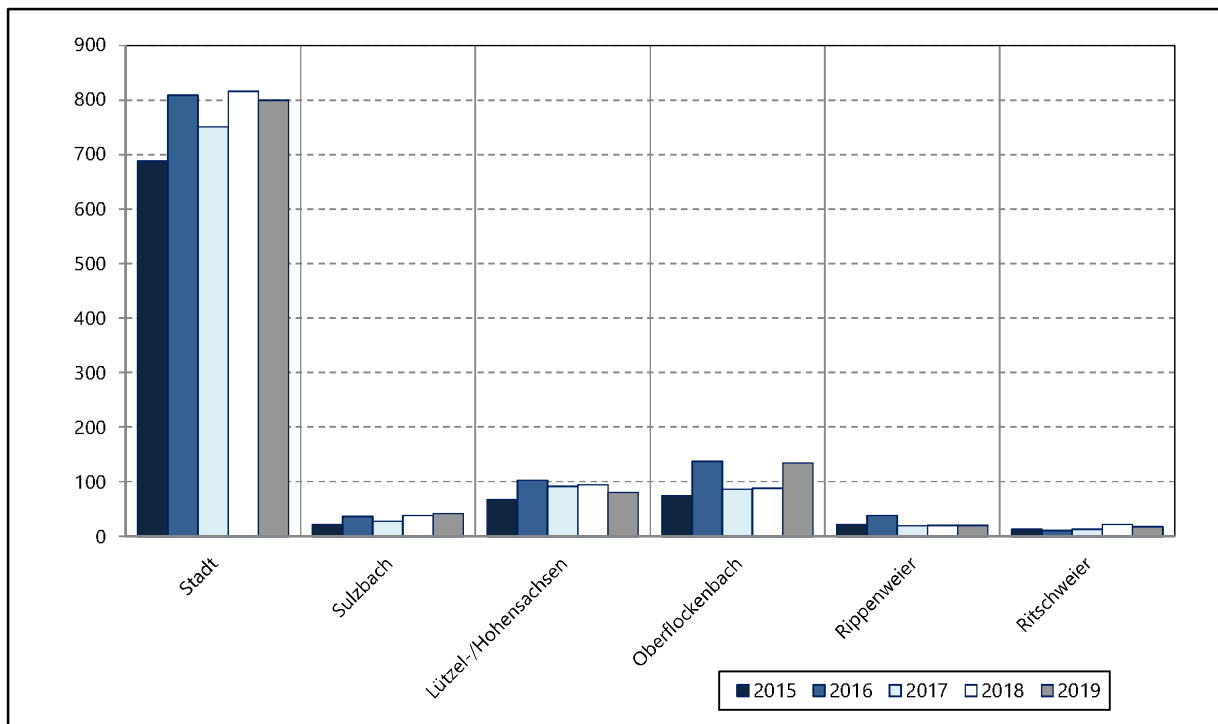


Abbildung 6.4 Einsatzstatistik je Abteilung

Mit rund 772 Einsätzen jährlich kommt es in der Abteilung Stadt zu den höchsten Alarmierungszahlen. In Oberflockenbach und Lützel-/Hohensachsen kommt es jährlich zu etwas mehr bzw. etwas weniger als 100 Einsätzen. In den anderen Abteilungen liegt eine deutlich geringere Anzahl an jährlichen Einsätzen vor.

6.2.1 Verteilung der Einsatzorte

Abbildung 6.5 zeigt die Verteilung der Einsatzorte des Zeitraums 01/2015-09/2019 im Stadtgebiet. Hierbei wird nach Stadtteil und Einsatzart (Brände, Technische Hilfeleistungen, Brandmeldealarme und ABC-Einsätze) unterschieden.

Erwartungsgemäß fanden in den bevölkerungsreichen Kernstadtgebieten die meisten Einsätze statt.

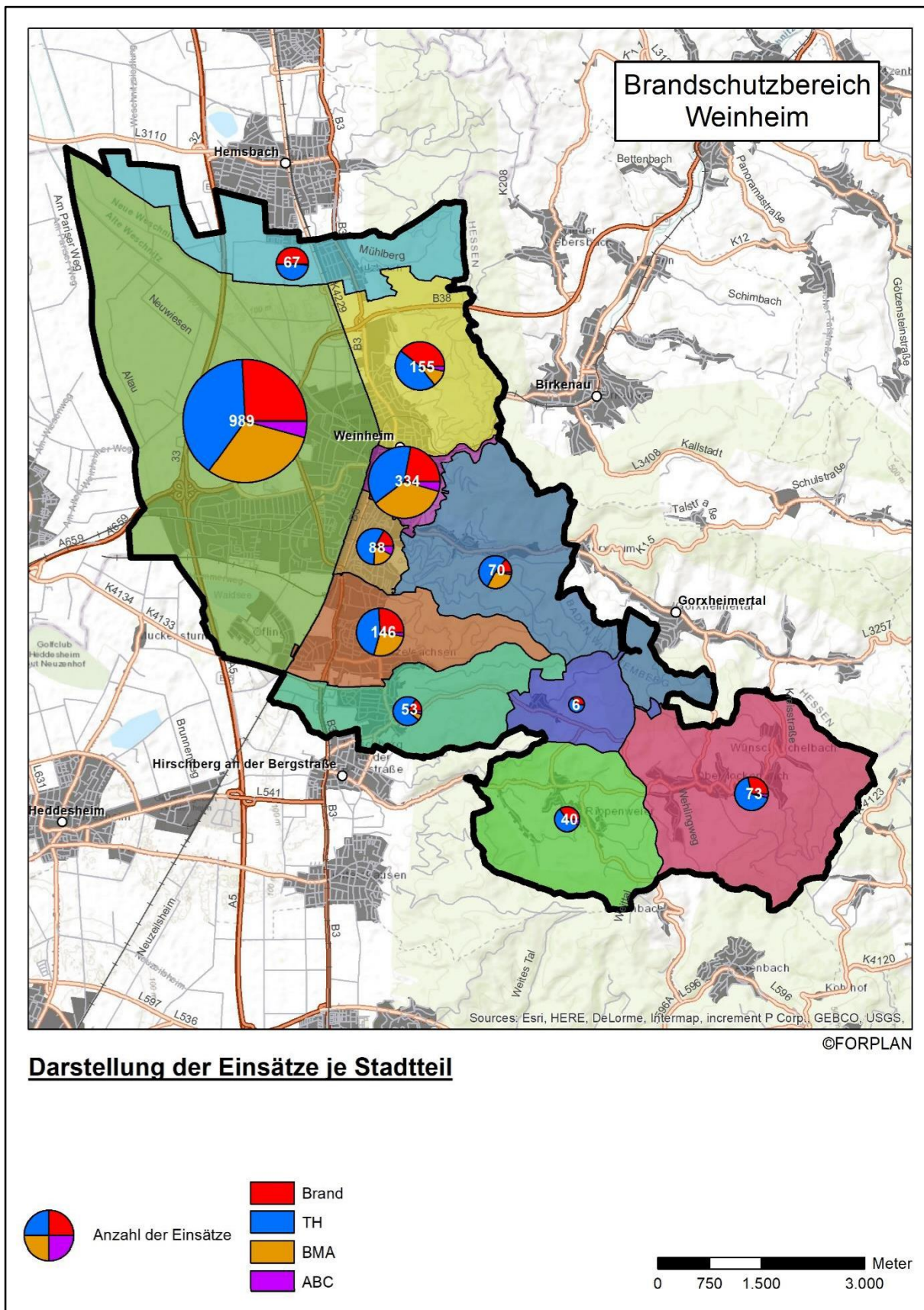


Abbildung 6.5 Verteilung der Einsatzorte 2015-2019

6.2.2 Zeitliche Verteilung der Einsätze

In der folgenden Abbildung wird die Verteilung der Einsätze über den Tagesverlauf dargestellt. Hierbei wird zwischen Einsätzen, die schutzziel- bzw. bemessungsrelevant sind und Einsätzen, die diesen Kriterien nicht entsprechen, unterschieden.

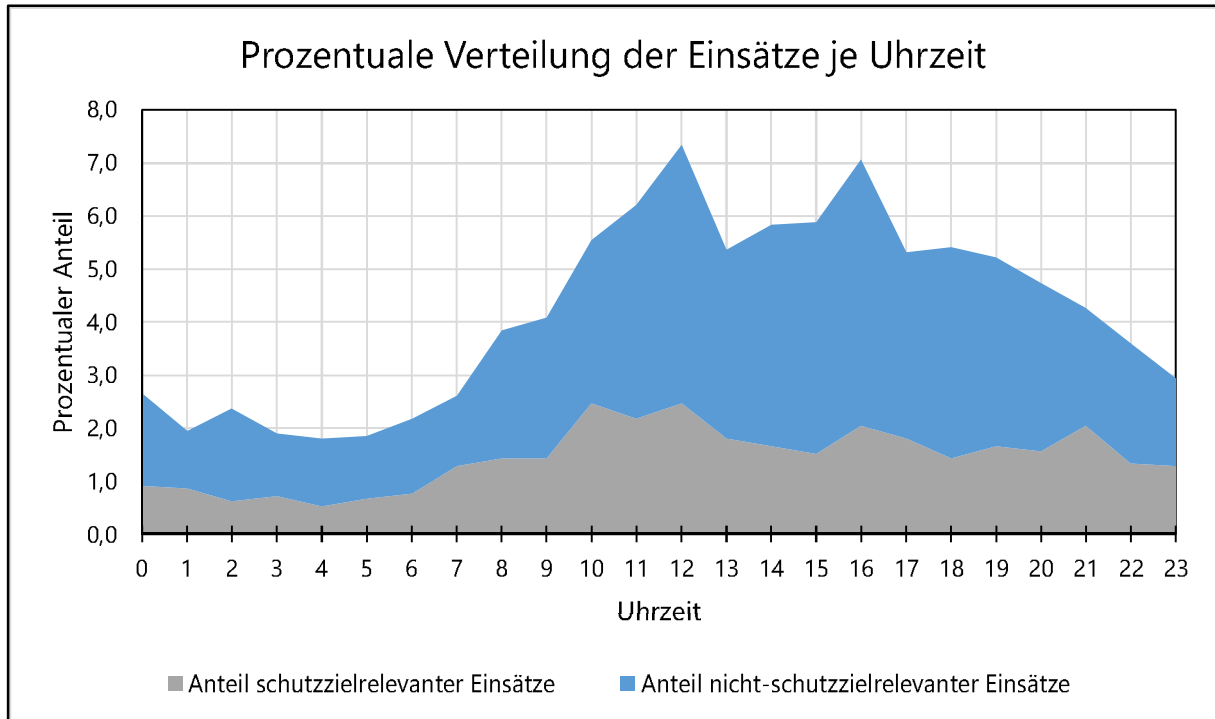


Abbildung 6.6 Zeitliche Verteilung der Einsätze

Es wird ersichtlich, dass die meisten Einsätze zur Mittagszeit und zwischen 15-17 Uhr stattfinden. Bei den schutzzielrelevanten Einsätzen ist ein weiterer Peak von 20-21 Uhr feststellbar.

6.3 Löschwasserversorgung

Die Stadt Weinheim ist gemäß § 3 Abs. 1 FwG für die ständige Bereithaltung von Löschwasservorräten zuständig. Das zur Brandbekämpfung erforderliche Löschwasser wird im Stadtgebiet dabei durch die Sammelwasserversorgung sichergestellt. Das heißt, die Entnahme größerer Löschwassermengen erfolgt im Regelfall über die Hydranten der Wasserleitungen des Trinkwasserversorgungsnetzes. Hierzu wurde mit der Stadtwerke Weinheim GmbH (SWW) eine Löschwasservereinbarung abgeschlossen.

Nach Einschätzung der Feuerwehr gibt es mehrere Löschwasserdefizite innerhalb der Kommune. Gründe hierfür sind, neben der Topografie und damit bedingtem Druckabfall, insbesondere fehlende Löschwasserentnahmestellen bei landwirtschaftlichen Anwesen und nicht jederzeit nutzbare bzw. gepflegte Löschwasserentnahmestellen. Probleme konnten insbesondere in den Bereichen Vogesenweg, Betentalstraße, Bärsbacher Weg, Oberkunzenbach und im Bereich Ritschweier festgestellt werden.

Seitens der Feuerwehr wurde die SWW über die vorliegenden Probleme informiert, so dass hier in enger Abstimmung eine Verbesserung der Situation vorgenommen werden kann. Seitens der Stadtwerke wurde bereits ein Löschwassermengenplan für das Stadtgebiet mittels Rohrnetzsimulation erstellt, der die Gebiete ausweist, in denen die Fördermenge unter bzw. über 48 m³/h liegt. Die Art der Bebauung und die damit verbundene notwendige Löschwassermenge (angelehnt an das DVGW Arbeitsblatt W405) wurde hierbei jedoch nicht detaillierter betrachtet. Auf Basis der vorliegenden Pläne ist davon auszugehen, dass neben den genannten Problemen ebenfalls im gesamten nördlichen Stadtgebiet sowie teilweise in den Gewerbegebieten die geforderten Löschwassermengen gemäß DVGW nicht garantiert sind.

Im Rahmen neuer Baugenehmigungsverfahren wird von Seiten der Feuerwehr auf eine ausreichende Löschwassermenge hingewirkt.

In Bereichen, in denen der Grundschutz nicht gewährleistet ist, muss mit Tanklöschfahrzeugen bzw. Löschwasserförderung über lange Wegstrecken mit ausreichend Schlauchmaterial die Löschwasserversorgung sichergestellt werden. Dies wird seitens der Feuerwehr im Alarmfall bereits berücksichtigt.

Grundsätzlich sind bei einer erhöhten Brandlast oder Brandgefährdung Eigentümer, Besitzer oder sonstige Nutzungsberechtigte verpflichtet, auf eigene Kosten für eine besondere Löschwasserversorgung Sorge zu tragen (DVGW 405 Objekt- und Grundschutz). Dies ist entsprechend jederzeit nutzbar und zugänglich zu gestalten. Sollte keine erhöhte Brandlast oder Brandgefährdung vorliegen, ist die Kommune für die Einrichtung und Pflege von Löschwasserentnahmestellen verantwortlich.

Fazit:

Die Löschwasserdefizite sollten – sofern möglich – abgestellt werden. Ansonsten ist auf den Fahrzeugen der Feuerwehr eine ausreichende mobile Löschwassermenge vorzuhalten. Dies wird im Fahrzeugkonzept berücksichtigt.

6.4 Erreichbarkeit durch umliegende Feuerwehren

In der folgenden Karte werden die Fahrzeiten der umliegenden Feuerwehrstandorte dargestellt. Die Ausrückzeit sowie die Einsatzkräftestärke werden hierbei jedoch nicht berücksichtigt. Dennoch lässt sich erkennen, welche überörtliche Feuerweereinheit zeitliche Unterstützungspotenziale bietet. Grundsätzlich ist zu den dargestellten Fahrzeiten noch eine Ausrückzeit von 5-6 Minuten anzusetzen.

Es wird ersichtlich, dass die Feuerwehren Hemsbach und Gornheimetal innerhalb einer Fahrzeit von 4 Minuten größere Teile des Stadtgebietes erreichen können. Insbesondere die

Versorgungslage im Gorxheimertal könnte sich bei entsprechender Einsatzkräfteverfügbarkeit im Gorxheimertal durch eine engere Zusammenarbeit verbessern. In den anderen Stadtbereich besteht nur eine geringe bis keine zeitliche Unterstützungsmöglichkeit im Stadtgebiet.

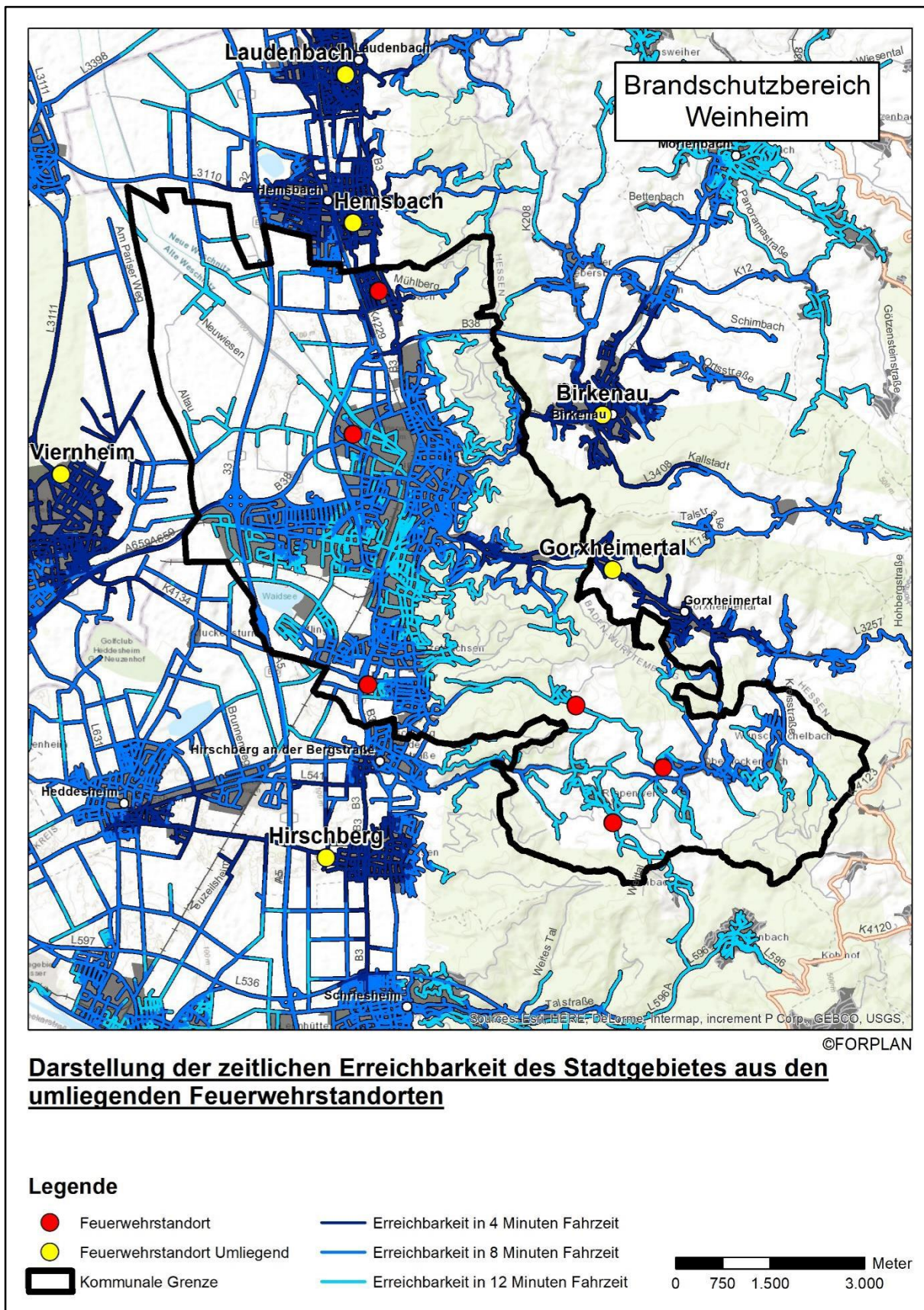


Abbildung 6.7 Erreichbarkeit des Stadtgebietes durch umliegende Feuerwehren

7 Schutzziel

Die Schutzzieldefinition bedeutet die Festlegung eines gewissen Sicherheitsstandards, den die gemeindliche Feuerwehr leisten soll.

Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Sicherstellungsverpflichtung ist das in einer Stadt gewünschte Sicherheitsniveau eine politische Entscheidung. Die Willensbildung und der Beschluss dieses Sicherheitsniveaus erfolgen im Rat und führen zu einer kommunalen Selbstbindung. Gleichzeitig unterliegt die Einhaltung dieser Verpflichtung der Rechtsaufsicht durch die Aufsichtsbehörden.

Die Grundlage der Schutzzieldefinition bildet die Beschreibung einer wahrscheinlichen und täglich zu erwartenden Einsatzsituation, nicht etwa die Festlegung eines bedeutenden oder seltenen Ereignisses. Die zu beschreibende Einsatzsituation soll von der Feuerwehr zu jeder Tages- und Nachtzeit nach Vorgabe der Schutzzieldefinition erfolgreich abgearbeitet werden können.

Die Leistungsfähigkeit einer Feuerwehr wird anhand der Qualitätskriterien „Eintreffzeit“, „Funktionsstärke“ und „Einsatzmittel“ definiert. Der Landesfeuerwehrverband Baden-Württemberg hat im Jahr 2008 gemeinsam mit dem Innenministerium ein Hinweispapier¹ zur Ausgestaltung der Qualitätskriterien herausgegeben. Darin werden die genannten Kriterien einheitlich für das Land Baden-Württemberg definiert. Vom politischen Entscheidungsgremium ist darauf aufbauend noch der angestrebte Erfüllungsgrad dieser Leistungskriterien („Erreichungsgrad“) zu definieren. Eine hundertprozentige Einhaltung der Qualitätskriterien kann auf Grund von unvorhergesehenen Einflussfaktoren, wie schwierige Witterungsverhältnisse, verstellte Zuwegungen, technische Ausfälle etc., nicht erwartet werden.

In der Stadt Weinheim kann auf Basis der Gefährdungs- und Risikoanalyse der „**kritische Wohnungsbrand**“ (Wohnungsbrand in einem Obergeschoss eines mehrgeschossigen Wohnhauses, durch welchen Menschen in Obergeschossen unmittelbar gefährdet und deren bauliche Rettungswege verrauchert sind) als Standardszenario herangezogen werden. Aufgrund der Bebauungsstruktur im Stadtkern ist für dieses Szenario als Rettungsgerät der Feuerwehr ein Hubrettungsfahrzeug erforderlich.

Gemäß Hinweispapier ist es notwendig, dass grundsätzlich jede an einer Straße gelegene Einsatzstelle von der Feuerwehr in höchstens zehn Minuten nach Alarmierung erreicht werden kann.

Aus einsatztaktischen Gesichtspunkten werden zudem folgende Kriterien für den Bemessungsparameter „Einsatzkräfte“ festgelegt:

¹ Hinweise zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr des Landesfeuerwehrverbands und des Innenministeriums, mitgetragen vom Städtetag, Gemeindetag und Landkreistag, Januar 2008

Zur Durchführung aller notwendigen Einsatzmaßnahmen beim „kritischen Wohnungsbrand“ werden mind. 18 Funktionen benötigt.

- Die erste Einheit soll aus einer Gruppe bestehen und führt die Ersteinsatzmaßnahme Menschenrettung über den Treppenraum und über Leitern der Feuerwehr durch. Diese Gruppe muss innerhalb der Eintreffzeit von 10 Minuten an der Einsatzstelle eintreffen.
- Die zweite Einheit unterstützt die erste Gruppe und führt die umfassende Brandbekämpfung durch. Diese Einheit muss spätestens nach weiteren fünf Minuten (das bedeutet 15 Minuten nach der ersten Alarmierung) an der Einsatzstelle einsatzbereit sein.

Der Begriff „Einheit“ bedeutet hierbei nicht unbedingt ein einzelnes Einsatzfahrzeug, es können auch die Besatzungen mehrerer Fahrzeuge addiert werden, die in dem beschriebenen Zeitintervall an der Einsatzstelle eintreffen.

Zur Leitung des Einsatzsatzes ist zudem eine übergeordnete Führungsfunktion erforderlich. Diese Leitungsfunktion (Einsatzleiter vom Dienst, kurz ELvD) trifft einsatztaktische Grundsatzentscheidungen, fordert weitere Einheiten nach und trifft die Absprachen mit dem Rettungsdienst und der Polizei.

Für den Bemessungsparameter „Erreichungsgrad“ hat sich in Baden-Württemberg und Deutschland bei Freiwilligen Feuerwehren ein Zielerreichungsgrad von 80 % für die erste Einheit und 90 % für die zweite Einheit etabliert.

Das Schutzziel der Stadt Weinheim für zeitkritische Einsätze, wie z. B. dem Standardbrand oder der Standardhilfeleistung (siehe Abschnitt 4), wird demnach folgendermaßen beschrieben:

Schutzzieldefinition:

Schutzzielstufe 1:

Die erste Einheit soll mit einer Stärke von **9 Einsatzkräften** innerhalb von **10 Minuten nach Alarmierung** durch die Leitstelle am Einsatzort eintreffen. Dieses Ziel soll in mindestens **80 % der Fälle** erreicht werden.

Schutzzielstufe 2:

Eine weitere Einheit mit einer Mindeststärke von **9 Einsatzkräften** soll innerhalb der folgenden 5 Minuten, also **15 Minuten nach Alarmierung**, eintreffen. Dieses Ziel soll in mindestens **90 % der Fälle** erreicht werden.

Einsatzleitung

Als übergeordneter Einsatzleiter (ELvD) soll eine zusätzliche Funktion mit Zugführerqualifikation schnellstmöglich an der Einsatzstelle zur Verfügung stehen.

7.1 Weiterführende Anforderungen

Die dargestellten Eintreffzeiten sowie die damit verknüpften Funktionsstärken dienen zunächst lediglich als Planungsgrößen für kritische Ereignisse im Alltag (z. B. Standardbrand, Standardhilfeleistung). Darüber hinaus sind zwingend weitere (technische) Einsatzreserven vorzuhalten, für:

- Großunfälle (Unfälle mit mehreren Fahrzeugen und/oder Schwerverkehr auf Bundesautobahnen, Unfälle im Schienenverkehr, etc.)
- Gefahrstoffereignisse,
- Großschadenslagen und Katastrophen.

8 SOLL-Konzept

Im Rahmen des vorliegenden SOLL-Konzeptes werden Maßnahmen erläutert, die zur Einhaltung der Leistungsfähigkeit bzw. zur Sicherstellung der im Schutzziel definierten Qualitätskriterien „Eintreffzeit“, „Funktionsstärke“ und „Erreichungsgrad“ (siehe hierzu Kapitel 4) notwendig sind.

Die aufgezeigten Maßnahmen beruhen auf den festgestellten Mängeln in der IST-Analyse und dem Bedarf auf Basis der Gefährdungs- und Risikoanalyse.

8.1 Verbesserung der Schutzzieleinhaltung

Im Abschnitt 5.6.5 wird ersichtlich, dass das notwendige Schutzziel nicht vollumfänglich eingehalten werden kann. Es sind Maßnahmen erforderlich, die einerseits die Anzahl an Einsatzkräften erhöhen und andererseits die zeitliche Erreichbarkeit der Einsatzorte optimieren.

Im Folgenden sollen daher zunächst Maßnahmen empfohlen werden, um die Erreichbarkeit des Stadtgebietes zu verbessern.

Hinweis:

Gleichzeitig ist in den nur spät erreichbaren Gebieten der **Brandschutzerziehung und -aufklärung** einschließlich der **Förderung der Selbsthilfe** besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Hierunter fallen beispielsweise neben der Aufklärung zum sachgerechten Verhalten im Brandfall auch Beratungsleistungen zum Thema Rauchwarnmelder, Empfehlungen zur möglichen Beschaffung von Löschgeräten (Feuerlöscher etc.) und Beratungen zur Reduzierung der Brandlast sowie Beseitigung möglicher Brandursachen. Ziel dieser Maßnahmen muss es sein, dass eine Menschenrettung seitens der Feuerwehr nicht durchgeführt werden muss bzw. eine schnelle und einfache Menschenrettung nach dem Eintreffen der Feuerwehr erfolgen kann. Hierzu zählen ebenfalls Maßnahmen des Vorbeugenden Brandschutzes im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens.

8.1.1 Optimale Ausrückebereiche

Um ein schnellstmögliches Eintreffen der Feuerwehr zu gewährleisten, ist bereits im Rahmen der Alarm- und Ausrückeordnung (AAO) auf eine stetige Optimierung der Ausrückebereiche zu achten.

In der folgenden Abbildung wurden mittels Simulation die optimalen Ausrückebereiche berechnet. Hierbei wird ersichtlich, von welchem Standort der Feuerwehr welcher Bereich des Stadtgebietes auf Basis der **reinen Fahrzeit** am schnellsten versorgt werden kann. **Die Ausrückzeiten werden somit nicht mitberücksichtigt.**

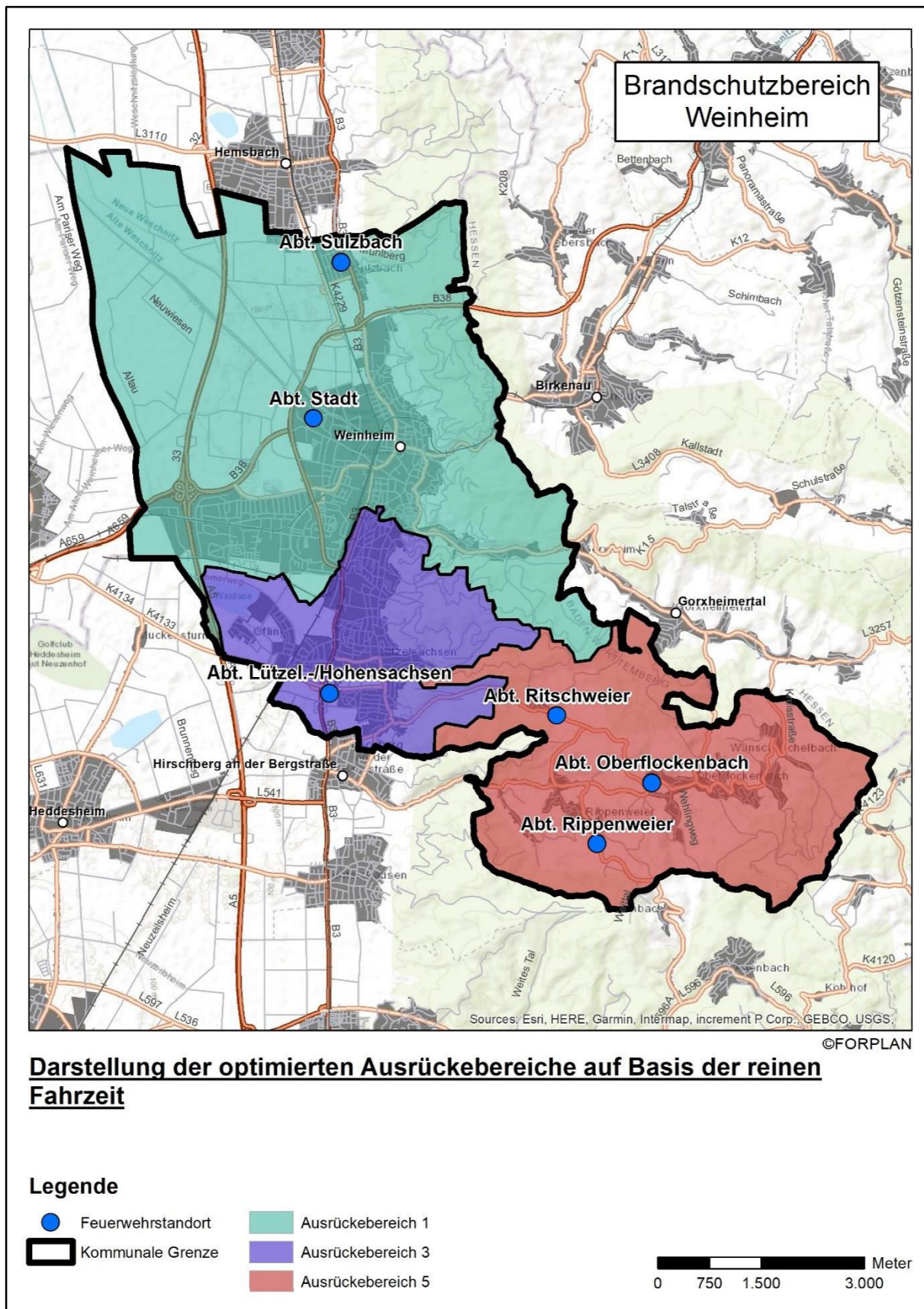


Abbildung 8.1 Optimale Ausrückebereiche

Bei den Ausrückebereichen ist zu beachten, dass neben der reinen Fahrzeit auch die personelle Leistungsfähigkeit und Ausstattung der Abteilungen zu berücksichtigen sind. Es wird empfohlen die AAO regelmäßig zu überprüfen und zu optimieren.

8.1.2 Verkürzung der Ausrückzeiten

Die durchschnittlichen Ausrückzeiten der Abteilungen im Abschnitt 5.6.1 zeigen teilweise eine deutliche Tendenz von mehr als sechs Minuten auf. Generell ist festzuhalten, dass grundsätzlich auch bei ehrenamtlichen Feuerwehren Ausrückzeiten von **unter 5 Minuten** anzustreben sind. Eine hauptamtliche Einheit sollte innerhalb von 1,5 Minuten ausrücken. Hierbei ist in Weinheim jedoch zu berücksichtigen, dass derzeit die feuerwehrtechnischen Beschäftigten nicht immer alle zur Verfügung stehen und zudem teils längere Laufwege von den Werkstattbereichen vorliegen. Durch eine Verkürzung der Ausrückzeit und dem damit verbundenen schnelleren Eintreffen an der Einsatzstelle kann der Erreichungsgrad generell verbessert werden.

In der Regel hängt die Ausrückzeit direkt mit einer schnellen Einsatzkräfteverfügbarkeit zusammen. Im Abschnitt 8.3.3 wird daher auf die Erhöhung der ehrenamtlichen Einsatzkräfteanzahl und -verfügbarkeit eingegangen. Im Abschnitt 8.2 erfolgt zudem eine Anpassung der hauptamtlichen Stellen.

Oft sind für die Ausrückzeiten auch strukturelle Bedingungen an und in den Feuerwehrräumen verantwortlich (bspw. fehlende Parkmöglichkeiten für die Einsatzkräfte an den Feuerwehrräumen). Diese strukturellen Bedingungen stellen auch in einigen Feuerwehrräumen der Stadt Weinheim ein Problem dar und werden im Abschnitt 8.5 aufgegriffen.

Seitens der Einsatzkräfte wurden bereits die einsatztaktischen Abläufe optimiert, um ein schnellstmögliches Ausrücken zu gewährleisten. So wird das erste Fahrzeug in der Regel mit einer Staffel besetzt und es besteht ein hoher Ausbildungsstand, damit alle notwendigen Funktionen schnellstmöglich zur Verfügung stehen.

8.1.3 Überörtliche Hilfeleistung

Im Abschnitt 6.4 wurde die zeitliche Erreichbarkeit des Stadtgebietes von den umliegenden Feuerwehrstandorten betrachtet. Hierbei kann festgestellt werden, dass potenziell die Feuerwehren Hemsbach und Gornheimertal zeitlich unterstützen können. Die Ortschaft Sulzbach wird jedoch von den Abteilungen Sulzbach und Stadt sehr schnell erreicht, so dass hier eine zusätzliche Unterstützung nicht zwingend erforderlich ist.

Betrachtet man primär die Bereiche, in denen die Leistungsfähigkeit der Feuerwehr Weinheim aufgrund der Fahrzeiten eingeschränkt ist, so ist insbesondere im Bereich Gornheimertal Talstraße eine überörtliche Zusammenarbeit anzustreben. Hier kann die Feuerwehr Gornheimertal zeitnah eintreffen und unterstützen. Bei Sonderobjekten ist diese Zusammenarbeit bereits hinterlegt. Eine

gegenseitige Hilfeleistung soll auch bei normaler Bebauung bzw. bei weiteren Alarmstichworten angestrebt werden. Hierzu ist eine entsprechende **Zusammenarbeit der Leitstellen** notwendig.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass die derzeitige Zusammenarbeit mit den umliegenden Feuerwehren sehr positiv zu bewerten ist und fortgeführt werden muss.

8.2 Strukturelle Anpassungen

Auf Basis der personellen Leistungsfähigkeit und der notwendigen Investitionen in die Feuerwehrehäuser und Fahrzeuge soll im Folgenden die Möglichkeit der Zusammenlegung der Einsatzabteilungen überprüft werden.

Zusammenlegung der Abteilungen Sulzbach und Stadt

Betrachtet man die Abteilung Sulzbach, so kann festgestellt werden, dass in der Regel eine angemessene Einsatzkräfteverfügbarkeit vorliegt (vgl. Abschnitt 0). Werktags tagsüber kann eine Staffel gebildet werden und zu sonstigen Zeiten stehen deutlich mehr Einsatzkräfte zur Verfügung. Die Fahrzeit der Einsatzkräfte zur Abteilung Stadt beträgt 5-9 Minuten und von der Abteilung Stadt benötigt man 4-6 Minuten Fahrzeit in die Ortschaft Sulzbach. Weiterhin ist zu beachten, dass das Feuerwehrzentrum bereits jetzt ausgereizt ist und die Einsatzkräfte von Sulzbach nicht ohne bauliche Maßnahmen aufgenommen werden können.

Fazit:

Insgesamt kann eine Zusammenlegung der beiden Abteilungen nicht empfohlen werden. Die Leistungsfähigkeit im Bereich Sulzbach würde eingeschränkt und die Einsatzkräfte aus Sulzbach könnten im Feuerwehrzentrum nicht aufgenommen werden bzw. würden erwartungsgemäß aus der Einsatzabteilung austreten.

Zusammenlegung der Abteilungen Oberflockenbach, Ritschweier und Rippenweier

Betrachtet man die Abteilungen Oberflockenbach, Ritschweier und Rippenweier, so kann festgestellt werden, dass in der Regel in keiner Abteilung werktags tagsüber sicher eine Staffel gebildet werden kann. In der Abteilung Ritschweier kann auch zu sonstigen Zeiten eine Staffel nicht sicher gestellt werden. Aus diesem Grund werden die Abteilungen bereits gemeinsam alarmiert. Die Fahrzeiten zwischen den Abteilungen Rippenweier und Oberflockenbach liegen bei 3-4 Minuten. Zur Abteilung Ritschweier sind es 4-5 Minuten. Betrachtet man die zeitliche Verfügbarkeit der Einsatzkräfte, so zeigt sich folgendes Bild:

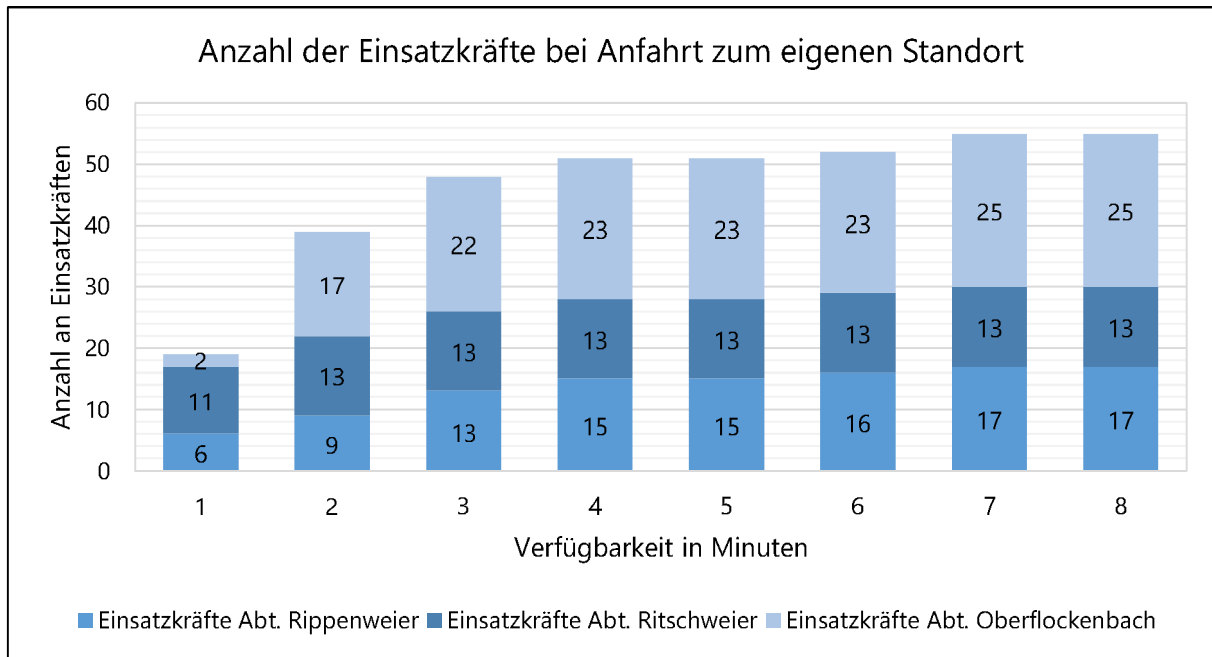


Abbildung 8.2 Verfügbare Einsatzkräfte am eigenen Standort

Fährt jede Einsatzkraft zum eigenen Standort, so liegt bei knapp 40 Einsatzkräften eine Fahrzeit von unter zwei Minuten vor.

Betrachtet man auf der folgenden Abbildung die Fahrzeiten der Einsatzkräfte, wenn alle zum Standort Oberflockenbach fahren, so lässt sich feststellen, dass die zeitnahe Verfügbarkeit der Einsatzkräfte deutlich sinkt.

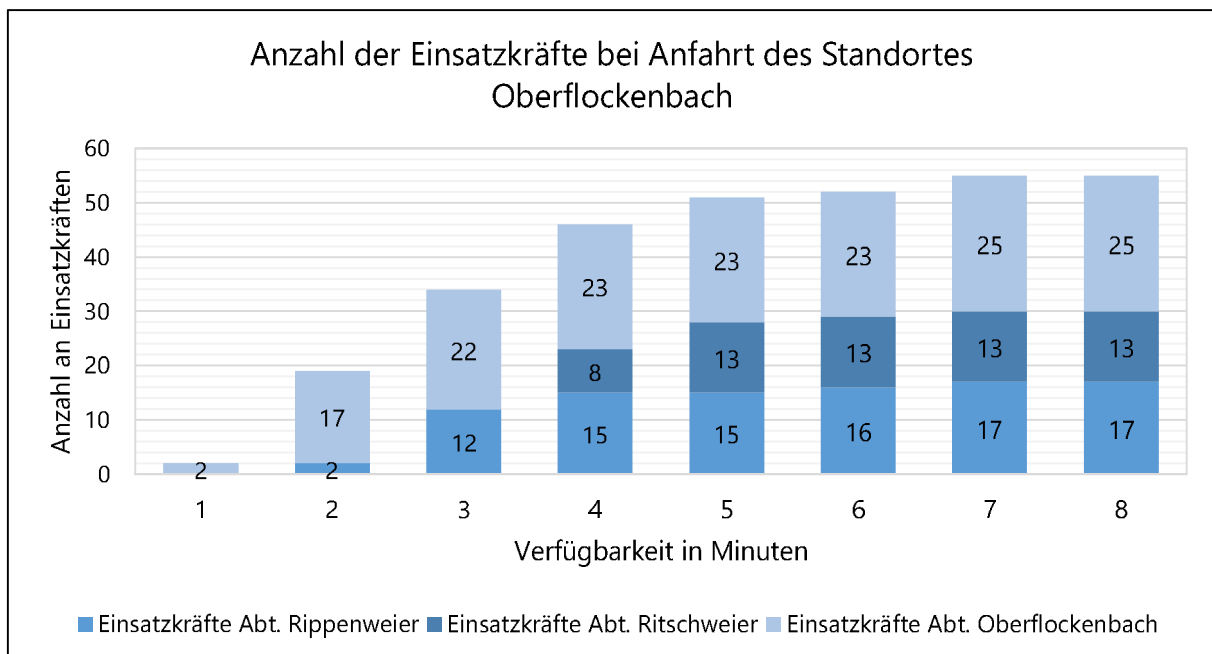


Abbildung 8.3 Verfügbare Einsatzkräfte am Standort Oberflockenbach

Die Verfügbarkeit der Einsatzkräfte, wenn die Abteilung Ritschweiler zum Standort Oberflockenbach fährt und die anderen Einsatzkräfte zu ihrem Standort, stellt sich wie folgt dar:

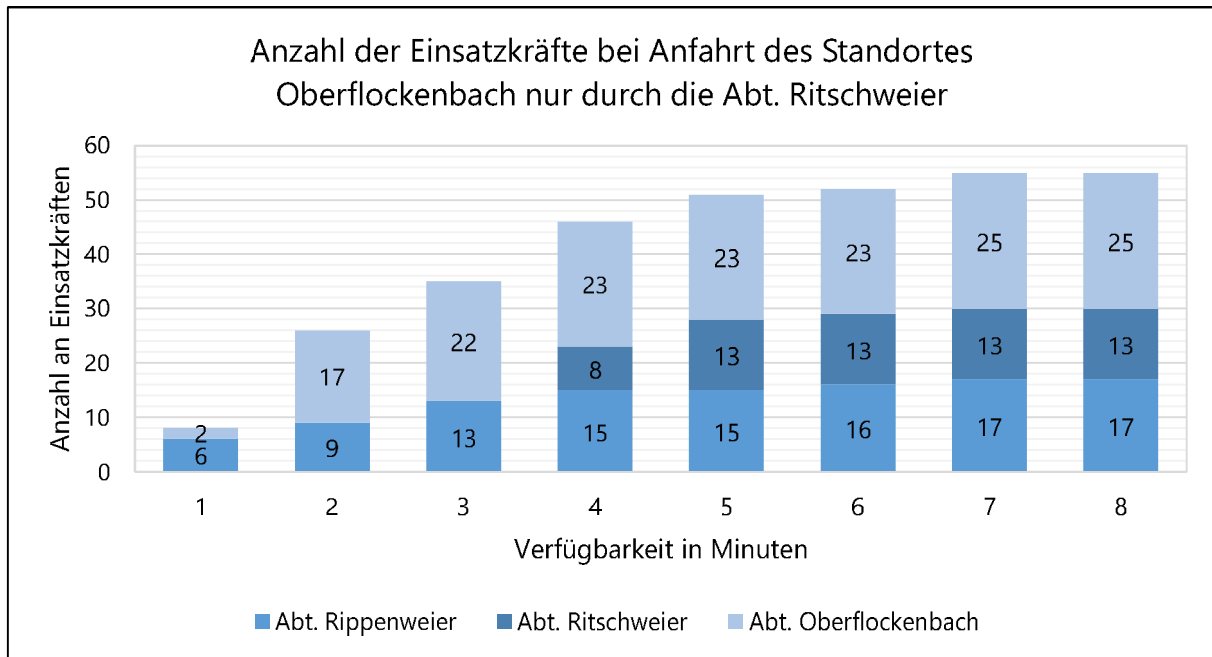


Abbildung 8.4 Verfügbare Einsatzkräfte an den Standorten Oberflockenbach und Rippenweier

Fazit:

Insgesamt kann eine räumliche Zusammenlegung aller drei Abteilungen (am Standort Oberflockenbach) nicht empfohlen werden. Die Leistungsfähigkeit würde deutlich eingeschränkt und die Einsatzkräfte könnten im Feuerwehrhaus Oberflockenbach ohne bauliche Maßnahmen nicht aufgenommen werden.

Eine Zusammenlegung der Abteilung Ritschweier und Oberflockenbach würde die Leistungsfähigkeit ebenfalls einschränken. Insgesamt wäre hier jedoch eine angemessene zeitliche Verfügbarkeit gegeben.

Gemäß Rücksprache mit den Einsatzkräften der Abteilung Ritschweier würde eine Zusammenlegung von einer deutlichen Mehrheit der Einsatzkräfte nicht mitgetragen werden. Somit würde ein Großteil der Einsatzkräfte die Einsatzabteilung verlassen. Auch wenn die Abteilung Ritschweier zur Einhaltung des Schutzzielstufe 1 personell nicht eigenständig fähig ist, sind die ehrenamtlichen Einsatzkräfte im Kontext von Großschadenslagen (Unwetter, Vegetationsbrände etc.) unverzichtbar. Eine räumliche Zusammenlegung der Abteilungen kann daher nur erfolgen, wenn dies von den Einsatzkräften mitgetragen wird.

Gleichzeitig bilden die Abteilungen bereits jetzt einen Ausrückebereich und werden gemeinsam alarmiert. Die Einsatzabteilungen ergänzen sich somit an der Einsatzstelle. Diese Struktur soll zukünftig gestärkt werden. Hierzu wird die **Einsatztechnik verstärkt aufeinander abgestimmt** (vgl. Abschnitt 8.7). Zudem sollen die Abteilungen **verstärkt gemeinsame Ausbildungs- und Übungsdienste** durchführen.

8.3 Maßnahmen ehrenamtliche Einsatzkräfte

Um das im Schutzziel definierte Qualitätskriterium „Funktionsstärke“ einhalten sowie die Sonderaufgaben bewältigen zu können, ist eine entsprechende Personalstärke erforderlich. Während dies in den Kernarbeitszeiten der ehrenamtlichen Einsatzkräfte teilweise durch hauptamtliche Beschäftigte gewährleistet werden muss, ist zu sonstigen Zeiten eine Verstärkung der ehrenamtlichen Einsatzkräfte erforderlich. Neben Maßnahmen zur Einsatzkräftegewinnung sind daher insbesondere auch Maßnahmen zur Förderung des Ehrenamtes erforderlich.

In den folgenden Kapiteln sollen daher Empfehlungen zur Verbesserung der Personalstruktur aufgezeigt werden. Dazu werden zunächst die Mindesteinsatzkräftestärke definiert sowie Maßnahmen zur Verbesserung der Einsatzkräfteverfügbarkeit und zur Förderung der bereits aktiven Einsatzkräfte dargestellt.

8.3.1 Mindeststärke

Zur Sicherstellung des Qualitätskriteriums „Funktionsstärke“ müssen Feuerwehren eine ausreichende Personalstärke vorhalten. Diese richtet sich nach dem definierten Schutzziel sowie den örtlichen Gegebenheiten und nach der zu besetzenden Technik der Standorte.

Hierbei ist bei einem ehrenamtlichen System zu beachten, dass sich **deutlich mehr freiwillige Einsatzkräfte in der Feuerwehr engagieren** müssen als Einsatzfunktionen erforderlich sind. In der Vergangenheit wurde eine dreifache Personalbesetzung (200 %-Reserve) als Mindeststandard für Freiwillige Feuerwehren empfohlen. Erfahrung und statistische Auswertungen zeigen jedoch, dass bei Einzelqualifikationen (Gruppenführer, Führerscheininhaber) eine Personalreserve von bis zu 600 % angesetzt werden muss.

Hinweis:

Grundsätzlich ist zu beachten, dass das Qualitätskriterium „Funktionsstärke“ primär auf der verfügbaren Einsatzkräfteanzahl basiert und diese Verfügbarkeit, insbesondere in kleineren Ortschaften, nicht strikt von der Gesamtzahl der Einsatzkräfte in einer Feuerwehr abhängt, sondern vielmehr von der örtlichen Struktur der Ortsteile (z. B. Anzahl der Arbeitsplätze usw.).

Auf Basis der vorliegenden Fahrzeiten wird prinzipiell von den Abteilungen erwartet, die Schutzzielstufe 1 in ihrer Ortschaft eigenständig sicherzustellen. Zur Einhaltung der Schutzzielstufe 2 ist eine gegenseitige Unterstützung der Abteilungen zwingend erforderlich. Neben den gebildeten Ausrückebereichen ist aufgrund der vorgehaltenen Fahrzeugtechnik hier insbesondere die Abteilung Stadt gefordert. Die Abteilung Stadt soll grundsätzlich in der Lage sein, eine taktische Einheit in Zugstärke (der Zug besteht aus einem Zugführer, dem Zugtrupp für die Besetzung des Einsatzleitwagens sowie zwei Gruppen zur Menschenrettung und Brandbekämpfung = 22 Funktionen) zu

bilden. Aufgrund der hohen Einsatzanzahl und damit verbundenen Paralleleinsätzen soll neben dem Zug zudem eine Staffel für Kleineinsätze planerisch verfügbar sein.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich um eine **theoretische Mindestanzahl** handelt, damit das Schutzziel planerisch eingehalten werden kann. Aufgrund möglicher größerer Einsatzlagen ist eine Einsatzkräftestärke deutlich über dem Mindestansatz anzustreben.

Abteilungen	Funktionen	Mindestanzahl Aktive (200% Reserve)	Aktuelle Zahl
Abteilung Stadt			
1 Zug + 1 Staffel	28	84	85
Abteilung Sulzbach			
1 Gruppe	9	27	37
Abteilung Lützel-/Hohensachsen			
2 Gruppen	18	54	55
Abteilung Oberflockenbach			
1 Gruppe	9	27	40
Abteilung Rippenweier			
1 Gruppe	9	27	30
Abteilung Ritschweier			
1 Gruppe	9	27	18
Feuerwehr insgesamt	82	246	265

Tabelle 8.1 Theoretische Mindesteinsatzkräftestärke

Es wird ersichtlich, dass mit Ausnahme der Abteilung Ritschweier in allen Abteilungen die empfohlene Mindestreserve von 200 % eingehalten werden kann.

Hinweis:

Im Abschnitt 5.1 konnte festgestellt werden, dass die Anzahl der verfügbaren Einsatzkräfte in einigen Abteilungen werktags tagsüber deutlich zu niedrig ist. Hier reicht aufgrund der örtlichen Strukturen (wenige Arbeitsplätze etc.) der planerische Mindestansatz nicht aus, um eine personelle Leistungsfähigkeit jederzeit sicherzustellen. Die Generierung von zusätzlichen Einsatzkräften, die werktags tagsüber zur Verfügung stehen, ist daher zu forcieren. Im Abschnitt 8.3.3 werden unterschiedliche Maßnahmen geprüft und dargestellt.

8.3.2 Ausbildungsbedarf

Neben der allgemeinen Personalverfügbarkeit muss eine ausreichende Anzahl an Führungskräften, Führerscheininhabern, Maschinisten und Atemschutzgeräteträgern (mit gültiger G 26.3) gesichert sein.

Der Umfang der erforderlichen Qualifikationen innerhalb der Feuerwehr richtet sich nach den gemäß der Schutzzieldefinition vorzuhaltenden Einsatzfunktionen, den Feuerwehr-Dienstvorschriften und den an den jeweiligen Standorten vorgehaltenen Einsatzfahrzeugen. Insgesamt ist für jede zu besetzende Grundfunktion eine Personalreserve vorzuhalten, um die Verfügbarkeit aller benötigten Qualifikationen gewährleisten zu können. Die empfohlenen **Mindestanzahl** an Einsatzkräften und Qualifikationen stellt sich wie folgt dar:

Hinweis:

Die dargestellte Mindestanzahl berücksichtigt nicht die zeitliche Verfügbarkeit oder das Alter der Einsatzkräfte. Es ist somit auf die demographische Entwicklung in den Abteilungen zu achten und frühestmöglich die Einsatzkräfte auszubilden. Lange Wartezeiten auf Lehrgänge sollten vermieden werden.

Abteilung	IST	SOLL 200-600%	Ausbildungsbedarf
Abteilung Stadt	85	66	-
Truppführer	33	18	-
Gruppenführer	15	12	-
Zugführer	13	6	-
Verbandsführer	3	**	-
Maschinisten	53	28	-
Führerschein Klasse C/CE (2)	48	28	-
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	50	32	-
Abteilung Sulzbach	37	27	-
Truppführer	7	9	*
Gruppenführer	6	6	-
Zugführer	3	1	-
Verbandsführer	3	**	-
Maschinisten	19	14	-
Führerschein Klasse C/CE (2)	15	14	-
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	11	12	1
Abteilung Lützel-/Hohensachsen	55	54	-
Truppführer	19	18	-
Gruppenführer	12	12	-
Zugführer	8	2	-
Verbandsführer	4	**	-
Maschinisten	39	14	-
Führerschein Klasse C/CE (2)	34	14	-
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	30	24	-
Abteilung Oberflockenbach	40	27	-
Truppführer	8	9	*
Gruppenführer	5	6	*
Zugführer	3	1	-
Verbandsführer	0	**	-
Maschinisten	19	14	-
Führerschein Klasse C/CE (2)	15	14	-
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	13	12	-
Abteilung Rippenweier	30	27	-
Truppführer	14	9	-
Gruppenführer	7	6	-
Zugführer	1	1	-
Verbandsführer	0	**	-
Maschinisten	19	14	-
Führerschein Klasse C/CE (2)	13	14	1
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	14	12	-
Abteilung Ritschweier	18	27	9
Truppführer	3	9	6
Gruppenführer	1	6	3*
Zugführer	2	1	-
Verbandsführer	1	**	-
Maschinisten	5	7	2
Führerschein Klasse C/CE (2)	5	7	2
Atemschutzgeräteträger (mit gültiger G26.3)	4	12	6

* Fehlende Führungsqualifikationen können eventuell durch höhere verfügbare Führungsqualifikationen kompensiert werden.
Dies ist bei den hier dargestellten Werten bereits berücksichtigt.
** muss nicht abteilungsspezifisch vorgehalten werden

Tabelle 8.2 Ausbildungsbedarf

Es wird grundsätzlich deutlich, dass ein hohes Ausbildungsniveau besteht. Aufgrund der geringen Anzahl an Einsatzkräften besteht primär in der Abteilung Ritschweier ein erhöhter Ausbildungsbedarf.

In der Stadt Weinheim wurde weiterhin ein Gefahrstoffzug eingerichtet. Das Personal wird dabei durch Einsatzkräfte aller Abteilungen gestellt. Grundsätzlich gilt gemäß Hinweise zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr, dass der ABC-Einsatz nur von speziell geschultem Personal durchgeführt werden kann. Entsprechend ist ein zusätzlicher Ausbildungsbedarf im Bereich ABC-Einsatz gegeben. Die spezielle Schulung umfasst den Lehrgang 153 „ABC-Einsatz“ an der LFS Baden-Württemberg, den entsprechend alle Einsatzkräfte des Gefahrstoffzuges absolvieren sollen. Hierbei ist zu beachten, dass dieser Lehrgang früher in die Lehrgänge „Strahlenschutz I“ und „Umweltschutz I“ aufgeteilt war und daher eine gleichwertige Ausbildung nur durch Absolvierung beider Lehrgänge gegeben ist.

Die Zugführer des Gefahrstoffzuges sollen zudem den Lehrgang 156 „Führen im ABC-Einsatz“ an der LFS Baden-Württemberg absolviert haben.

8.3.3 Maßnahmen zur Verbesserung der Personalausstattung

Eine ausreichende Personalverfügbarkeit ist für eine Feuerwehr mit ehrenamtlichen Einsatzkräften eine der wichtigsten Grundvoraussetzungen, um die Leistungsfähigkeit dauerhaft sicherzustellen. Nachfolgend soll auf geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der Personalsituation eingegangen werden. Die dargestellten Maßnahmen wurden bereits mehrfach bei vergleichbaren Feuerwehren durchgeführt und sind daher zu empfehlen. Durch veränderte Einflussfaktoren können sich im Zeitverlauf auch neue Maßnahmenansätze ergeben, die mit gleicher Motivation als **Gesamtaufgabe durch Feuerwehr, Verwaltung und Politik zu tragen** sind.

⊕ Stärkung der Jugendfeuerwehr

Gerade die Jugendfeuerwehr ist ein wichtiges Mittel, um eine ausreichende Personalstärke langfristig sicherzustellen. Insgesamt 67 % der derzeit aktiven Einsatzkräfte haben die Jugendfeuerwehr durchlaufen. In diesem Zusammenhang ist die Jugendarbeit als **sehr positiv** hervorzuheben. Dieses Engagement muss auch in Zukunft weitergeführt werden, um Personalengpässen vorzubeugen. Hierunter fallen Maßnahmen wie:

- ⊕ Gezielte Werbemaßnahmen für die Jugendfeuerwehr
- ⊕ Attraktive Gestaltung der Jugendfeuerwehr durch ein breites Angebot an Übungen und Unternehmungen (z. B. Zeltlager etc.) und deren Finanzierung
- ⊕ Unterstützung der Jugendfeuerwehrmitglieder beim weiteren beruflichen Werdegang (Organisation von Praktika mit ortsansässigen Unternehmen, gezielte

Vermittlung von Lehrstellen, etc.), damit diese langfristig in der Stadt gehalten werden können

➤ **Einbindung von Arbeitgebern:**

Durch Personalwerbemaßnahmen und Einbindung von Arbeitgebern in die Rekrutierung neuer Einsatzkräfte soll versucht werden, den aktiven Personalstamm weiterhin zu vergrößern. Denkbar wäre beispielsweise die Ausbildung von jungen und interessierten Mitarbeitern der ortsansässigen Firmen zu Brandschutzhelfern. Auf diese Weise wird möglicherweise das Interesse an der Feuerwehr geweckt. Darüber hinaus kommen die Betriebe in den Genuss der zusätzlichen Qualifikation ihrer Mitarbeiter, die ihnen im Ernstfall nützlich sein kann und oftmals zusätzlich Würdigung durch die Feuerversicherer erfährt.

Zur Freistellung von Feuerwehreinsatzkräften im Einsatzfall und zu Modalitäten der Lohnfortzahlung sollten die Arbeitgeber auch durch Feuerwehr, Verwaltung und Politik informiert werden. Hier darf der Abstimmungsaufwand im Vorfeld nicht allein auf dem Mitarbeiter lasten.

➤ **Verstärkung einer Tagesalarmbereitschaft / Doppelmitgliedschaft:**

Nachfolgend wird in der Tabelle ersichtlich, welches **grundsätzliche Potenzial** zur Einsatzkräfteerhöhung durch die Schaffung von Doppelmitgliedschaften besteht. Dabei wurde auf Grundlage der Wohn- und Arbeitsorte ermittelt, wie sich die zeitliche Personalverfügbarkeit entwickelt, wenn jede Einsatzkraft zum nächstgelegenen Feuerwehrhaus und nicht zu „ihrem Feuerwehrhaus“ fahren würde.

Abteilung	Aktive bei Anfahrt der jeweiligen Abteilung		Aktive bei Anfahrt des nächstgelegenen Feuerwehrhauses	
	Werktags 6-18 Uhr in 5 Minuten	sonstige Zeiten in 5 Minuten	Werktags 6-18 Uhr in 5 Minuten	sonstige Zeiten in 5 Minuten
Stadt	15	15	24	16
Sulzbach	4	21	5	36
Lützel-/Hohensachsen	8	28	13	37
Oberflockenbach	2	18	2	19
Rippenweier	5	12	5	11
Ritschweier	4	12	4	12
Gesamt	38	106	53	131
* Daten nur gemäß Fahrzeitsimulation ohne Selbsteinschätzung, Werte können zur Einsatzverfügbarkeitsanalyse abweichen				
* Schichtdienstler sind aufgrund ihres unklaren Aufenthaltsortes nicht betrachtet				

Tabelle 8.3 Verfügbarkeit nach Simulation

An dieser Stelle wird lediglich das grundsätzliche Potenzial ersichtlich. Sieht man von der Abteilung Stadt ab, kann insbesondere in der Abteilung Lützel-/Hohensachsen die

Einsatzkräfteanzahl werktags tagsüber erhöht werden. Auch zu sonstigen Zeiten wird ersichtlich, dass viele Einsatzkräfte die Standorte der Abteilungen Sulzbach und Lützel-/Hohensachsen schneller erreichen würden als ihren eigenen Standort. Grundsätzlich besteht hier ein hohes Potenzial, die zeitnahe Verfügbarkeit von Einsatzkräfte zu verbessern.

Die tatsächliche Anzahl der Einsatzkräfte, die durch diese Maßnahme zur Verfügung stünde, ist zunächst von der Bereitschaft der Einsatzkräfte sowie der entsprechenden Ausstattung mit persönlicher Schutzausrüstung abhängig. Sofern Einsatzkräfte bereit sind, bei zwei unterschiedlichen Abteilungen mit auszurücken, sollte an den jeweiligen Standorten ein ausreichendes Maß an Ausbildungsveranstaltungen besucht werden. Kameradschaftliche Verbindungen zu anderen Abteilungen bleiben hiervon unberührt und können weiterhin aufrechterhalten werden.

➤ **Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit**

Öffentlichkeitsarbeit zur Schaffung von Akzeptanz und Interesse bei der Bevölkerung stellt einen wesentlichen Eckpfeiler zur Gewinnung neuer Einsatzkräfte dar. Hierzu sind folgende Maßnahmen zu empfehlen:

- Moderne Internetpräsenz und Nutzung von Social-Media-Kanälen
- Werbeaktionen auf Märkten, Veranstaltungen und an den Feuerwehrstandorten
- Unterricht zu Verhalten im Brandfall an Grund- und weiterführenden Schulen

➤ **Verstärkte Einbindung von weiblichen Einsatzkräften**

Betrachtet man die Zusammensetzung der Jugendfeuerwehr, fällt die hohe Anzahl an weiblichen Jugendlichen auf. Gleichzeitig ist festzustellen, dass nur wenige weibliche Jugendliche in den aktiven Dienst wechseln. Seitens der Feuerwehr ist hier gezielt auf die Einbindung weiblicher Jugendlicher hinzuwirken. Neben der Schaffung entsprechender Rahmenbedingungen (bspw. Umkleiden etc.) sind hier auch Angebote zur gezielten Ausbildung und Festlegung von Aufgabenbereichen zielführend.

➤ **Sozialverträgliche Aus- und Fortbildung**

Die Erstausbildung (Truppmann, Erste-Hilfe, Sprechfunk, Atemschutzgeräteträger) der Einsatzkräfte macht gemäß Ausbildungsvorgaben der Feuerwehrdienstvorschriften bereits einen erheblichen Zeitaufwand erforderlich. Vergleichbare Feuerwehren beobachten mehr und mehr, dass die Präsenzzeiten (Pflichtstunden) sowohl durch junge Nachwuchskräfte (parallel zur Berufsausbildung oder schulischen Ausbildung) als auch Quereinsteiger (parallel zu Berufsleben und familiären Verpflichtungen) schwer zu erbringen sind. Dadurch

entstehen Ausfallzeiten, die die Ausbildungszeit verlängern, zu einem Abbrechen führen oder bereits im Vorfeld abschrecken. Folgende hierfür denkbaren Maßnahmen gemeinsam mit Abteilungen sowie Ausbildern im Ehrenamt und Hauptamt zu prüfen:

- weitere Modularisierung der Ausbildung,
- Ausbildungsangebote zu verschiedenen Zeiten (auch Blockausbildung an Werktagen),
- Integration von Möglichkeiten des E-Learnings, Selbststudiums und Webinaren,
- Sicherstellung moderner praktischer Ausbildungseinrichtungen.

8.3.4 Förderung des Ehrenamtes

Im gesamten Land und Bundesgebiet stellen viele Freiwillige Feuerwehren fest, dass die Bereitschaft zur ehrenamtlichen Sicherstellung der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr als Einsatzkraft der Feuerwehr sinkt. Dennoch muss die Leistungsfähigkeit der Feuerwehren, trotz oftmals steigender Einsatzzahlen und damit hoher zeitlicher Belastung der Einsatzkräfte, gewährleistet werden. Die Gründe für die rückläufige Entwicklung der Einsatzkräfteanzahl sind vielschichtig. Speziell der Demografische Wandel mit all seinen Folgen ist hier zu nennen. Trotz steigender Einwohnerzahlen sinkt das Interesse am Ehrenamt in der Feuerwehr. Außerdem ist die Verfügbarkeit durch die erhöhte Mobilität insbesondere der jüngeren Altersgruppen eingeschränkt.

Jede ehrenamtliche Feuerwehr ist gezwungen, mit dieser Situation und der daraus resultierenden hohen Mitgliederfluktuation umzugehen. Hierzu sind unterschiedliche und vielschichtige Maßnahmen notwendig. Ziel muss es sein, die Mitgliedszahlen der Feuerwehr möglichst konstant zu halten oder sogar zu steigern. Dabei kommt es nicht nur auf die Gewinnung neuer Einsatzkräfte, sondern auch auf die Motivation und den Erhalt der bestehenden Einsatzkräfte an.

Der wirkungsvollste Weg, um vorhandene Einsatzkräfte weiterhin zu motivieren, ist es, die **Wertschätzung des Ehrenamtes bei Entscheidungsträgern und in der Gesellschaft** zu erhöhen. Diese Wertschätzung kann verschiedene Formen annehmen. Deutlich wirkungsvoller als finanzielle Anreize ist in ehrenamtlichen Strukturen erfahrungsgemäß eine **angemessene und moderne Ausstattung**. Dies bezieht sich sowohl direkt auf die vorhandene zeitgemäße persönliche Schutzausrüstung einer jeden Einsatzkraft als auch auf den **Zustand und die Sicherheit von Feuerwehrhäusern** bzw. Fahrzeugen (siehe Abschnitt 8.6).

Die Stadt Weinheim führt bereits eine Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung des Ehrenamtes durch. Diese sind als sehr vorbildlich anzusehen und sollen fortgeführt werden. Aufgrund der hohen zeitlichen Belastung der Einsatzkräfte sind zudem weitere Maßnahmen zur Motivation zu diskutieren. Diese können beispielsweise folgende Punkte umfassen:

- ➔ **Förderung der Kameradschaft:** Im Rahmen der Umfrage wurde eine verstärkte Förderung der Kameradschaftspflege zwischen den einzelnen Abteilungen als

motivationsfördernde Maßnahme genannt. Seitens der Stadt soll daher vermehrt auf gemeinsame Aktivitäten der Feuerwehr geachtet und deren Umsetzung finanziert werden.

- **Zeitliche Entlastung** durch Übernahme/Optimierung von Verwaltungs- und Dokumentationsaufgaben. Hierzu gehört ebenso eine **Reduzierung der Einsatzzahlen** im Bereich Kleineinsätze für die ehrenamtlichen Einsatzkräfte. Hierzu sollen Aufgaben verstärkt durch die feuerwehrtechnischen Beschäftigte (siehe hierzu Abschnitt 8.4 und 5.1.12) durchgeführt werden. Die Reduzierung der Einsatzzahlen durch Anpassung der AAO ist mit den Abteilungen abzustimmen.
- **Finanzielle Unterstützung von Freizeittätigkeiten zum Ausgleich der Mehrbelastung für die Familien der Einsatzkräfte:** Ein sinnvoller Ausgleich für die von den Einsatzkräften zur Verfügung gestellte Freizeit, die in diesem Fall dann nicht mehr den Familien zugutekommt, ist die Förderung von Freizeitbeschäftigungen. Hierbei sollen zudem Familienangehörige berücksichtigt werden.
- **Unterstützung und Entlastung bei sozialen und familiären Entwicklungsschritten:** Denkbare Themen zur Unterstützung der Einsatzkräfte sind u. a. die Berücksichtigung der ehrenamtlichen Tätigkeit in der Daseinsfürsorge bei der Vergabe von Betreuungsplätzen etc.
- **Weiterführende Aus- und Fortbildung:** Auch im ehrenamtlichen Bereich sind bestimmte Ausbildungsveranstaltungen, die über das gesetzliche Mindestmaß hinausgehen, sinnvoll und fördern die Motivation. Dies sind z. B. Führungskräftefortbildung und -training, Fahr-sicherheitstraining und über das Mindestmaß hinausgehende Führerscheinausbildung.
- **Unterstützung/Vermittlung/Bereitstellung von Wohnraum:** Häufig finden fertig ausgebildete Einsatzkräfte keinen angemessenen bzw. bezahlbaren Wohnraum. Um den wohn-raumbedingten Umzug der Einsatzkräfte zu vermeiden, sollen diese bei der Wohnungssu-che unterstützt bzw. priorisiert werden. Neben dem Feuerwehrzentrum befinden sich be-reits Wohnungen für die Einsatzkräfte. Seitens der Stadt ist eine zielgerichtete Abfrage des Wohnraumbedarfes durchzuführen und entsprechende Maßnahmen abzuleiten. Mögliche neue Wohneinheiten sollen insbesondere nah zu den Feuerwehrhäusern eingerichtet wer-den. Hierdurch wird die zeitliche Verfügbarkeit und damit die Leistungsfähigkeit der jewei-ligen Abteilung verbessert.

Die in den Abschnitten 8.3.3 und 8.3.4 dargestellten Maßnahmen sind als sinnvolle und erprobte Empfehlungen anzusehen. Es muss klar sein, dass über den Wirkungsgrad der einzelnen Maßnahmen nur in enger Abstimmung mit den Einsatzkräften der Feuerwehr entschieden werden kann.

Die zielgerichtete Entwicklung eines geeigneten Maßnahmenpakets - einschließlich politischer Beschlussfassung, Umsetzung und Controlling - ist allerdings eine Pflichtaufgabe der modernen Personalbewirtschaftung in einer Feuerwehrstruktur.

Hinweis:

Die durch diese Maßnahmen unweigerlich anfallenden Kosten stehen in keinem Verhältnis zu den sich ergebenden positiven Effekten für die Einsatzkräfteverfügbarkeit und somit für die nachhaltige Gefahrenabwehr der Stadt.

8.4 Maßnahmen hauptamtlich Beschäftigte

Nachfolgend wird die erforderliche Struktur der hauptamtlich Beschäftigten dargestellt. Hierbei spielen neben den Gerätewart- und Verwaltungstätigkeiten der hauptamtlich Beschäftigten auch einsatztaktische Gegebenheiten eine Rolle. So muss werktags tagsüber die Einhaltung des Schutzzieles gewährleistet werden und ebenso eine Entlastung des Ehrenamtes erfolgen.

Grundsätzlich konnte festgestellt werden, dass das Einsatzaufkommen in der Stadt Weinheim mit durchschnittlich 1.086 Einsätzen im Jahr sehr hoch ist. Die damit verbundene Belastung der ehrenamtlichen Einsatzkräfte kann von Seiten der Stadt nicht als selbstverständlich angenommen werden. Daher wurden bereits in der Vergangenheit hauptamtlich Beschäftigte für die Feuerwehr eingestellt. Neben der Entlastung des Ehrenamtes durch die Übernahme von Verwaltungs- und Wartungsaufgaben nehmen ein Teil der hauptamtlich Beschäftigten während ihrer Arbeitszeit auch an Einsätzen der Freiwilligen Feuerwehr teil.

Eine Verwaltungsstelle ist derzeit jedoch nicht im Einsatzdienst tätig. Auf Basis der Tätigkeiten und der damit verbundenen Arbeitszeit ist die gegenwärtige Stelle als auskömmlich zu bezeichnen. Eine eigene Verwaltungsstelle im Bereich der Feuerwehr ist in einer Stadt wie Weinheim als zwingend erforderlich anzusehen (siehe Aufgabengebiete Abschnitt 5.1.12). Die Verwaltungsstelle ist zudem vom Einsatzdienst auszunehmen. Die Teilnahme bei Einsätzen ist beim gegenwärtigen Aufgabengebiet zeitlich nicht möglich. Zudem kann hierdurch sichergestellt werden, dass werktags tagsüber jederzeit ein Ansprechpartner im Feuerwehrzentrum vorhanden ist.

Im Abschnitt 5.6.1 wird deutlich, dass dienstags bis donnerstags die Ausrückezeiten des ersten Löschfahrzeuges der Abteilung Stadt aufgrund der hauptamtlichen Beschäftigten kürzer sind als zu anderen Zeiten. Aufgrund der aktuellen Anzahl an hauptamtlichen Beschäftigten kann montags und freitags keine hauptamtliche Staffel sicher gebildet werden, was sich auch in den Ausrückezeiten widerspiegelt. In den Abschnitten 5.6.2 und 5.6.3 wird deutlich, dass grundsätzlich eine kurze Ausrückzeit zur Erreichbarkeit der Altstadt und des östlichen Kernstadtgebietes unerlässlich ist. Bei der Analyse des Erreichungsgrades im Abschnitt 5.6.5 wird zudem ersichtlich, dass zwar in der

Regel eine Staffel (6 Funktionen) innerhalb von 10 Minuten an der Einsatzstelle eintrifft (aus Haupt- und Ehrenamt), auf Basis der Schutzzieldefinition bzw. des Gefahrenpotenzials jedoch die Verfügbarkeit einer Gruppe erforderlich ist. Zur Sicherstellung des Schutzziels bzw. eines angemessenen Einsatzablaufs muss daher die Anzahl an verfügbaren feuerwehrtechnischen Beschäftigten während der Kernarbeitszeiten der ehrenamtlichen Einsatzkräfte erhöht werden. Hieraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Personalstellenerhöhung der hauptamtlichen Beschäftigten. Gleichzeitig ist das Ehrenamt zu sonstigen Zeiten zu stärken, sodass hier das Schutzziel ehrenamtlich eingehalten werden kann (siehe Abschnitt 8.3.3).

Zur Sicherstellung des Schutzzieles sind neun Funktionen notwendig. Einsatztaktisch kann hierdurch ein Innenangriff sowie eine Menschenrettung über tragbare Leitern gleichzeitig durchgeführt werden.

8.4.1 Berechnung der notwendigen Anzahl an hauptamtlichen Einsatzkräften

Zunächst wird die Brutto-Anwesenheitszeit **eines Beschäftigten** unter Berücksichtigung von Schaltjahren und einer wöchentlichen Arbeitszeit von 41 Std./Woche berechnet:

$$365,25 : 7 \times 41 \text{ Std.} = 2.139,32 \text{ Brutto-Jahresstunden}$$

Hiervon sind zur Berechnung der Netto-Jahresstunden die Ausfallzeiten abzuziehen. Dies sind zum einen der Urlaubsanspruch der Mitarbeiter und der Ausgleich für Wochenfeiertage und zum anderen notwendige Fortbildungszeiten. Hinzu kommen außerdem ungeplante Ausfälle wie z. B. Krankheit. Insgesamt kann planerisch von einer 25 %igen Ausfallzeit ausgegangen werden.

Die Ausfallzeiten reduzieren die Brutto-Jahresstunden eines Mitarbeiters auf die tatsächlich zu erwartende Anwesenheitszeit.

Brutto-Jahresstunden	2.139,32 Stunden
25 % Ausfallzeiten	
Netto-Jahresstunden	Ø 1.604,49 Stunden

Die zu leistenden Brutto-Jahresstunden ergeben sich auf Basis einer 50 Std./Woche, da das Feuerwehrhaus Mo-Fr 07:00-17:00 besetzt sein muss, um die beruflichen Abwesenheitszeiten der ehrenamtlichen Einsatzkräfte abzudecken. Durch die Vorhaltung von neun Funktionen ergeben sich daher folgende zu leistende Brutto-Jahresstunden:

$$365,25 : 7 \times 50 \text{ Std.} * 9 \text{ Fkt.} = 23.480,36 \text{ Brutto-Jahresstunden}$$

Die notwendigen Personalstellen zur Erfüllung der Brutto-Jahresstunden auf Basis der Netto-Anwesenheitsstunden belaufen sich auf:

23.480,36 Brutto-Jahresstunden / 1.604,49 Netto-Jahresstunden = 14,6 Planstellen

Zur Besetzung des Feuerwehrzentrums Weinheim mit neun Einsatzfunktionen im Tagdienst (Mo- Fr 07:00-17:00) müssen auf Basis der Ausfallzeiten **14,6 Personalstellen** vorhanden sein. Derzeit sind lediglich 9 hauptamtliche Beschäftigte sowie eine befristete Stelle mit Einsatzdienst vorhanden.

Hierbei ist zu beachten, dass bei den notwendigen neun Funktionen der Gesamteinsatzleiter nicht einberechnet werden darf. Der Gesamteinsatzleiter kann aus einsatztaktischen Gründen nicht noch gleichzeitig Fahrzeugführer auf dem Löschfahrzeug sein, da er hierdurch sowohl die Staffel/Gruppe als auch den Gesamteinsatz führen müsste. Als Gesamteinsatzleiter ist gemäß §27 Abs. 1 FwG der Feuerwehrkommandant und sein Stellvertreter vorgesehen. Diese beiden hauptamtlichen Stellen sind daher nicht auf die notwendigen 14,6 Planstellen anzurechnen, so dass rechnerisch von 7 hauptamtlichen Beschäftigten sowie einer befristeten Stelle mit Einsatzdienst auszugehen ist.

Es wird daher empfohlen **7 zusätzliche Planstellen** für den Einsatzdienst der Feuerwehr vorzusehen.

Hierbei ist zu beachten, dass der Kommandant und der Stellvertreter zum Führen von Einheiten in Verbandsstärke ausgebildet sein müssen. Es wird zudem empfohlen, eine weitere Planstelle mit einer entsprechenden Qualifikation (Verbandsführer) zu schaffen. Diese kann, auf Weisung, im Rahmen eines Einsatzleiters vom Dienst (ELvD) den Kommandanten bzw. seinen Stellvertreter entlasten bzw. vertreten (vgl. Abschnitt 8.5).

Durch die zusätzlichen Planstellen ist gewährleistet, dass Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr genügend Einsatzkräfte zur Sicherstellung des Schutzzieles planerisch zu Verfügung stehen. Zusätzliches Personal, das bspw. durch den Freiwilligendienst zur Verfügung steht, erhöht die Leistungsfähigkeit/Planbarkeit bzw. stellt sicher, dass auch bei Logistikfahrten die notwendige Funktionsstärke eingehalten werden kann.

Die zusätzlichen Planstellen sollen im Bereich Vorbeugender Brandschutz und Gerätewartung vorgesehen werden. Auf Basis einer Organisationsuntersuchung sind die genauen Aufgabengebiete

an die bisherigen Stellen anzupassen. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass durch Serviceleistungen im Bereich Gerätewartung die Stellen ggf. refinanziert werden können.

Bei der vorliegenden Berechnung ist die Besetzung der Einsatzzentrale nicht berücksichtigt. Eine zusätzliche Funktion zur Besetzung der Zentrale scheint auf Basis derzeitiger Reserven, bspw. durch den FSJler, nicht zwingend erforderlich. Jedoch ist hier ein stetiges Controlling durchzuführen. Der „Zentralist“ stellt historisch bedingt für die Freiwillige Feuerwehr Weinheim eine wichtige Funktion im Einsatzablauf dar. Eine gesetzliche Anforderung, die Funktion zeitnah und durch hauptamtliche Beschäftigte vorzuhalten, lässt sich jedoch nicht feststellen. Es ist grundsätzlich darauf hinzuweisen, dass das gegenwärtige System mit einer Aufwandsentschädigung für feuerwehrtechnische Beschäftigte, die sich im Bereitschaftsdienst befinden, also in wenigen Minuten verfügbar sein müssen, arbeitsrechtlich problematisch ist. Rechtlich muss den feuerwehrtechnischen Beschäftigten der Bereitschaftsdienst als volle Arbeitszeit anerkannt werden, sofern eine **starke Einschränkung** durch den Bereitschaftsdienst vorliegt. Die gleiche Regelung gilt auch für ehrenamtliche Einsatzkräfte. Die Bereitschaftszeit geht somit zu Lasten der Ruhezeit vor ihrer eigentlichen Arbeitszeit. Hieraus würde sich somit eine Freistellung mit Erstattungsanspruch ableiten (vgl. §15 FWG).

Zur hauptamtlichen Besetzung der Einsatzzentrale zu allen Tageszeiten und während des Wochenendes ist ein **zusätzlicher Mehrbedarf von 4,8 Personalplanstellen** erforderlich. Besetzt man die Einsatzstelle nur außerhalb der Kernarbeitszeit der hauptamtlichen Beschäftigten (Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr), so sind **zusätzlich 3,3 Planstellen** erforderlich.

Neben der Sicherung der Schutzzieleinhaltung kann durch die Vorhaltung der hauptamtlichen Einsatzkräfte das Ehrenamt **deutlich entlastet** werden. Die Sicherstellung der neun Funktionen gewährleistet eine eigenständige Abarbeitung von Kleineinsätzen seitens des Hauptamtes, so dass die ehrenamtlichen Einsatzkräfte werktags tagsüber nicht bei allen Alarmstichworten alarmiert werden müssen. Nach Einrichtung der hauptamtlichen Stellen ist die AAO anzupassen, so dass eine Entlastung des Ehrenamtes (in allen Abteilungen) vorliegt.

Da der primäre Grund zur Vorhaltung der hauptamtlichen Beschäftigten die Sicherstellung des Schutzzieles ist und die Gerätewartung als sekundäre Aufgabe wahrgenommen wird, muss es sich bei den hauptamtlich Beschäftigten um feuerwehrtechnische Bedienstete handeln. Eine Verbeamtung ist dahingehend zu empfehlen, dass das Beamtenverhältnis für die Beschäftigten deutlich attraktiver ist und sich in der Region Rhein-Neckar viele (Berufs-)Feuerwehren mit entsprechender Verbeamtung befinden. Da Feuerwehren in direkter Konkurrenz um Personal zueinanderstehen, kann es hierdurch bei der Feuerwehr Weinheim zu einer hohen Fluktuation kommen, da die ausgebildeten Einsatzkräfte zu den Feuerwehren mit Beamtenverhältnis wechseln. Eine Verbeamtung steigert somit die Attraktivität und damit die Leistungsfähigkeit (Ortskenntnisse etc.) und kann sich langfristig als wirtschaftlicher darstellen (Ausbildungskosten etc.). Zur Qualitätssicherung sollen die Beschäftigte zudem die Laufbahnausbildung für den feuerwehrtechnischen Dienst absolvieren.

Hinweis:

Bei der vorliegenden Bedarfsermittlung ist zu beachten, dass eine weitere Stellenerhöhung nur aufgrund der hohen Leistungsfähigkeit der ehrenamtlichen Abteilungen nicht zwingend erforderlich ist. Sollte diese Leistungsfähigkeit in Zukunft nicht sichergestellt werden können, ist mit einem weiteren Stellenaufbau, bis hin zur Einrichtung einer hauptamtlichen Wache (24h-Besetzung) zu rechnen.

Es ist weiterhin zu beachten, dass die Berechnung der notwendigen Personalplanstellen auf Basis einer wöchentlichen Arbeitszeit von 41 Stunden und einer notwendigen Besetzung des Feuerwehrzentrums von wöchentlich 50 Stunden (Mo-Fr 7:00-17:00 Uhr) erfolgt. Erweitert man die wöchentliche Vorhaltung einer Funktion auf 60 Stunden (Mo-Fr 06:00-18:00 Uhr), da hierdurch die Arbeitszeiten der ehrenamtlichen Einsatzkräfte besser abgedeckt werden (hierbei ist zu beachten, dass die Einsatzkräfteverfügbarkeit bereits ein bis zwei Stunden vor Arbeitsbeginn sinkt), so sind bei einer 41h-Woche der Beschäftigten 17,6 Planstellen zur Sicherstellung der 9 Funktionen erforderlich. Bei einer Erhöhung der wöchentlichen Arbeitszeit der Beschäftigten auf eine 48h-Woche sind bei einer 60 Stunden-Besetzung (Mo-Fr 06:00-18:00) des Feuerwehrzentrums 15 Planstellen erforderlich. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die Arbeitszeit an einem Arbeitstag die 9,6 Stunden (bei einer 5 Tage Woche) nicht überschreiten darf und die restlichen 2,4 Stunden eines Arbeitstages als vergüteter Bereitschaftsdienst anzusehen sind.

8.5 Führungsstruktur

Aufgrund des Gefahrenpotenzials von größeren Einsatzlagen ist die stetige Verfügbarkeit von Führungsqualifikationen mit Zug- oder Verbandsführerausbildung unabdingbar.

Seitens der Abteilung Stadt wurde bereits ein Zugführer vom Dienst (ZvD) eingeführt, um die Führungsqualifikation bei Einsätzen der Abteilung sicherzustellen. Ein übergeordneter Gesamteinsatzleiter bei Einsätzen ab Verbandsstärke wird derzeit vom Kommandanten oder seinen beiden Stellvertretern aus dem Ehrenamt herausgestellt. Hierzu wurde ein ELvD (Einsatzleiter vom Dienst) eingerichtet, so dass sichergestellt ist, dass eine entsprechende Führungsqualifikation vorhanden ist. Auf Basis des hohen Gefahrenpotenzials, bspw. im Kontext von Gefahrstoffeinsätzen, ist auch die zukünftige Einrichtung eines ELvDs mit Verbandsführerqualifikation zwingend erforderlich.

Hinweis:

Rechtlich muss den feuerwehrtechnischen Beschäftigten der Bereitschaftsdienst als ELvD als volle Arbeitszeit anerkannt werden, sofern eine **starke Einschränkung** durch den Bereitschaftsdienst vorliegt. Die gleiche Regelung gilt auch für ehrenamtliche Einsatzkräfte. Die Bereitschaftszeit geht somit zu Lasten der Ruhezeit vor ihrer eigentlichen Arbeitszeit. Hieraus würde sich somit eine Freistellung mit Erstattungsanspruch ableiten (vgl. § 15 FWG).

Grundsätzlich gilt, dass der ELvD aufgrund der Ausbildung vorzugsweise durch die feuerwehrtechnischen Bediensteten gestellt werden sollte. Eine reine hauptamtliche Besetzung hätte jedoch zur Folge, dass fünf Planstellen im gehobenen feuerwehrtechnischen Dienst geschaffen werden müssten, da nur hierdurch die notwendige Führungsqualifikation vorliegen würde. Die zukünftige Struktur des ELvDs muss somit sowohl hauptamtlich als auch mit geeigneten ehrenamtlichen Einsatzkräften besetzt werden.

Grundsätzlich soll somit der ELvD während der Arbeitszeiten der feuerwehrtechnischen Beschäftigten Mo-Fr 07:00-17:00 Uhr durchs Hauptamt gestellt werden. Außerhalb der Arbeitszeiten der hauptamtlichen Beschäftigten ist **ein Mischsystem aus Haupt- und Ehrenamt** einzurichten. Bereits dargestellte Arbeitszeitregelungen sind zu berücksichtigen.

8.6 Maßnahmen an den Feuerwehrhäusern

In Abschnitt 5.5 wurden die Feuerwehrhäuser beschrieben. Im nachfolgenden Abschnitt sollen die notwendigen Anpassungen an den Feuerwehrhäusern dargestellt und hinsichtlich des Umsetzungszeitraums priorisiert werden. Dabei werden im Regelfall folgende Mängel- und Maßnahmenklassifizierungen vorgenommen:

- A Defizite im Unfallschutz die schnellstmöglich beseitigt werden müssen.
- B Defizite, die den Einsatzablauf negativ beeinflussen und zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit mittelfristig beseitigt werden sollten.
- C Sonstige Mängel ohne zeitliche Dringlichkeit, die grundsätzlich dem Bestandsschutz unterliegen.

Nachfolgend wird für jedes Feuerwehrhaus auf die A- und B-Mängel mit Handlungsvorschlägen eingegangen.

8.6.1 Feuerwehrhaus Stadt / Feuerwehrzentrum

Das Feuerwehrzentrum erfüllt nicht alle Anforderungen der DIN 14092 und UvV (DGUV Vorschrift 49). Es bestehen Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen. Zudem können nicht alle Bedarfe eines haupt- **und** ehrenamtlichen Feuerwehrhauses erfüllt werden.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- A **Anbau zusätzlicher Stellplätze für die Einsatzfahrzeuge.** Grundsätzlich ist für jedes Fahrzeug ein eigener Stellplatz vorzusehen. Die Doppelnutzung eines Stellplatzes durch zwei Kleinfahrzeuge ist grundsätzlich dann unkritisch, wenn die Verkehrswege nicht eingeschränkt werden.

Aufgrund der Stellplatzsituation in der Fahrzeughalle wird empfohlen, ein MTW aus der Fahrzeughalle auszulagern. Hierdurch soll die Verkehrswegebreite im Bereich des Umkleideausgangs vergrößert und die Übersichtlichkeit verbessert werden.

Durch die zukünftige Vorhaltung einer zweiten Drehleiter (vgl. Abschnitt 8.7.2) wird die Schaffung eines weiteren Stellplatzes erforderlich.

Schaffung von Unterbringungsmöglichkeiten für die Abrollbehälter im Außenbereich. Einige Abrollbehälter stehen ohne Wetterschutz im Außenbereich. Hierfür sollen trockene und witterungsfeste Stellplätze geschaffen und somit die Nutzungsdauer der Abrollbehälter verlängert werden. Zudem müssen die technischen Voraussetzungen (bspw. Stromanschluss) geschaffen werden.

Das Werkstattfahrzeug ist derzeit dauerhaft in der Werkstatt abgestellt. Für das Fahrzeug soll ein eigener Stellplatz eingerichtet werden.

Insgesamt ist die Einrichtung von weiteren sechs Stellplätzen vorzusehen und zu prüfen.

- A Einrichtung funktionsfähiger Abgasabsauganlagen an allen Fahrzeugen mit Dieselmotor.
- A Grundsätzlich gilt: Der Umgang und die **Lagerung von Gefahrstoffen** sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Bei der Lagerung größerer Mengen sind die Maßnahmen der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu beachten.

Entsprechende Lagermöglichkeiten sind zu schaffen.
- B Einrichtung eines **ausreichend großen Umkleidebereiches**: Die Umkleidesituation ist als unterdimensioniert zu bezeichnen, da die Räumlichkeiten auch als Kleiderkammer und Fitnessraum genutzt werden. Sowohl die Kleiderkammer als auch der Fitnessraum sollen ausgelagert werden. Hierfür hat prinzipiell **ein Anbau** zu erfolgen. Übergangsweise kann eine leerstehende Wohnung im Nebengebäude genutzt werden.
- C Einrichtung angemessener Umkleiden für die hauptamtlichen Beschäftigten. Diesen soll in den Räumlichkeiten im Gebäude der Werkstätten ein ausreichend dimensionierter Umkleidebereich eingerichtet werden.
- C Einrichtung zusätzlicher bzw. Anpassung der vorhandenen Büroräume. Durch die Stellenmehrung im Hauptamt sowie aufgrund der fehlenden Büroräume für die ehrenamtliche Abteilung sind zusätzliche Büroräume einzurichten. Hierzu soll neben der Berücksichtigung eines Anbaus auch die Nutzung der Büroräume der Gerätewarte betrachtet und ggf. restrukturiert werden.
- C Da das Feuerwehrhaus nicht alarmgesichert ist und aufgrund der Größe keine komplette Übersicht gewährleistet, gleichzeitig jedoch Materialien und Technik von hohem Wert vorhanden ist, soll eine Einfriedung erfolgen. Hierbei sind die Alarmanfahrten entsprechend so zu gestalten, dass ein schnelles Ein- und Ausrücken der Einsatzkräfte gewährleistet ist.

8.6.2 Feuerwehrhaus Sulzbach

Das Feuerwehrhaus Sulzbach erfüllt Teile der Anforderungen der DIN 14092 und UVV (DGUV Vorschrift 49) nicht. Es bestehen Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen. Notwendige Sanierungsarbeiten wurden in der Vergangenheit aufgeschoben.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- A Einrichtung eines **ausreichend großen Umkleidebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden**. Grundsätzlich soll geprüft werden, wie am Bestandsgebäude ein ausreichend großer und geschlechtergetrennter Umkleidebereich sowie angemessene sanitäre Anlagen eingerichtet werden können. Hierzu ist ebenfalls ein Anbau zu prüfen.

Hinweis:

Im Untergeschoss befindet sich zudem der Übungsraum des Musikzuges. Zur weiteren Nutzung ist zwingend ein zweiter Rettungsweg einzurichten.

8.6.3 Feuerwehrhaus Lützel-/Hohensachsen

Das Feuerwehrhaus Lützel-/Hohensachsen erfüllt Teile der Anforderungen der DIN 14092 und UVV (DGUV Vorschrift 49) nicht. Es bestehen Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen. Notwendige **Sanierungsarbeiten** wurden in der Vergangenheit aufgeschoben. Da es sich auch um die Ausbildungswache der Feuerwehr Weinheim handelt, ist zeitnah eine Sanierung durchzuführen.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- A Grundsätzlich gilt: Um Unfälle durch Stolpern und Umknicken zu vermeiden, sind **PKW-Stellplätze und Alarmwege eben, trittsicher und frei von Stolperstellen** zu gestalten. Sie sollen zudem keine Hindernisse aufweisen und möglichst direkt zum Alarmeingang führen.

Der Außenbereich ist daher entsprechend ausreichend auszuleuchten.

Der Fliesenbereich am Eingang ist zudem rutschfest zu gestalten und die Stufe zu markieren.

- B **Nachrüstung einer Anlage zur Druckluftherhaltung:** Fehlende Druckluftherhaltung verzögert das Lösen der Bremsanlage. So kann es unter Umständen passieren, dass das Fahrzeug im Einsatzfall zunächst mehrere Minuten in der Fahrzeughalle laufen muss, bevor ein Ausfahren möglich ist.

- C **Übungsgelände im Außenbereich:** Die angrenzende Grünfläche soll als gesichertes Übungsgelände ausgestaltet werden. Neben dem notwendigen Zugang sind hierfür befestigte Wege und Auf- und Abstellflächen zu schaffen.

8.6.4 Feuerwehrhaus Oberflockenbach

Das Feuerwehrhaus Oberflockenbach erfüllt nahezu alle Anforderungen der DIN 14092 und UVV (DGUV Vorschrift 49). Es bestehen wenige Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- A Einrichtung eines zusätzlichen Stellplatzes für den MTW. Derzeit stehen das TLF 8/18 und der MTW hintereinander. Die Ersatzbeschaffung für den TLF 8/18 ist jedoch länger, so dass zukünftig keine zwei Fahrzeuge hintereinander stationiert werden können. Der MTW muss entsprechend ausgelagert werden. Hierzu soll neben der Fahrzeughalle ein zusätzlicher Stellplatz eingerichtet werden.
- A Grundsätzlich gilt: Der Umgang und die **Lagerung von Gefahrstoffen** sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Bei der Lagerung größerer Mengen sind die Maßnahmen der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu beachten.

Entsprechende Lagermöglichkeiten sind zu schaffen.
- B Es ist eine ausreichend große Damenumkleide einzurichten.
- B **Notstromversorgung/-einspeisung:** Auch während eines Stromausfalls muss die Einsatzbereitschaft der Feuerwehr gewährleistet und die Unfallgefahr minimiert werden. Eine Notstromversorgung für Feuerwehrhäuser wird in der aktuellen DIN 14092 und DGUV Information 205-008 aus diesen Gründen empfohlen. Insofern soll am Feuerwehrhaus eine **DIN-gerechte** Einspeisemöglichkeit für die Notstromversorgung geschaffen werden.

8.6.5 Feuerwehrhaus Rippenweier

Das Feuerwehrhaus Rippenweier erfüllt Teile der Anforderungen der DIN 14092 und UVV (DGUV Vorschrift 49) nicht. Es bestehen Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen.

Folgende Maßnahmen sind erforderlich:

- A Einrichtung eines **ausreichend großen, geschlechtergetrennten Umkleidebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden**. Grundsätzlich soll geprüft werden, ob durch einen Anbau ein ausreichend großer und geschlechtergetrennter Umkleidebereich sowie angemessene sanitäre Anlagen eingerichtet werden können. Hierbei ist der Stellplatz des MTWs mit zu berücksichtigen.

- A **Nachrüstung einer DIN-konformen Abgasabsauganlage.** Die Anlage muss die Auspufföffnung vollständig abdecken, beim Ausfahren der Fahrzeuge mitlaufen und sich bei Erreichen des Hallentors selbsttätig entriegeln.
- A Grundsätzlich gilt: Der Umgang und die **Lagerung von Gefahrstoffen** sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Bei der Lagerung größerer Mengen sind die Maßnahmen der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu beachten.
- Entsprechende Lagermöglichkeiten sind zu schaffen.
- B **Notstromversorgung/-einspeisung:** Auch während eines Stromausfalls muss die Einsatzbereitschaft der Feuerwehr gewährleistet und die Unfallgefahr minimiert werden. Eine Notstromversorgung für Feuerwehrhäuser wird in der aktuellen DIN 14092 und DGUV Information 205-008 aus diesen Gründen empfohlen. Insofern soll am Feuerwehrhaus eine Einspeisemöglichkeit für die Notstromversorgung geschaffen werden.
- C Grundsätzlich wird empfohlen einen Telefon- und Internetanschluss einzurichten. Hierdurch können die Kommunikation und Dokumentation deutlich verbessert werden.

8.6.6 Feuerwehrhaus Ritschweier

Das Feuerwehrhaus Ritschweier erfüllt große Teile der Anforderungen der DIN 14092 und UVV (DGUV Vorschrift 49) nicht. Es bestehen Mängel, die einerseits Unfallschwerpunkte und Gesundheitsgefährdungen für die Einsatzkräfte darstellen und andererseits den Einsatzablauf negativ beeinflussen. **Das Feuerwehrhaus ist unter diesen Umständen mittelfristig nicht arbeitsfähig.** Mittelfristig ist ein Neubau an anderer Stelle erforderlich. Hierbei ist die Einsatzkräfteentwicklung zu berücksichtigen.

Kurzfristig sind folgende Maßnahmen erforderlich:

- A Grundsätzlich gilt: Um Unfälle durch Stolpern und Umknicken zu vermeiden, sind **PKW-Stellplätze und Alarmwege eben, trittsicher und frei von Stolperstellen** zu gestalten. Sie sollen zudem keine Hindernisse aufweisen und möglichst direkt zum Alarmeingang führen.

Der Bodenbelag im Bereich des TLFs ist daher rutschhemmend zu gestalten.

Die Stufen von den Umkleiden zum TLF sind durch einen gelb-schwarzen Warnanstrich nach ASR A1.3 „Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung“ zu markieren.

- A Einrichtung eines **ausreichend großen Umkleidebereiches** durch organisatorische Maßnahmen. Bspw. Nutzung des Versammlungsraumes.
- A Erneuerung des Tores am MTW-Stellplatz: Das Tor muss leichtgängig und ohne Unfallgefahr zu öffnen sein.
- A Grundsätzlich gilt: Der Umgang und die **Lagerung von Gefahrstoffen** sind auf das notwendige Maß zu begrenzen. Dazu gehört sowohl die Anzahl als auch die Menge der eingelagerten Gefahrstoffe. Bei der Lagerung größerer Mengen sind die Maßnahmen der GefStoffV sowie z. B. der TRGS 510 „Lagerung von Gefahrstoffen in ortsbeweglichen Behältern“ zu beachten.

Entsprechende Lagermöglichkeiten sind zu schaffen.

8.7 Fahrzeugbeschaffungsplan

Gemäß § 3 Abs. 1 FwG hat jede Gemeinde auf ihre Kosten eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten. Hierzu ist die Beschaffung und Vorhaltung von Einsatzfahrzeugen für die Feuerwehr notwendig.

Die Fahrzeugausstattung der Feuerwehr **muss** grundsätzlich der fortlaufenden Stadtentwicklung angepasst werden. Daher gilt es, einer Überalterung der Fahrzeuge und deren Ausrüstungen entgegenzuwirken. Aus diesem Grund wird für die Feuerwehr ein Fahrzeugbeschaffungsplan erarbeitet. Unter Berücksichtigung der Reparaturanfälligkeit und aufgrund gesetzlicher Vorschriften (z. B. Austausch von Reifensätzen, Erneuerung der druckführenden Teile etc.) sollte ein Maximalalter der Großfahrzeuge von 20-25 Jahren nur bei überdurchschnittlich gutem Zustand der Bestandsfahrzeuge überschritten werden. Bei Kleinfahrzeugen (z. B. KdoW) liegt diese Orientierungsgröße bei 10 - 15 Jahren.

Die Orientierungsgröße für Großfahrzeuge ergibt sich aus der zeitlich limitierten Lagervorhaltung von Ersatzteilen durch die Hersteller. Diese bedingt eine Kostenerhöhung bei Wartungen, Reparaturarbeiten und Beschaffungen von Ersatzteilen sowie eine Erhöhung der Ausfallzeiten ab einem Fahrzeugalter von über 20 Jahren.

Die Orientierungsgröße für Kleinfahrzeuge ergibt sich aus der im Regelfall höheren Laufleistung der Fahrzeuge. Hier ist aufgrund eines erhöhten Verschleißes lediglich mit 10 - 15 Jahren Nutzungsdauer zu rechnen.

Hinweis:

Die Orientierungsgrößen dienen als **Richtwerte**. Grundsätzlich ist eine Ersatzbeschaffung der Fahrzeuge in Abhängigkeit von ihrem betriebssicheren Zustand durchzuführen (Prüfung hinsichtlich feuerwehrtechnischer Einsatzbereitschaft). Ein schlechter Zustand kann die Nutzungsdauer reduzieren, während ein guter Zustand die Nutzungsdauer verlängern kann. Der Zustand ist gemäß § 57 DGUV Vorschrift 70 durch einen Sachkundigen (z. B. TÜV) zu prüfen. Die Prüfung des betriebssicheren Zustandes durch den Sachkundigen soll sowohl den verkehrssicheren als auch den arbeitssicheren Zustand des Fahrzeuges umfassen.

Die folgende Aufstellung der Fahrzeugstruktur ergibt sich aus den im Stadtgebiet festgestellten Gefährdungspotenzialen, einschließlich der Löschwasserversorgung, und den zur Verfügung stehenden Einsatzkräften. Zudem werden die Gebäudestruktur und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt.

Das Hauptaugenmerk liegt auf den Beschaffungen, die im Zeitraum des vorliegenden Bedarfsplans getätigt werden müssen. Ersatz- oder Neubeschaffungen zu einem späteren Zeitpunkt werden im

Rahmen des Gesamtkonzeptes ebenfalls dargestellt, sind jedoch auf Grundlage des Stadtentwicklungsprozesses, der Veränderung von DIN-Normen oder des Zustandes der einzelnen Feuerwehrfahrzeuge im Rahmen einer Fortschreibung des Bedarfsplans erneut zu überprüfen.

8.7.1 Fahrzeuge Gesamtwehr

Nachfolgend wird auf die Fahrzeuge der Gesamtwehr eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

Es ist zu beachten, dass die Ersatzbeschaffungen aller Fahrzeuge aufgrund ihres Alters nicht in den Zeitraum des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans fallen und somit die Bedarfsgerechtigkeit zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen ist.

- Das Tanklöschfahrzeug (TLF 16/25) ist ein Reservelöschfahrzeug der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim. Die Vorhaltung eines Reservefahrzeuges in Form von aussortierten / ersatzbeschafften Löschfahrzeugen kann empfohlen werden. Das Reservelöschfahrzeug ist am Standort Rippenweier stationiert.
- Das LF KatS wird als Katastrophenschutzfahrzeug des Bundes im Bedarfsfall im gesamten Stadtgebiet eingesetzt. Zudem ist es Teil des Löschwasserförderzuges des Landkreises. Eine Ersatzbeschaffung ist zur gegebenen Zeit vom Bund zu stellen. Sollte eine Ersatzbeschaffung seitens des Bundes zur gegebenen Zeit nicht erfolgen, ist eine kommunale Ersatzbeschaffung zu prüfen. Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass das LF KatS zwar für kommunale Bedarfe eingesetzt werden kann, jedoch jederzeit vom Bund abgezogen werden könnte und somit nicht als primäres Löschfahrzeug einer Abteilung angesehen werden sollte. Das LF KatS ist am Standort Sulzbach stationiert.
- Derzeit werden zwei Kommandowagen (KdoW) vorgehalten. Diese werden als bedarfsgerecht eingestuft und sollen entsprechend ersatzbeschafft werden. Der KdoW soll weiterhin dem Kommandanten zur Verfügung stehen, so dass im Einsatzfall schnellstmöglich eine entsprechende Führungskraft am Einsatzort eintrifft.
- Der Gerätewagen Transport Werkstatt/Jugendfeuerwehr (GW-T Werkstatt/JF) ist für den Transport von Materialien für die Jugendfeuerwehr und damit zur Förderung der Jugendfeuerwehr bedarfsgerecht. Hierdurch wird verhindert, auf einsatztaktisch erforderliche Fahrzeuge zurückgreifen zu müssen. Zudem wird er von den Gerätewarten als Logistikkomponente genutzt. Eine Ersatzbeschaffung ist erforderlich.
- Der PKW dient als kleines Logistikfahrzeug für die hauptamtlichen Beschäftigten. Der jeweils älteste KdoW wird hierfür genutzt, so dass ein rotierendes System vorliegt.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
TLF 16/25	1986	35	<i>Reservelöschfahrzeug</i>	
LF Kats	2011	10	<i>Bund</i>	
Einsatzleitfahrzeuge				
KdoW	2020	1	KdoW	2035
KdoW 2	2015	6	KdoW	2030
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
GW-T Werkstatt/JF	2011	10	GW-T Werkstatt/JF	2026
PKW	2014	7	PKW	2029

Tabelle 8.4 Fahrzeugbeschaffungen Gesamtwehr

8.7.2 Fahrzeuge Abteilung Stadt

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Stadt eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

Es ist zu beachten, dass die Ersatzbeschaffungen einiger Fahrzeuge aufgrund ihres Alters nicht in den Zeitraum des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans fallen und somit die Bedarfsgerechtigkeit zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen ist.

- Das Vorausrüstlöschfahrzeug (VRLF) ist für kleinere Brandeinsätze und technische Hilfeleistungen konzipiert. Zudem verfügt es über Langzeitatmer für Tunnelbrände. Es ist als bedarfsgerecht einzustufen und wird derzeit gleichwertig ersatzbeschafft. Das Fahrzeug wurde im engbebauten Altstadtbereich zudem in mehreren Baugenehmigungsverfahren angesetzt, wodurch eine Vorhaltung auch baurechtlich notwendig ist.
- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 16/12) kann sowohl bei umfangreichen Technischen Hilfeleistungen als auch bei Brandeinsätzen effektiv eingesetzt werden. Neben den vorgehaltenen HLF 20 und LF 20 wird ein drittes Löschgruppenfahrzeug als bedarfsgerecht eingestuft. Das Fahrzeug soll werktags tagsüber primär durch das Hauptamt besetzt und entsprechend ausgestattet werden. Damit der einsatztaktische Wert erhalten bleibt, ist eine Ersatzbeschaffung durch ein (Hilfeleistungs-)Löschgruppenfahrzeug vorzusehen. Neben der Ausstattung zur Brandbekämpfung soll hier ebenfalls Ausstattung zur Technischen Hilfeleistung (bspw. Hilfeleistungssatz) verlastet werden.
- Das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug (HLF 20) dient als Erstangriffsfahrzeug bei Technischen Hilfeleistungen und ist als bedarfsgerecht einzustufen. Eine Ersatzbeschaffung ist zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen.

- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 20) dient als Erstangriffsfahrzeug bei Brandeinsätzen und ist als bedarfsgerecht einzustufen. Eine Ersatzbeschaffung ist zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen.

- Die Drehleiter (DLK 23/12) ist aufgrund der Bebauungsstruktur zur Sicherstellung des zweiten Rettungsweges baurechtlich zwingend erforderlich.

Gemäß § 15 LBO gilt für Nutzungseinheiten mit einem Aufenthaltsraum: Es müssen in jedem Geschoss mindestens zwei voneinander unabhängige Rettungswege ins Freie vorhanden sein; beide Rettungswege dürfen jedoch innerhalb des Geschosses über denselben notwendigen Flur führen. Der zweite Rettungsweg kann eine weitere notwendige Treppe oder eine mit Rettungsgeräten der Feuerwehr erreichbare Stelle der Nutzungseinheit sein. Prinzipiell gilt gemäß § 34 Abs. 3 MBO, dass „Gebäude, deren zweiter Rettungsweg über Rettungsgeräte der Feuerwehr führt und bei denen die Oberkante der Brüstung von zum Anleitern bestimmten Fenstern oder Stellen mehr als 8 m über der Geländeoberfläche liegt, nur errichtet werden dürfen, wenn die Feuerwehr über die erforderlichen Rettungsgeräte wie Hubrettungsfahrzeuge verfügt.“ Allgemein geht man bei der Rechtsauslegung davon aus, dass ein Hubrettungsfahrzeug innerhalb der definierten Eintreffzeit von 10 Minuten am Einsatzort eintreffen soll. Da umliegende Drehleiterstandorte die Eintreffzeit in der Stadt Weinheim nicht einhalten können, muss das Hubrettungsfahrzeug durch die Feuerwehr Weinheim selbst gestellt werden.

Eine Ersatzbeschaffung der vorhandenen Drehleiter ist zur gegebenen Zeit vorzusehen. Aufgrund der Einsatzzahlen, den überörtlichen Unterstützungen sowie dem gegebenen Gefahrenpotenzial, wird die Vorhaltung einer **zweiten Drehleiter** empfohlen. Grundsätzlich soll diese als Redundanz im Stadtgebiet eingesetzt werden. Aufgrund der engen Altstadtbebauung und dem gleichzeitig hohen Gefahrenpotenzial, soll die Drehleiter speziell für die Altstadt ausgerichtet sein. Hierfür ist eine Drehleiter mit kurzem Radstand und hoher Wendigkeit erforderlich. Entsprechende Modelle sind zu prüfen. Sollte keine DLK 23/12 mit entsprechender Wendigkeit für die Altstadt gefunden werden, ist auf ein kleineres Drehleiter-Modell zurückzugreifen. Der Einsatz anderer Hubrettungsfahrzeuge (Hubsteiger, Teleskopmast etc.) ist aufgrund baurechtlicher Regelungen zur Schaffung von Feuerwehrflächen an Gebäuden nicht möglich.

- Der vorgehaltene Rüstwagen (RW) ist aufgrund des Gefahrenpotenzials der Technischen Hilfeleistung (insbesondere auf der Bundesautobahn) als bedarfsgerecht einzustufen. Eine Ersatzbeschaffung ist aufgrund des Alters zeitnah umzusetzen.
- Die vorgehaltenen Gerätewagen Umwelt, Transport und Energie dienen als Logistikkomponenten und sind für spezielle Einsatzlagen ausgestattet. Die Ersatzbeschaffung aller Fahrzeuge ist zur gegebenen Zeit zu überprüfen.
- Der Einsatzleitwagen 1 (ELW 1) ist mit Kommunikationsmitteln und weiterer Ausrüstung zur Führung taktischer Einheiten ausgerüstet und dient der Einsatzleitung am Einsatzort.

Aufgrund der Vielzahl und der immer komplexer werdenden Einsatzlagen ist ein ELW in einer Stadt wie Weinheim zwingend erforderlich.

- Die beiden Wechselladerfahrzeuge (WLF) und die dazugehörigen Abrollbehälter werden als bedarfsgerecht eingestuft und sollen zur gegebenen Zeit entsprechend ersetzt werden. Die Ersatzbeschaffung der Abrollbehälter erfolgt nach Zustand. Jedoch kann es notwendig sein, verlastete Materialien vor der Ersatzbeschaffung des gesamten Abrollbehälters neu zu beschaffen.
- Die beiden Mannschaftstransportwagen (MTW) dienen dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem werden sie für Dienstfahrten und die Jugendfeuerwehr genutzt. Es sind somit vielfältig einsetzbare Fahrzeuge, die ersatzbeschafft werden sollen.
- Das Kleineinsatzfahrzeug (KEF) Baujahr 2013 dient der Personenrettung im Saugkopftunnel sowie der Erkundung auf Waldwegen. Aufgrund der besonderen Anforderungen des Rettungstunnels (schmale Bauweise) ist das Fahrzeug als bedarfsgerecht einzustufen.
- Das Kleineinsatzfahrzeug (KEF) Baujahr 1991 dient der Erkundung von Waldwegen und dem Transport von Einsatzmaterialien in den Außenbereichen. Eine Ersatzbeschaffung läuft bereits. Das KEF soll zusätzlich dem ZvD als Kommandowagen dienen.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
VRLF	2001	20	<i>läuft bereits</i>	
LF 16/12 cafs	2001	20	(H)LF20	2021
HLF20	2013	8	HLF 20	2033
LF 30/30	2017	4	LF 20	2037
Hubrettungsfahrzeuge				
DLK 23/12	2017	4	DLK 23/12	2037
-			DLK 23/12	2022
Rüst- und Gerätefahrzeuge				
RW2	1999	22	RW	2021
GW - U	2013	8	GW	2033
GW - T	2015	6	GW	2030
GW-Energie	2016	5	GW	2031
Einsatzleitfahrzeuge				
ELW1	2011	10	ELW1	2031
Wechseladerfahrzeuge und Abrollbehälter				
AB-Mulde	2007	14	<i>nach Zustand</i>	
AB-MZW			<i>nach Zustand</i>	
AB-Pritsche			<i>nach Zustand</i>	
AB-ASG			<i>nach Zustand</i>	
AB-Löschmittel			<i>nach Zustand</i>	
WLF 1	2008	13	WLF	2028
WLF2	2010	11	WLF	2030
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
Anhänger	2001	20	<i>nach Zustand</i>	
MTW 1	2020	1	MTW	2035
MTW 2	2020	1	MTW	2035
KEF	1991	30	KEF	2021
KEF	2013	8	KEF	2028

Tabelle 8.5 Fahrzeugbeschaffungen Abt. Stadt

8.7.3 Fahrzeuge Abteilung Sulzbach

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Sulzbach eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 8/6) kann sowohl bei der Technischen Hilfeleistung als auch bei Brandeinsätzen effektiv eingesetzt werden. Das Fahrzeug soll gleichwertig ersatzbeschafft werden.
- Der Mannschaftstransportwagen (MTW) dient dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem wird er für Dienstfahrten und die Jugendfeuerwehr genutzt. Er ist somit ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug und soll ersatzbeschafft werden.
- Das Kleineinsatzfahrzeug (KEF) dient der Erkundung von Waldwegen und dem Transport von Einsatzmaterialien in den Außenbereichen. Hierdurch soll die Erreichbarkeit in den Außenbereichen (bspw. Sulzbacher Hof) gewährleistet werden.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
LF 8/6	1997	24	(H)LF 10	läuft bereits
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
MTW	2020	1	MTW	2035
Anhänger	1999	22	<i>nach Zustand</i>	
KEF	2012	9	KEF	2027

Tabelle 8.6 Fahrzeugbeschaffungen Abt. Sulzbach

Hinweis:

Neben den dargestellten Löschfahrzeugen ist zudem das LF KatS am Standort stationiert.

8.7.4 Fahrzeuge Abteilung Lützel-/Hohensachsen

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Lützel-/Hohensachsen eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

Es ist zu beachten, dass die Ersatzbeschaffungen einiger Fahrzeuge aufgrund ihres Alters nicht in den Zeitraum des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans fallen und somit die Bedarfsgerechtigkeit zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen ist.

- Das Vorauslöschfahrzeug (VLF) dient der Erkundung und der Bekämpfung von Kleinbränden. Es dient zudem als Redundanz für das VRLF der Abteilung Stadt und ist baurechtlich vorzuhalten.
- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 8) kann bei Brandeinsätzen effektiv eingesetzt werden. Es stellt somit eine sinnvolle Ergänzung zum HLF 20 dar. Auf Basis des Gefährdungspotenzials und der Einsatzkräftestärke ist ein zweites Löschgruppenfahrzeug als bedarfsgerecht anzusehen. Das Fahrzeug soll durch ein LF 10 ersatzbeschafft werden.

- Das Hilfeleistungslöschgruppenfahrzeug (HLF 20) dient als Erstangriffsfahrzeug bei Bränden und Technischen Hilfeleistungen und ist als bedarfsgerecht einzustufen. Eine Ersatzbeschaffung ist zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen.
- Das Kleineinsatzfahrzeug (KEF) dient als Logistikkomponente dem Transport von Einsatzmaterialien. Es stellt eine sinnvolle Ergänzung zu den vorhandenen Löschfahrzeugen dar und ist als bedarfsgerecht einzustufen. Bei der Ersatzbeschaffung durch einen GW-T soll eine Fahrzeugausführung mit Ladeboardwand und Rollcontainern vorgesehen werden.
- Die beiden Mannschaftstransportwagen (MTW) dienen dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem werden sie für Dienstfahrten und die Jugendfeuerwehr genutzt. Es sind somit vielfältig einsetzbare Fahrzeuge, die ersatzbeschafft werden sollen.
- Eine Ersatzbeschaffung der beiden Anhänger wird nicht als zwingend erforderlich angesehen. Der Transport der Einsatzmaterialien kann durch den GW-T mit Ladeboardwand übernommen werden.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
VLF	2003	18	VLF	läuft bereits
LF8	1997	24	LF 10	läuft bereits
HLF20	2017	4	HLF 20	2037
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
KEF	2012	9	GW-T	2027
MTW	2006	15	MTW	2021
MTW	2012	9	MTW	2027
Anhänger Wasserschaden				-
Schlauchanhänger				-

Tabelle 8.7 Fahrzeugbeschaffungen Abt. Lützel-/Hohensachsen

8.7.5 Fahrzeuge Abteilung Oberflockenbach

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Oberflockenbach eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

Es ist zu beachten, dass die Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs aufgrund des Alters nicht in den Zeitraum des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans fällt und somit die Bedarfsgerechtigkeit zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen ist.

- Das Tanklöschfahrzeug (TLF 8/18) ist speziell für Waldbrände konzipiert und wird somit im gesamten Stadtgebiet eingesetzt. Aufgrund des Gefahrenpotenzials von

Vegetationsbränden ist die Vorhaltung eines Tanklöschfahrzeugs mit entsprechender Geländegängigkeit zwingend erforderlich. Das TLF soll daher durch ein Tanklöschfahrzeug 3000 mit Staffelnkabine ersatzbeschafft werden. Das Staffelfahrzeug entspricht der derzeitigen Einsatzkräftestärke. Die Löschwassermenge auf dem Fahrzeug kann zudem im Vergleich zum jetzigen TLF erhöht werden. Das TLF 3000 Staffel soll eine maximale Geländegängigkeit aufweisen, um in den Außenbereichen bei Vegetationsbränden effektiv eingesetzt werden zu können.

- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 10) kann bei Brandeinsätzen effektiv eingesetzt werden. Zudem kann das Fahrzeug auch bei der Technischen Hilfeleistung eingesetzt werden. Das Fahrzeug soll zur gegebenen Zeit gleichwertig ersatzbeschafft werden.
- Der Mannschaftstransportwagen (MTW) dient dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem wird er für Dienstfahrten und die Jugendfeuerwehr genutzt und ist das Zugfahrzeug für den Mehrzweckanhänger. Er ist somit ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug und soll ersatzbeschafft werden.
- Das Kleineinsatzfahrzeug (KEF) dient als Einsatzfahrzeug für die Helfer vor Ort sowie aufgrund der Geländegängigkeit zur Erkundung im Gelände. Der Einsatz der ehrenamtlichen Kräfte ist sehr positiv hervorzuheben. Es ist darauf hinzuweisen, dass es sich beim „Helfer vor Ort“ prinzipiell nicht um eine Aufgabe der Feuerwehr handelt und die entsprechende Ausstattung nicht als Kostenpunkt der Feuerwehr angesetzt werden darf. Eine weitere Vorhaltung ist zum Wohl der Bevölkerung jedoch wünschenswert.
- Der Mehrzweckanhänger soll nach Zustand ersatzbeschafft werden.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
TLF 8/18	1982	39	TLF3000 St	2022
LF10	2012	9	(H)LF 10	2032
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
MTW	2020	1	MTW	2035
KEF	2010	11	KEF	2025
MZA			<i>nach Zustand</i>	

Tabelle 8.8 Fahrzeugbeschaffungen Oberflockenbach

8.7.6 Fahrzeuge Abteilung Rippenweier

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Rippenweier eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

- Das Löschgruppenfahrzeug (LF 10) kann sowohl bei der Technischen Hilfeleistung als auch bei Brandeinsätzen effektiv eingesetzt werden. Das Fahrzeug soll zur gegebenen Zeit durch ein Mittleres Löschfahrzeug (MLF) ersatzbeschafft werden. Das MLF soll als Fahrzeugtyp der Massenkategorie M I (bis 9t) und mit dem größtmöglichen Wassertank (gemäß DIN: 1.000 Liter) sowie Material zur Technischen Hilfeleistung ausgestattet werden. Zudem sollte es über einen Allradantrieb verfügen. Das Fahrzeug besitzt im Vergleich zum LF 10 zwar nur über eine Staffelnkabine (6 Einsatzkräfte), hat aber ebenfalls das feuerwehrtechnische Material für eine Gruppe verlastet. Aufgrund der Vorhaltung eines MTWs (9 Sitzplätze) entspricht das Staffelfahrzeug zudem der Einsatzkräftestärke. So stehen gemäß Abschnitt 5.1.5 nicht mehr als 15 Einsatzkräfte zur Verfügung.
- Der Mannschaftstransportwagen (MTW) dient dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem wird er für Dienstfahrten und die Jugendfeuerwehr genutzt. Er ist somit ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug und soll ersatzbeschafft werden.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
LF 10	2005	16	MLF	2025
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
MTW	2007	14	MTW	2022

Tabelle 8.9 Fahrzeugbeschaffungen Abt. Rippenweier

8.7.7 Fahrzeuge Abteilung Ritschweier

Nachfolgend wird auf das Fahrzeugkonzept der Abteilung Ritschweier eingegangen. Bezüglich der zukünftigen Fahrzeugstruktur ergeben sich folgende Anpassungen mit den jeweiligen Beweggründen und Einflussfaktoren.

Es ist zu beachten, dass die Ersatzbeschaffung eines Fahrzeugs aufgrund des Alters nicht in den Zeitraum des vorliegenden Feuerwehrbedarfsplans fällt und somit die Bedarfsgerechtigkeit zum gegebenen Zeitpunkt erneut zu überprüfen ist.

- Das Tanklöschfahrzeug (TLF 8/18) ist ein geländegängiges Fahrzeug mit Truppkabine und kann insbesondere bei Vegetationsbränden effektiv eingesetzt werden. Auf Basis der Einsatzkräfteanzahl und -verfügbarkeit sowie der Möglichkeit für einen effektiven Erstangriff soll zukünftig ein Staffelfahrzeug vorgehalten werden. Das Fahrzeug soll durch ein Tragkraftspritzenfahrzeug mit Wasser (TSF-W) ersatzbeschafft werden. Das TSF-W soll hierfür mit Allradantrieb und mit dem größtmöglichen Wassertank (gemäß DIN: 750 Liter) ausgestattet werden. Die verlastete Tragkraftspritze ermöglicht den effektiven Aufbau einer

Wasserversorgung über lange Wegestrecke. Zudem kann das Fahrzeug automatisch im „Pump-and-Roll“-Modus eingesetzt werden. Da die Abteilung Ritschweier gemeinsam mit der Abteilung Oberflockenbach alarmiert wird, kann durch das TLF 3000 Staffel die notwendige Wassermenge am Einsatzort gestellt oder mittels Pendelverkehrs besorgt werden. Die Fahrzeuge stellen somit eine sinnvolle Ergänzung dar.

- Der Mannschaftstransportwagen (MTW) dient dem Transport von Einsatzkräften im Einsatzfall. Zudem wird er für Dienstfahrten genutzt. Er ist somit ein vielfältig einsetzbares Fahrzeug und soll ersatzbeschafft werden.

IST			SOLL	
	Baujahr	Alter	Fahrzeug	Jahr
Löschfahrzeuge				
TLF 8/18	1982	39	TSF-W	2022
Sonstige Fahrzeuge und Anhänger				
MTW	2014	7	MTW	2029
Anhänger			<i>nach Zustand</i>	

Tabelle 8.10 Fahrzeugbeschaffungen Ritschweier

8.7.8 Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen

Insgesamt müssen in den nächsten Jahren folgende Fahrzeuge altersbedingt ersatzbeschafft werden.

Abteilung	Fahrzeugtyp IST	Baujahr	Fahrzeugtyp SOLL	Geplante Beschaffung
Nächste 5 Jahre				
Stadt	VRLF	2001	VRLF	läuft bereits
Sulzbach	LF 8/6	1997	(H)LF10	läuft bereits
Lützel-/Hohensachsen	VLF	2003	VLF	läuft bereits
Lützel-/Hohensachsen	LF8	1997	LF 10	läuft bereits
Lützel-/Hohensachsen	MTW	2006	MTW	2021
Stadt	RW2	1999	RW	2021
Stadt	LF 16/12 cafs	2001	(H)LF20	2021
Stadt	KEF	1991	KEF	2021
Oberflockenbach	TLF 8/18	1982	TLF3000 St	2022
Rippenweier	MTW	2007	MTW	2022
Ritschweier	TLF 8/18	1982	TSF-W	2022
Stadt	-		DLK 23/12	2022
Oberflockenbach	KEF	2010	KEF	2025
Rippenweier	LF10	2005	MLF	2025
Gesamtwehr	GW-T Werkstatt/JF	2011	GW-T Werkstatt/JF	2026
Nächste 5 bis 10 Jahre				
Lützel-/Hohensachsen	KEF	2012	GW-T	2027
Lützel-/Hohensachsen	MTW	2012	MTW	2027
Sulzbach	KEF	2012	KEF	2027
Stadt	KEF	2013	KEF	2028
Stadt	WLF 1	2008	WLF	2028
Ritschweier	MTW	2014	MTW	2029
Gesamtwehr	PKW	2014	PKW	2029
Gesamtwehr	KdoW 2	2015	KdoW	2030
Stadt	WLF2	2010	WLF	2030
Stadt	GW - T	2015	GW	2030
Stadt	GW-Energie	2016	GW	2031
Stadt	ELW1	2011	ELW1	2031

Tabelle 8.11 Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen Teil 1

Abteilung	Fahrzeugtyp IST	Baujahr	Fahrzeugtyp SOLL	Geplante Beschaffung
Mehr als 10 Jahre				
Oberflockenbach	LF10	2012	(H)LF 10	2032
Stadt	GW - U	2013	GW	2033
Stadt	HLF20	2013	HLF 20	2033
Oberflockenbach	MTW	2020	MTW	2035
Stadt	MTW 1	2020	MTW	2035
Stadt	MTW 2	2020	MTW	2035
Gesamtwehr	KdoW	2020	KdoW	2035
Sulzbach	MTW	2020	MTW	2035
Lützel-/Hohensachsen	HLF20	2017	HLF 20	2037
Stadt	LF 30/30	2017	LF 20	2037
Stadt	DLK 23/12	2017	DLK 23/12	2037
Sonstige				
Gesamtwehr	TLF 16/25	1986	Reservelöschfahrzeug	
Oberflockenbach	MZA			nach Zustand
Ritschweier	Anhänger			nach Zustand
Stadt	AB-Mulde	2007		nach Zustand
Stadt	AB-MZW			nach Zustand
Stadt	AB-Pritsche			nach Zustand
Stadt	AB-ASG			nach Zustand
Stadt	AB-Löschmittel			nach Zustand
Stadt	Anhänger	2001		nach Zustand
Sulzbach	Anhänger	1999		nach Zustand
Gesamtwehr	LF Kats	2011		Bund
Lützel-/Hohensachsen	Anhänger Wasserschaden			-
Lützel-/Hohensachsen	Schlauchanhänger			-

Tabelle 8.12 Zusammenfassung Fahrzeugbeschaffungen Teil 2

8.8 Verbesserung der Einsatzmittel

Gemäß § 3 Abs. 1 FWG hat jede Gemeinde auf ihre Kosten eine den örtlichen Verhältnissen entsprechende leistungsfähige Feuerwehr aufzustellen, auszurüsten und zu unterhalten. Im Folgenden wird daher auf Basis des analysierten IST-Zustandes und des Gefahrenpotenziales die notwendige technische Ausstattung der Feuerwehren dargelegt.

8.8.1 Persönliche Schutzausrüstung (Einsatzkleidung)

Die Freiwillige Feuerwehr Weinheim ist im Bereich der Persönlichen Schutzausrüstung grundsätzlich gut aufgestellt. Defizite gibt es derzeit bei den Platzverhältnissen zur Lagerung der Einsatzkleidung sowie der fehlenden Dokumentation der Waschgänge und Hitzebeaufschlagung.

Zur Überbrückung der Reinigungszeit soll weiterhin eine ausreichende Anzahl an Einsatzkleidung als Reserve vorgehalten werden. Hierdurch soll die Einsatzbereitschaft jederzeit sichergestellt werden. Bedarfsgerecht ist **mindestens ein vollständiger Bekleidungssatz in allen gängigen Größen**. Darüber hinaus ist es im Regelfall erforderlich, in den häufig getragenen Größen bis zu vier vollständigen Sätzen vorzuhalten.

Eine gesetzlich vorgeschriebene maximale Nutzungsdauer für Einsatzkleidung existiert nicht. Die Wirksamkeit der Einsatzkleidung, insbesondere HuPF Teil 1 und Teil 4, ist vom Zustand des darin verarbeiteten Elements zur Wärmeisolation abhängig. Die Lebensdauer der Isolationsschicht (Membran) wird durch folgende Einflussfaktoren bestimmt:

- Tragezeit (Dienst- und Einsatzbeteiligung),
- Anzahl der Hitzebeanspruchungen,
- Anzahl der Waschgänge,
- äußere Beschädigungen,
- sonstige mechanische Beanspruchungen.

Die Nutzungsdauer der Einsatzkleidung kann sich dadurch sehr unterschiedlich darstellen. Die Entscheidung über Aussonderung und Ersatzbeschaffung von Einsatzkleidung muss daher im Einzelfall erfolgen. Erfahrungen von Herstellern und Feuerwehren lassen eine durchschnittliche Nutzungsdauer von 10 Jahren als Planungsgrundlage realistisch erscheinen. Eine über diesen Zeitraum hinausgehende Nutzungsdauer kann nur bei nachgewiesener geringer Beanspruchung sicher vertreten werden. Hierzu soll zukünftig die notwendige **Dokumentation der Nutzung und Waschgänge** durchgeführt werden.

Das Einsatzstellenhygienekonzept, welches in einer Arbeitsgruppe entwickelt wird, ist schnellstmöglich umzusetzen.

Im Kontext der zusätzlichen hauptamtlichen Stellen ist im Rahmen einer Organisationsuntersuchung zu überprüfen, ob die Reinigung der Einsatzkleidung zukünftig durch die hauptamtlichen Beschäftigten durchgeführt werden soll.

8.8.2 Wärmebildkamera

Die Einsatzmöglichkeiten einer Wärmebildkamera sind vielfältig, darunter z. B.

- Lokalisierung des Brandortes,
- Absuche von verrauchten Räumen,
- Orientierung im Raum (Rückzugssicherung, Selbstschutz),
- gezielte Nachlöscharbeiten durch Aufspüren von Glutnestern,
- Vermisstensuche.

Für viele Anwendungen muss die Wärmebildkamera bereits in der Anfangsphase des Einsatzes bereitstehen. Daher entwickelt sich die Wärmebildkamera zum Stand der Technik auf allen Erstangriffsfahrzeugen mit Atemschutzausrüstung. Nicht alle Abteilungen der Freiwilligen Feuerwehr Weinheim verfügen über eine Wärmebildkamera. Grundsätzlich kann empfohlen werden, alle Abteilungen mit entsprechender Technik auszustatten. Daher soll eine Wärmebildkamera für die Abt. Ritschweier beschafft werden.

8.8.3 Alarmierungssicherheit

Prinzipiell ist die Freiwillige Feuerwehr Weinheim im Bereich Alarmierungssicherheit gut aufgestellt. Im Bereich Oberflockenbach bestehen Probleme mit der Erreichbarkeit der Melder. Auf Basis der Sirenenstandorte im Abschnitt 5.3.2 kann zudem festgestellt werden, dass hier keine optimale Verteilung der Sirenenstandorte vorliegt und teilweise aufgrund der Bebauung des Stadtgebietes und Reichweiten der Sirenen keine Alarmierung mittels Sirene möglich ist. Zur optimalen Ausleuchtung der Sirenen ist ein gesondertes Konzept zu erstellen. Weiterhin ist zukünftig die Umstellung der Sirenen auf eine digitale Alarmierung vorzusehen.

8.8.4 Warnung der Bevölkerung

Sirenen dienen nicht nur der Alarmierung der Einsatzkräfte, sondern stellen auch einen wichtigen Baustein zur Warnung der Bevölkerung im Katastrophenfall dar. Eine umfassende Sirenenabdeckung des Stadtgebietes ist somit auch im Kontext des Katastrophenschutzes erforderlich.

Grundsätzlich sind Sirenen mit Durchsagefunktion deutlich effektiver zur Warnung der Bevölkerung einzusetzen und verfügen in der Regel über eine Notstromversorgung bzw. -pufferung. Bei neuen Sirenenstandorten bzw. bei Defekt vorhandener Sirenen soll auf die Einrichtung entsprechender neuer Sirenen geachtet werden. Ebenso wird empfohlen mobile Lautsprecheranlagen für Fahrzeuge vorzuhalten, so dass im Bedarfsfall neben der Warnung mittels Sirenen ergänzende Informationen übermittelt werden können. Im Rahmen der Notfallplanung sind entsprechende Konzepte zur Warnung der Bevölkerung stetig fortzuschreiben.

8.8.5 Löschwasserversorgung

Im Kapitel 6.3 wird die momentane Löschwassersituation im Stadtgebiet dargestellt.

Ein Teil der festgestellten Löschwasserdefizite befindet sich bei landwirtschaftlichen Anwesen im Außenbereich. Hier wird empfohlen, die Eigentümer zur Einrichtung von Löschwasserentnahmestellen (z. B. Löschwasserbehälter, -brunnen oder -teiche) aufzufordern. Gemäß § 3 Abs. 3 Nr. 2 kann der Bürgermeister Eigentümer und Besitzer von abgelegenen Gebäuden (Außenbereiche) dazu verpflichten, Löschwasseranlagen für diese Gebäude zu errichten und zu unterhalten.

Bei Löschwasserdefiziten im Bebauungszusammenhang, also nicht in abgelegenen Bereichen, ist die Stadt bzw. die SWW anzuhalten, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen. Entsprechende Maßnahmen werden mit der Feuerwehr bereits abgestimmt. Hierbei ist zu beachten, dass die SWW sowohl die Trinkwasserhygiene als auch die Wirtschaftlichkeit dem Löschwasserbedarf gegenüberstellen muss. Sollten die Löschwasserbedarfe somit nicht aus dem Trinkwasserversorgungsnetz gedeckt werden können, sind seitens der Stadt Weinheim zusätzliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Löschwassermengen umzusetzen. Hierunter fallen zunächst bauliche Maßnahmen, wie die Einrichtung von Löschteichen oder -zisternen sowie die Vorhaltung mobiler Löschwassermengen (bspw. durch TLFs).

Die vorhandenen Löschwasserdefizite machen die Vorhaltung von Fahrzeugen mit Löschwasserreserven sowie eine ausreichende feuerwehrtechnische Ausstattung zum Aufbau einer Wasserversorgung über lange Wegestrecke erforderlich. Dies wird im Fahrzeugkonzept berücksichtigt.

Bei der Festlegung von Baugebieten ist durch die Stadt auf die Einhaltung des Mindestlöschwasserbedarfs in Anlehnung an das DVGW-Arbeitsblatt W405 zu achten. Dieses legt die Mindeststandards je baulicher Nutzung und der Gefahr der Brandausbreitung fest. Im Rahmen neuer Baugenehmigungsverfahren wird von Seiten der Feuerwehr auf eine ausreichende Löschwassermenge hingewirkt.

9 Fortschreibung

Die Grundlagen zur Erstellung eines Feuerwehrbedarfsplans verhalten sich dynamisch. Aus diesem Grund ist es notwendig, den Feuerwehrbedarfsplan in regelmäßigen Zeitabständen fortzuschreiben. Im Rahmen einer Fortschreibung werden die durchgeführten Maßnahmen und Auswirkungen analysiert und bewertet. Dadurch kann die Entwicklung der Feuerwehr strukturiert weitergeführt und nach Bedarf durch weitere Maßnahmen ergänzt werden.

Der Feuerwehrbedarfsplan der Feuerwehr der Stadt Weinheim soll in Zeitabständen von 5 Jahren fortgeschrieben werden. Der vorliegende Feuerwehrbedarfsplan soll daher im Jahre 2026 überarbeitet werden.

Werden innerhalb dieser Zeit wesentliche Änderungen erkannt, soll eine außerordentliche Fortschreibung zu diesen Abweichungen erfolgen. Eine wesentliche Änderung ist beispielsweise die grundlegende Nichteinhaltung des Erreichungsgrades des vereinbarten Schutzzieles. Hierzu ist ein stetiges Controlling durchzuführen.

10 Maßnahmenliste

Lfd. Nr.	Bereich	Sachverhalt/ Feuerwehreinheit	geschätzte Kosten	Zeitraum	Maßnahme	Lfd. Nr. im BSBP
Gebäude						
1.	Gebäude	Alle Abteilungen	Noch zu ermitteln	2021	Schaffung angemessener Lagermöglichkeiten für Gefahrstoffe; oder Entfernung der gelagerten Gefahrstoffe	8.6.
2.	Gebäude	Abt. Stadt	Noch zu ermitteln	2022-2023	Schaffung/Prüfung von zusätzlichen sechs Stellplätzen	8.6.1
3.	Gebäude	Abt. Stadt, Abt. Rippenweier	Noch zu ermitteln	2022	Einrichtung von DIN-gerechten Abgasabsauganlagen an allen Fahrzeuge	8.6.1 8.6.2 8.6.4 8.6.6
4.	Gebäude	Abt. Sulzbach	Noch zu ermitteln	2022-2023	Prüfung der Einrichtung eines ausreichend großen Umkleidebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden	8.6.2
5.	Gebäude	Abt. Lützel-/Hohensachsen	15.000€	2022-2023	Ausleuchten des Außenbereiches; Fliesenbereich rutschfest gestalten	8.6.3
6.	Gebäude	Abt. Oberflockenbach	50.000€	2022-2023	Einrichtung eines Stellplatzes für den MTW	8.6.4
7.	Gebäude	Abt. Rippenweier	Noch zu ermitteln	2022-2023	Einrichtung eines ausreichend großen Umkleidebereiches sowie sanitärer Anlagen neben den Umkleiden	8.6.5
8.	Gebäude	Abt. Ritschweier	5.000€	2021-2023	Markierung der Stufen; Rutschfester Bodenbelag	8.6.6
9.	Gebäude	Abt. Ritschweier	5.000€	2022-2023	Erneuerung des Tores (MTW)	8.6.6
10.	Gebäude	Abt. Ritschweier	-	2022-2023	Organisatorische Vergrößerung des Umkleidebereiches	8.6.6
11.	Gebäude	Abt. Oberflockenbach Abt. Rippenweier	2 x 5.000€ = 10.000€	2024-2025	Prüfung/Schaffung einer Notstromeinspeisemöglichkeit	8.6.5 8.6.6
12.	Gebäude	Abt. Stadt	Noch zu ermitteln	2024-2025	Einrichtung ausreichend großer Umkleiden durch Anbau (Verlagerung des Fitnessraums und der Kleiderkammer); Schaffung von Büroräumen; Schaffung von Umkleiden für das Hauptamt	8.6.1
13.	Gebäude	Abt. Lützel-/Hohensachsen	2.000€	2024-2025	Nachrüstung einer Anlage zur Druckluftherhaltung	8.6.3
14.	Gebäude	Abt. Oberflockenbach	-	2024-2025	Schaffung eine ausreichend großen Damenumkleide	8.6.4

Lfd. Nr.	Bereich	Sachverhalt/ Feuerwehreinheit	geschätzte Kosten	Zeitraum	Maßnahme	Lfd. Nr. im BSBP
15.	Gebäude	Abt. Stadt	20.000€	2026-2027	Einfriedung des Feuerwehrhauses	8.6.1
16.	Gebäude	Abt. Lützel-/Hohensachsen	100.000€	2026-2027	Ausgestaltung des Übungsgebietes im Außenbereich	8.6.3
17.	Gebäude	Abt. Rippenweier	600€ p/a	Ab 2021	Telefon- und Internetanschluss	8.3.5
Fahrzeuge						
18.	Fahrzeuge	Lützel-/Hohensachsen	263.000€	läuft	VLF	8.7.4
19.	Fahrzeuge	Lützel-/Hohensachsen	350.000€ + 55.000€	läuft	LF 10	8.7.4
20.	Fahrzeuge	Stadt	270.000€	läuft	VRLF	8.7.2
21.	Fahrzeuge	Stadt	450.000€	2021	RW	8.7.2
22.	Fahrzeuge	Sulzbach	393.000€	läuft	(H)LF 10	8.7.3
23.	Fahrzeuge	Lützel-/Hohensachsen	60.000€	2021	MTW	8.7.4
24.	Fahrzeuge	Stadt	420.000€	2021	(H)LF20	8.7.2
25.	Fahrzeuge	Stadt	60.000€	2021	KEF	8.7.2
26.	Fahrzeuge	Oberflockenbach	350.000€	2022	TLF3000 St	8.7.5
27.	Fahrzeuge	Rippenweier	60.000€	2022	MTW	8.7.6
28.	Fahrzeuge	Ritschweier	260.000€	2022	TSF-W	8.7.7
29.	Fahrzeuge	Stadt	750.000€	2022	DLK 23/12	8.7.2
30.	Fahrzeuge	Oberflockenbach	70.000€	2025	KEF	8.7.5
31.	Fahrzeuge	Rippenweier	260.000€	2025	MLF	8.7.6
32.	Fahrzeuge	Gesamtweier	60.000€	2026	GW-T Werkstatt/JF	8.7.1
Einsatzmittel						
33.	Einsatzmit- tel	Sicherstellung der Einsatz- stellenhygiene	Noch zu ermitteln	2021-2022	Erstellung eines Konzeptes zur Einsatzstellenhygiene mit entsprechender Vorhaltung von Ausrüstung (bspw. Wechsel- kleidung)	8.8.1
34.	Einsatzmit- tel	Schallkonzept für Sirenenstandorte	Noch zu ermitteln	2021-2026	Mittels Schallkonzept soll die Ausleuchtung der Sirenen überprüft und angepasst werden; Sirenen mit Durchsage- möglichkeiten sind zu berücksichtigen.	8.8.3
35.	Einsatzmit- tel	PSA	Noch zu ermitteln	jährlich	Einsparungen durch Insourcing	8.8.1

Lfd. Nr.	Bereich	Sachverhalt/ Feuerwehreinheit	geschätzte Kosten	Zeitraum	Maßnahme	Lfd. Nr. im BSBP
Personal						
36.	Personal	Hauptamtliche Stellen	60.000€ x 7 = 420.000€	jährlich	Schaffung von sieben zusätzlichen Stellen im Hauptamt zur Einhaltung des Schutzzieles werktags tagsüber	8.4.1
37.	Personal	Allg. Förderung des Ehrenamtes		jährlich		8.3.4
38.	Personal	Aufwandsentschädigung für Funktionsträger		jährlich		8.5
39.	Personal	Einsatzkräftegewinnung				8.3.3
40.	Personal	Einsatzleiter vom Dienst		jährlich		8.5
Vorbeugender Brand- und Gefahrenschutz						
41.	Vorbeugender Brandschutz	Löschwasserversorgung	-	2021-2026	Stetige Fortschreibung und Umsetzung eines Löschwasserkonzeptes zur Sicherstellung der Löschwasserversorgung	8.8.5
Bedarfsplanung						
42.	Bedarfsplanung	Fortschreibung Bedarfsplan	20.000€	2026	Erstellung eines Feuerwehrbedarfsplans	9

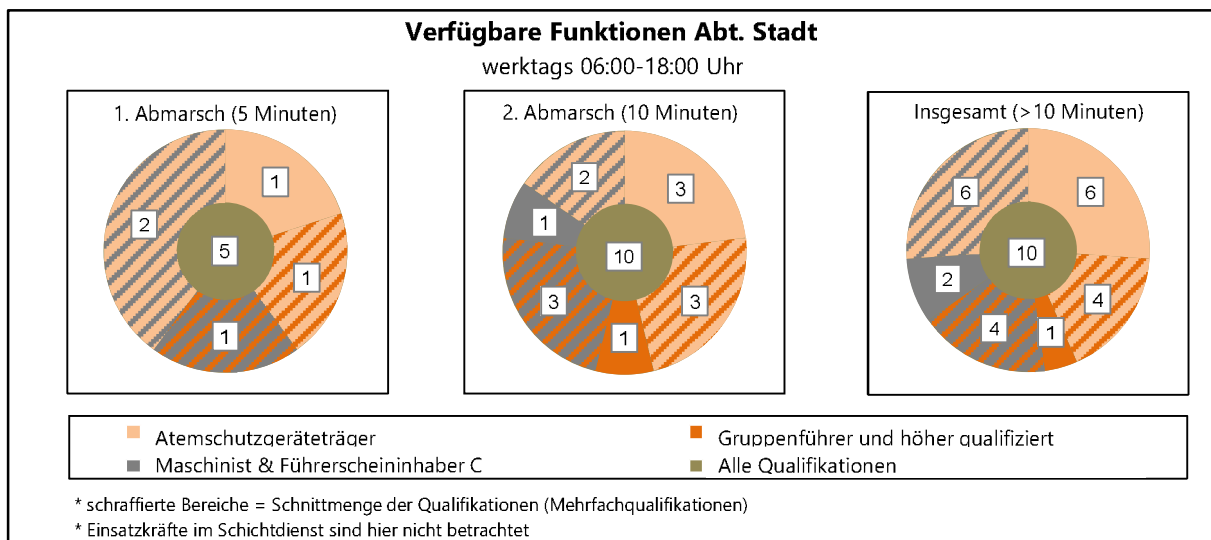
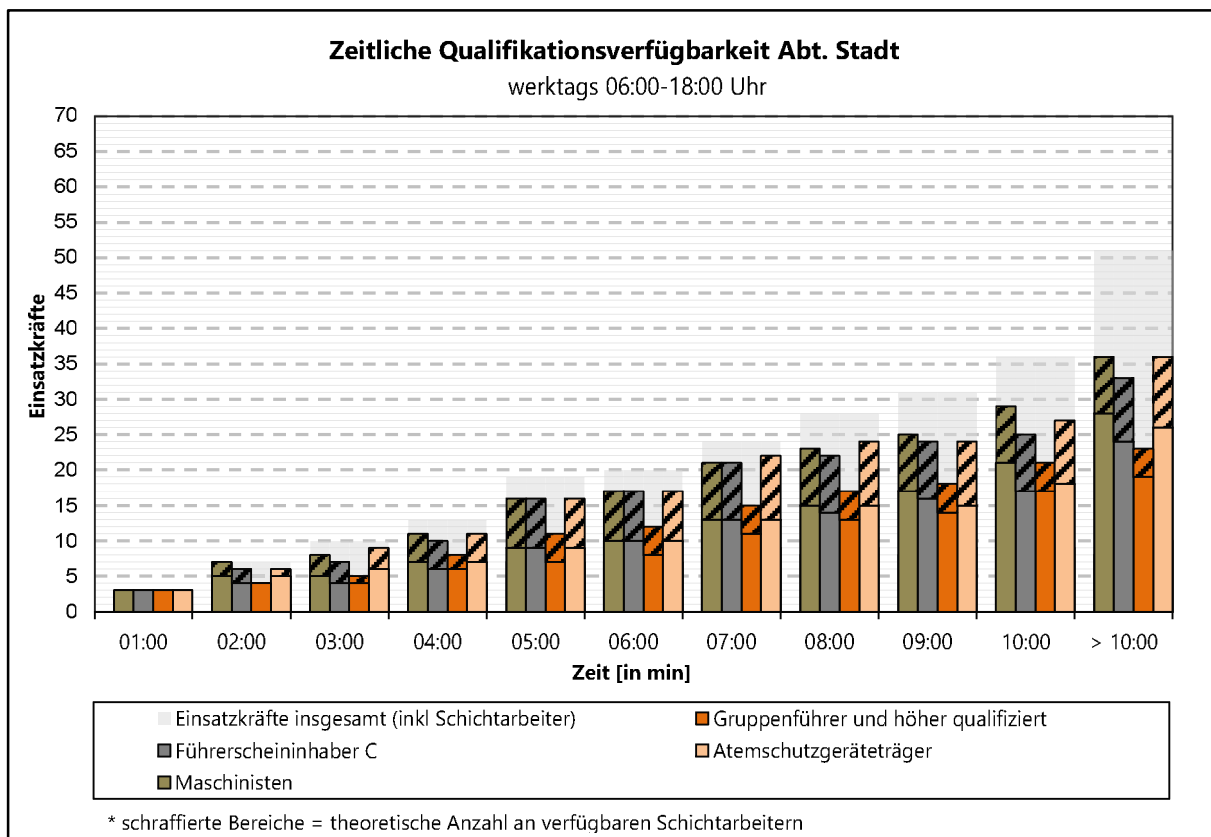
Anhänge

Anhang A

Ergänzungen zur Einsatzkräfteverfügbarkeitsanalyse

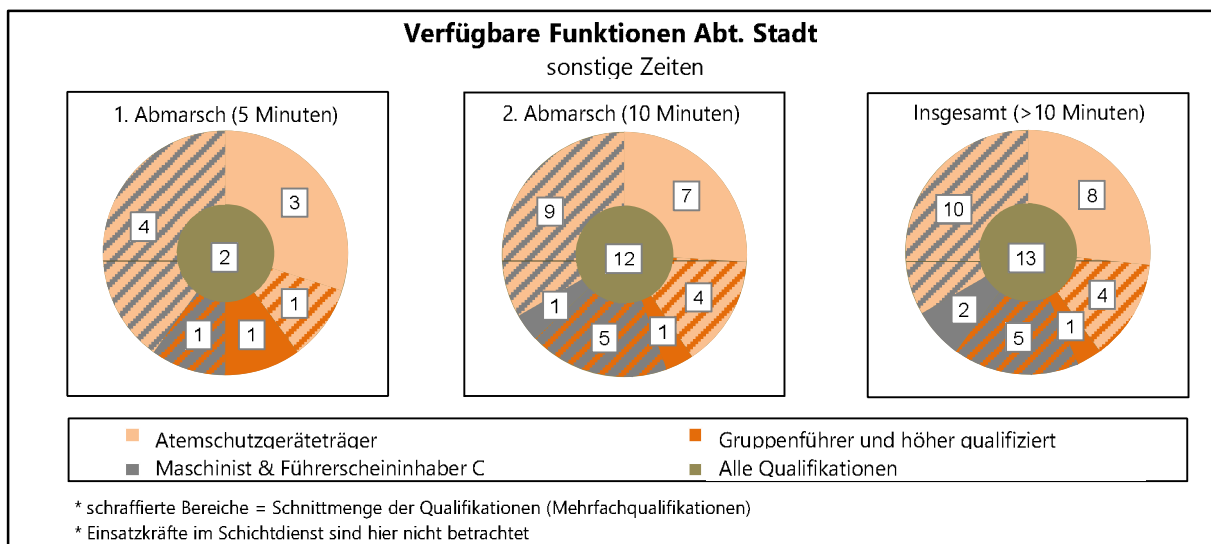
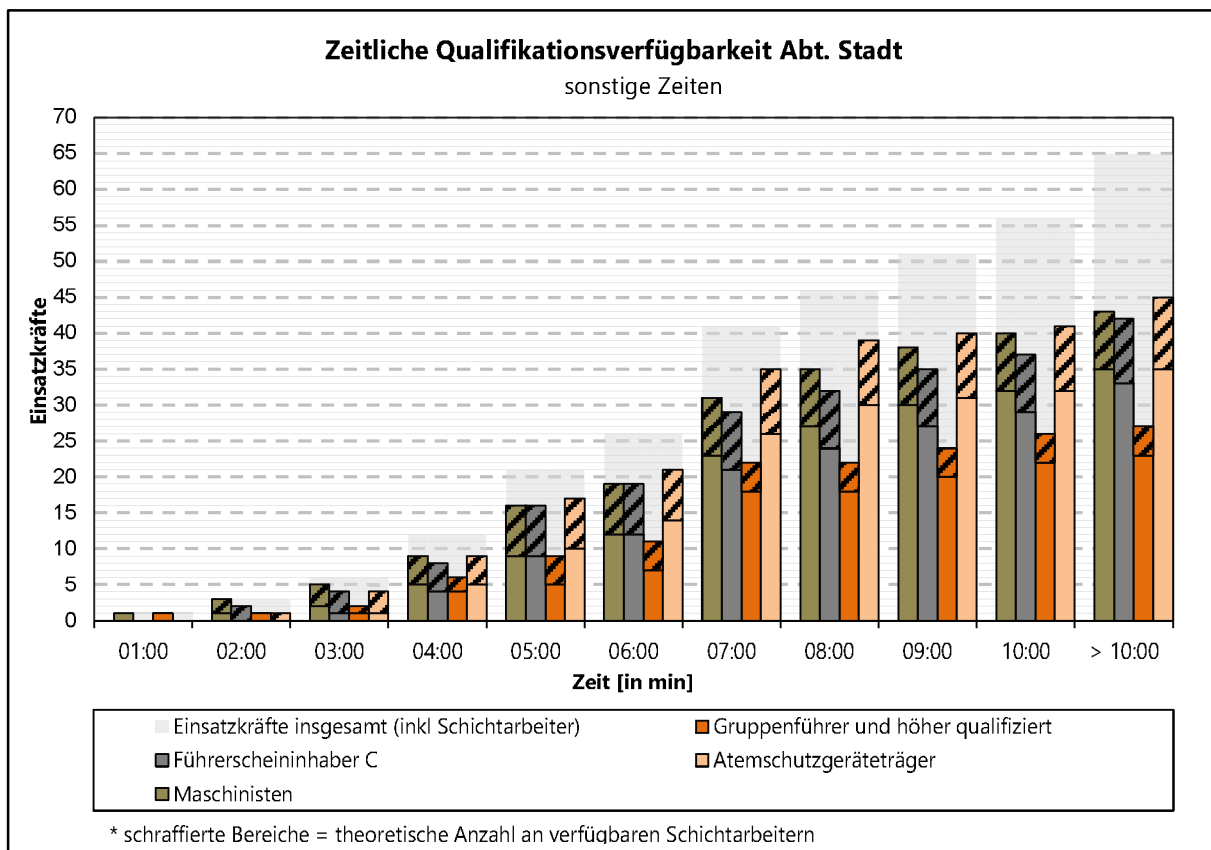
Stadt

Montag-Freitag 6-18 Uhr



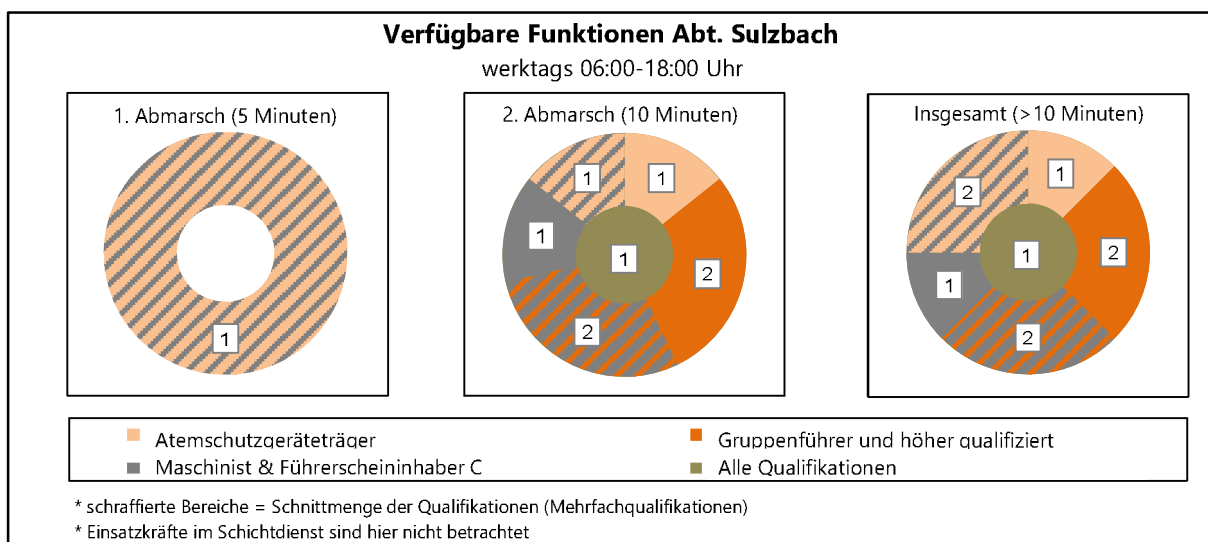
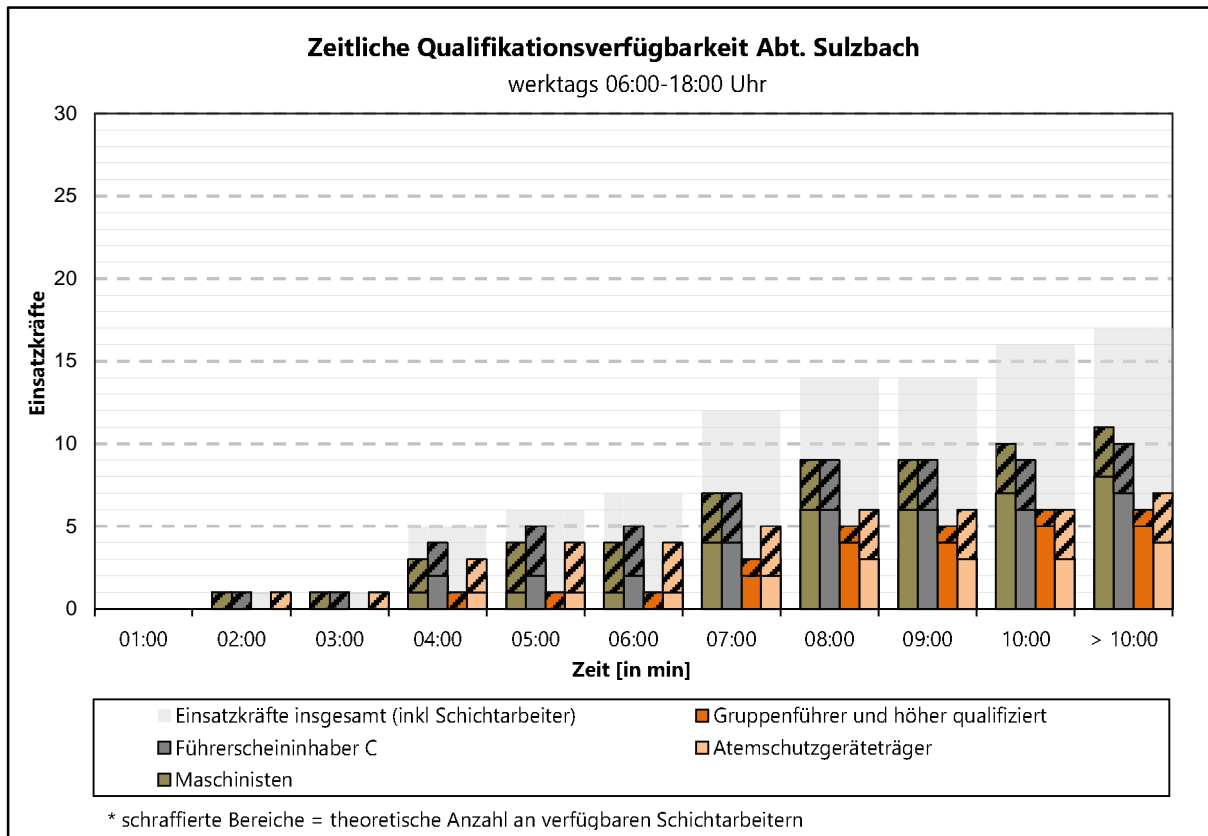
Stadt

Sonstige Zeiten



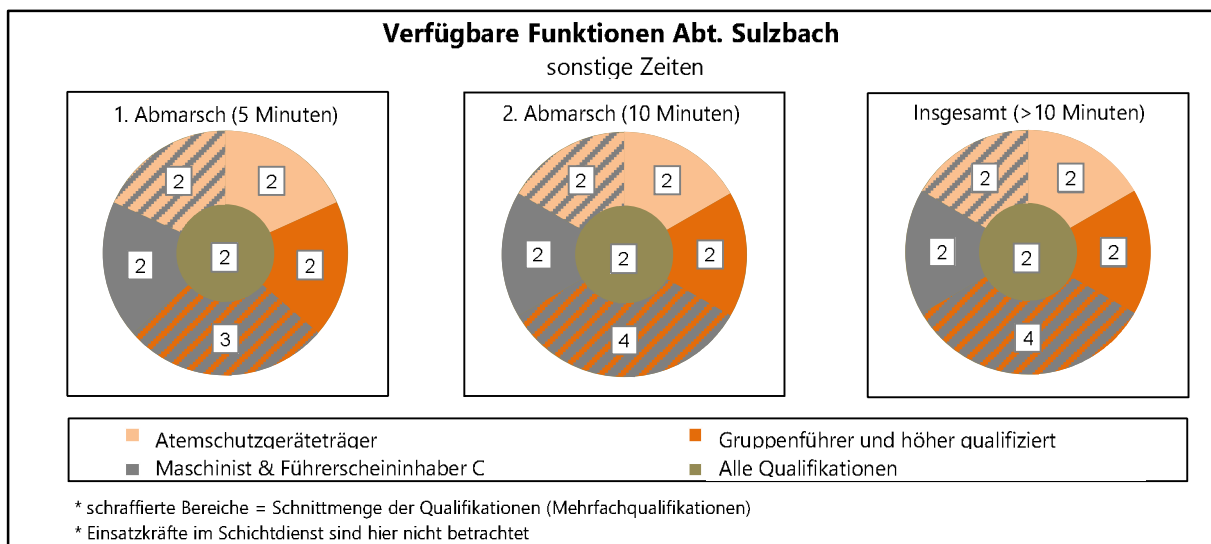
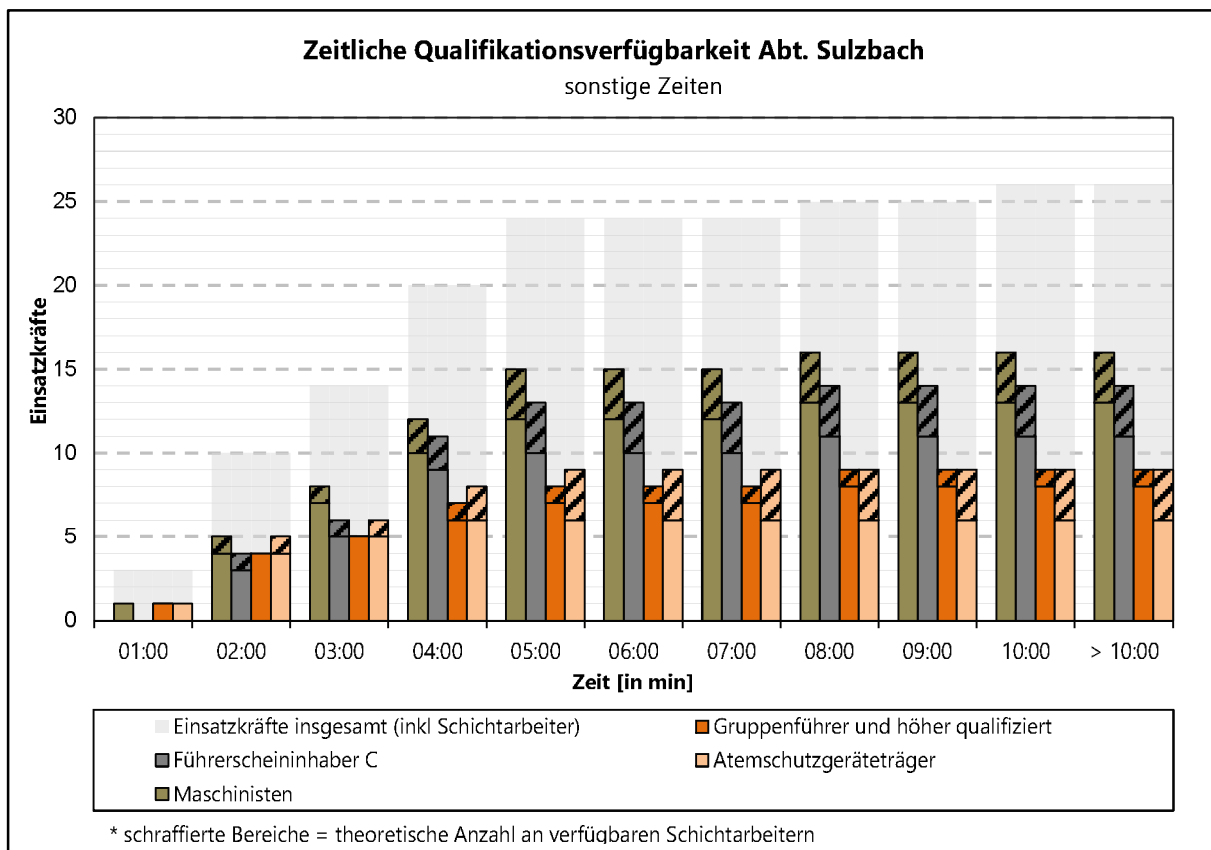
Sulzbach

Montag-Freitag 6-18 Uhr



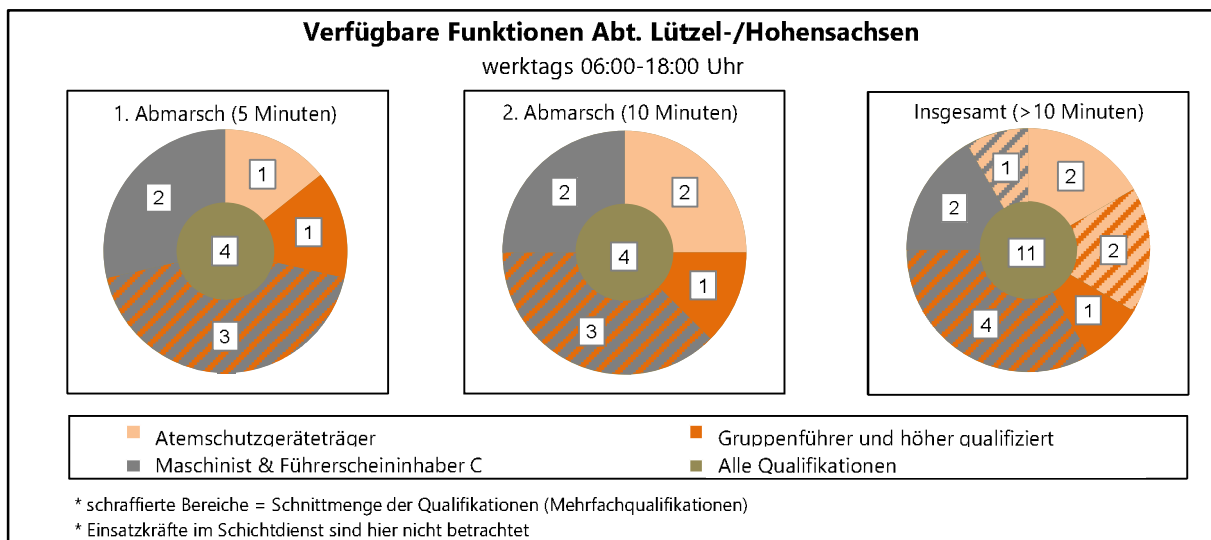
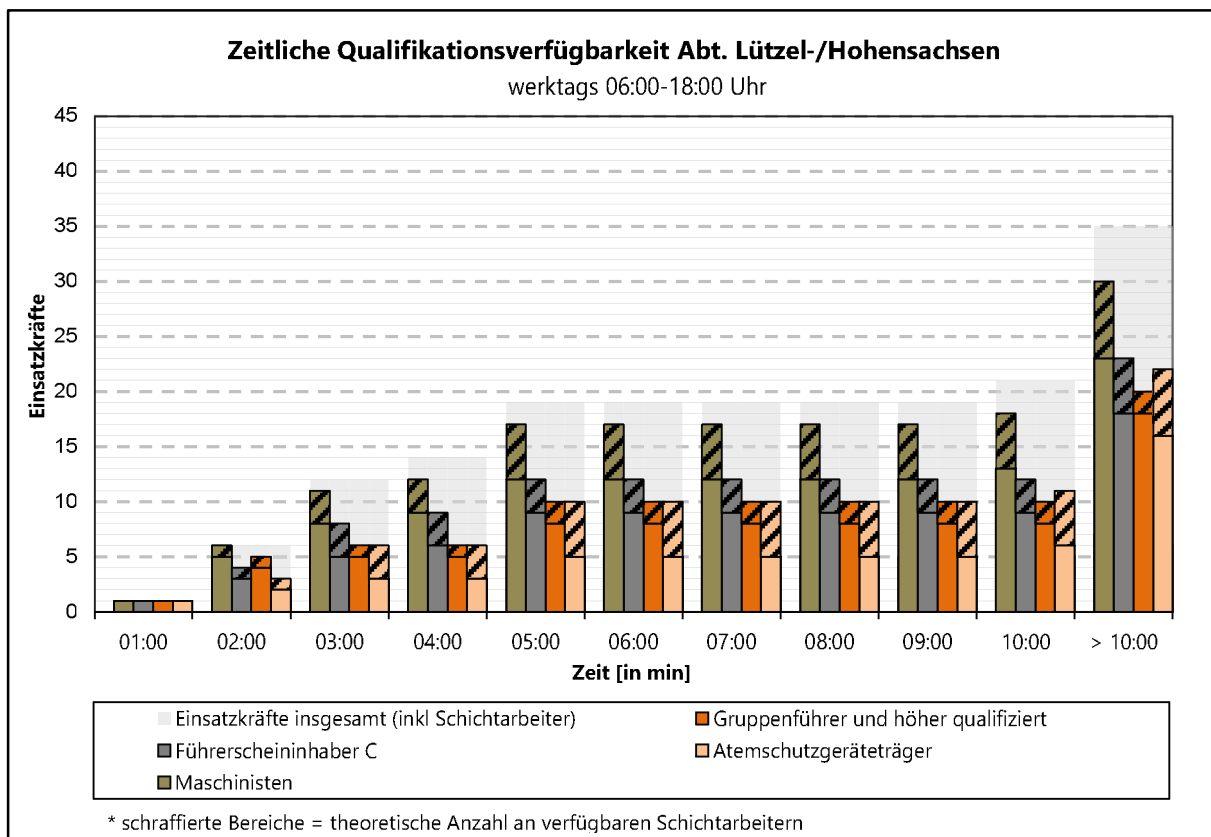
Sulzbach

Sonstige Zeiten



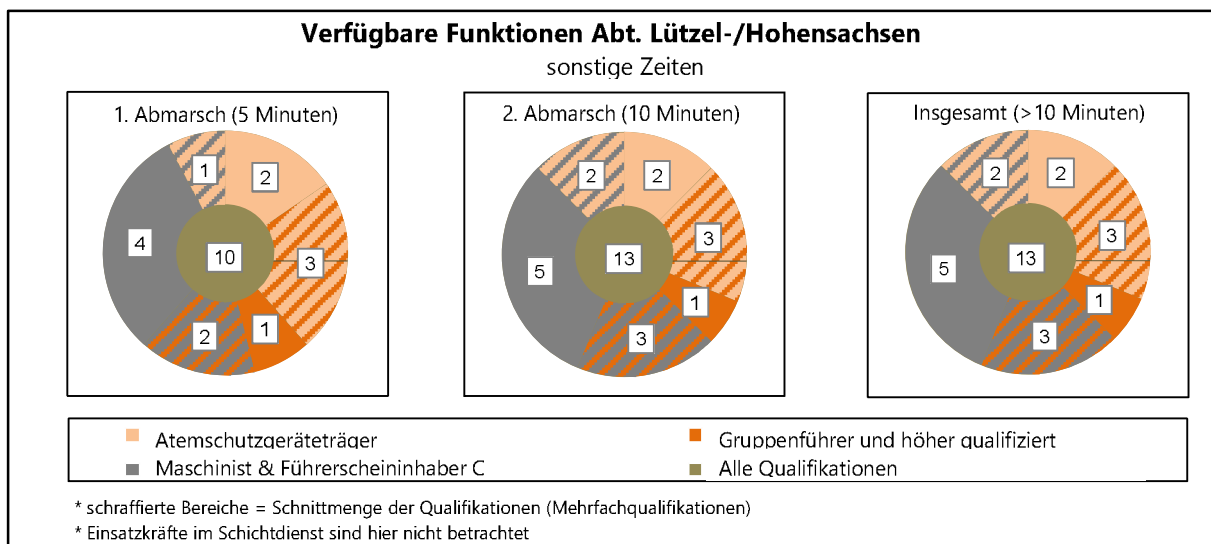
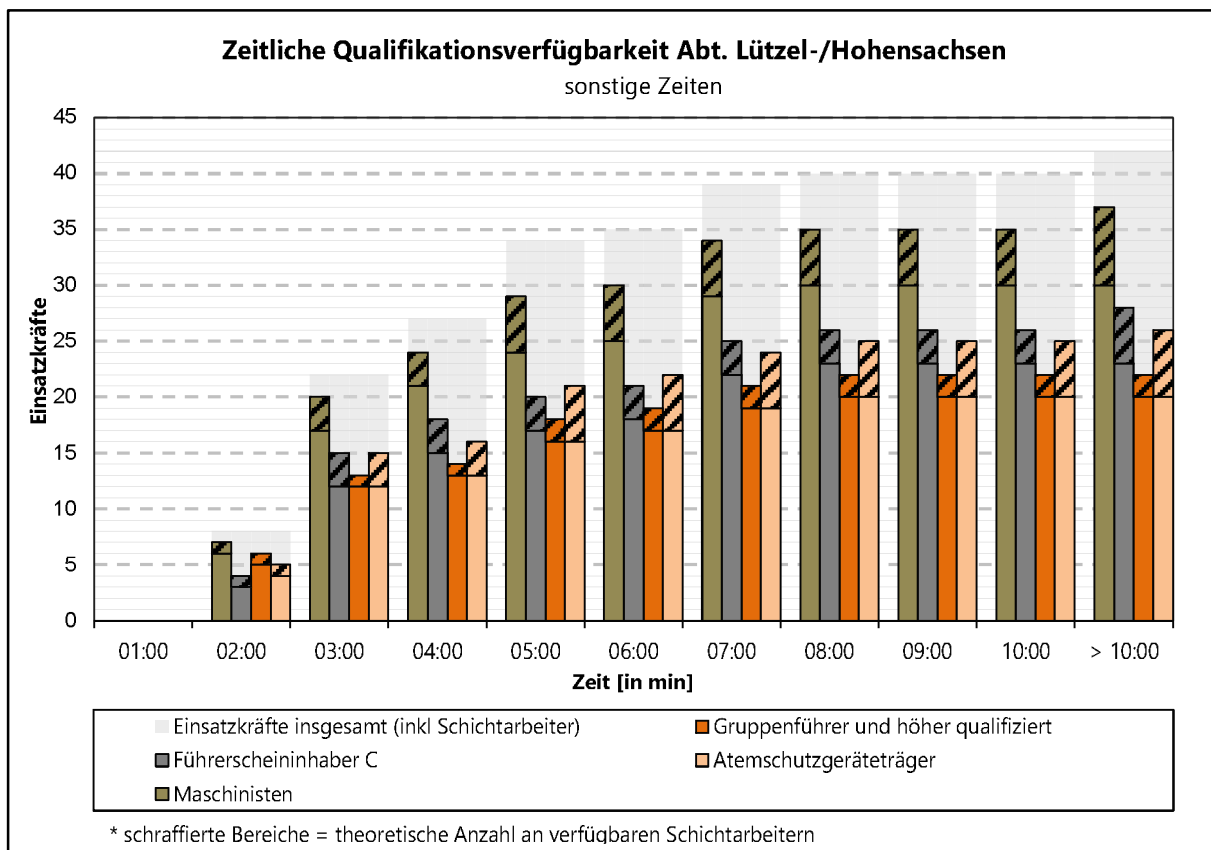
Lützel-/Hohensachsen

Montag-Freitag 6-18 Uhr



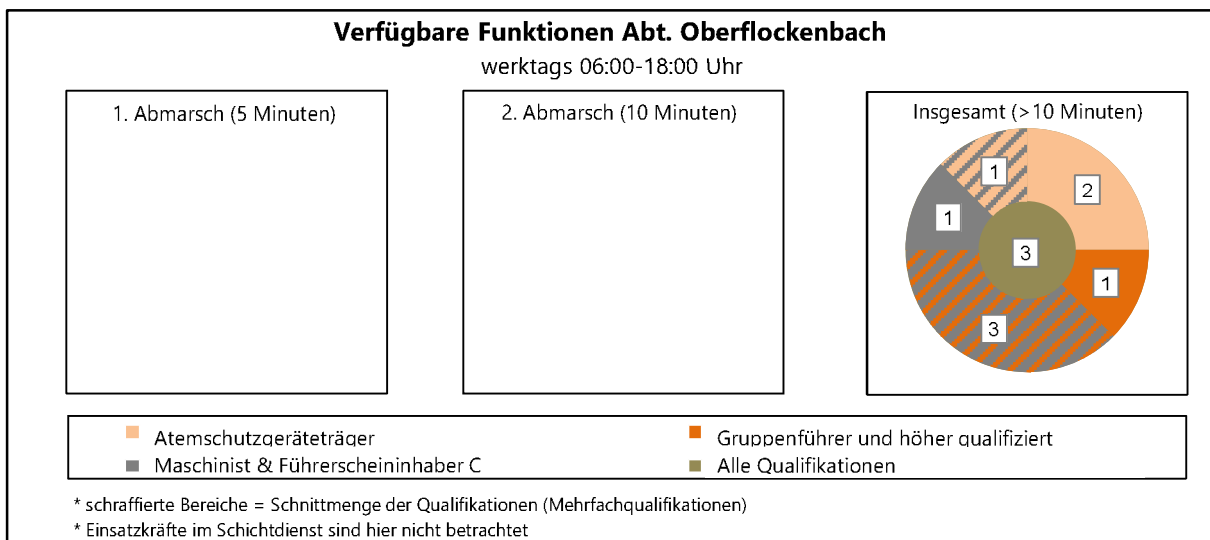
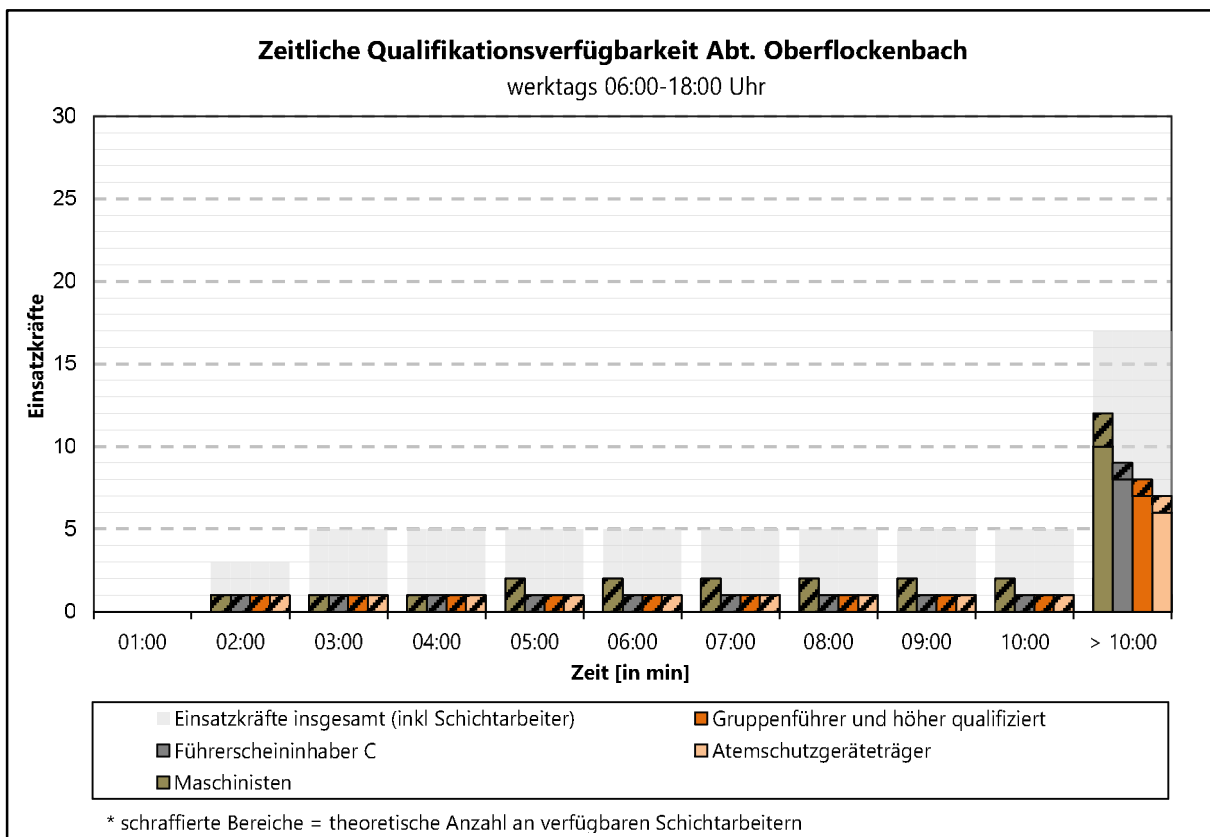
Lützel-/Hohensachsen

Sonstige Zeiten



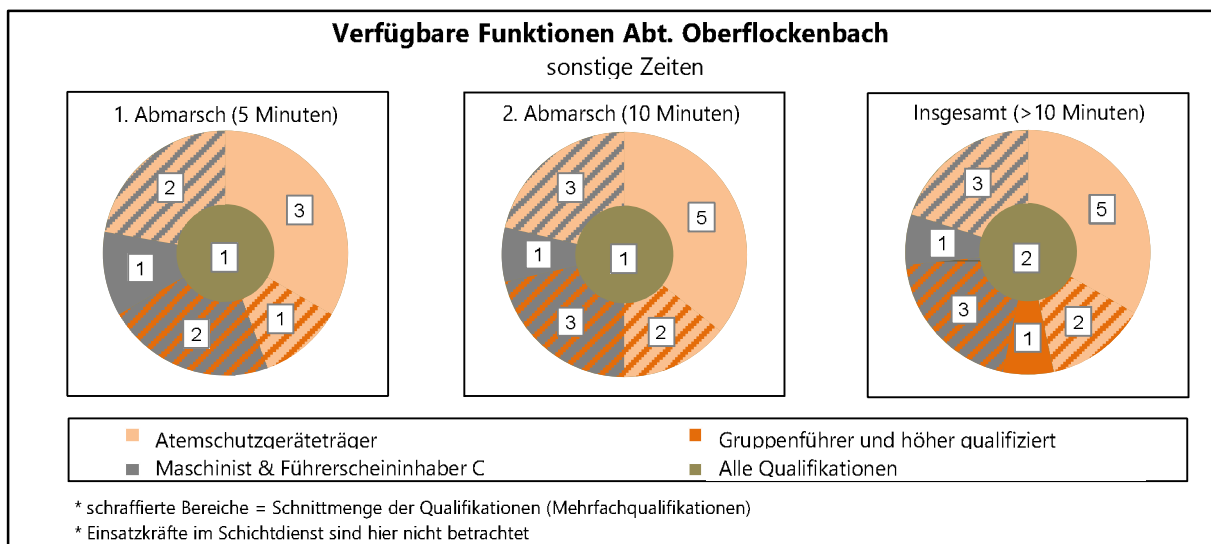
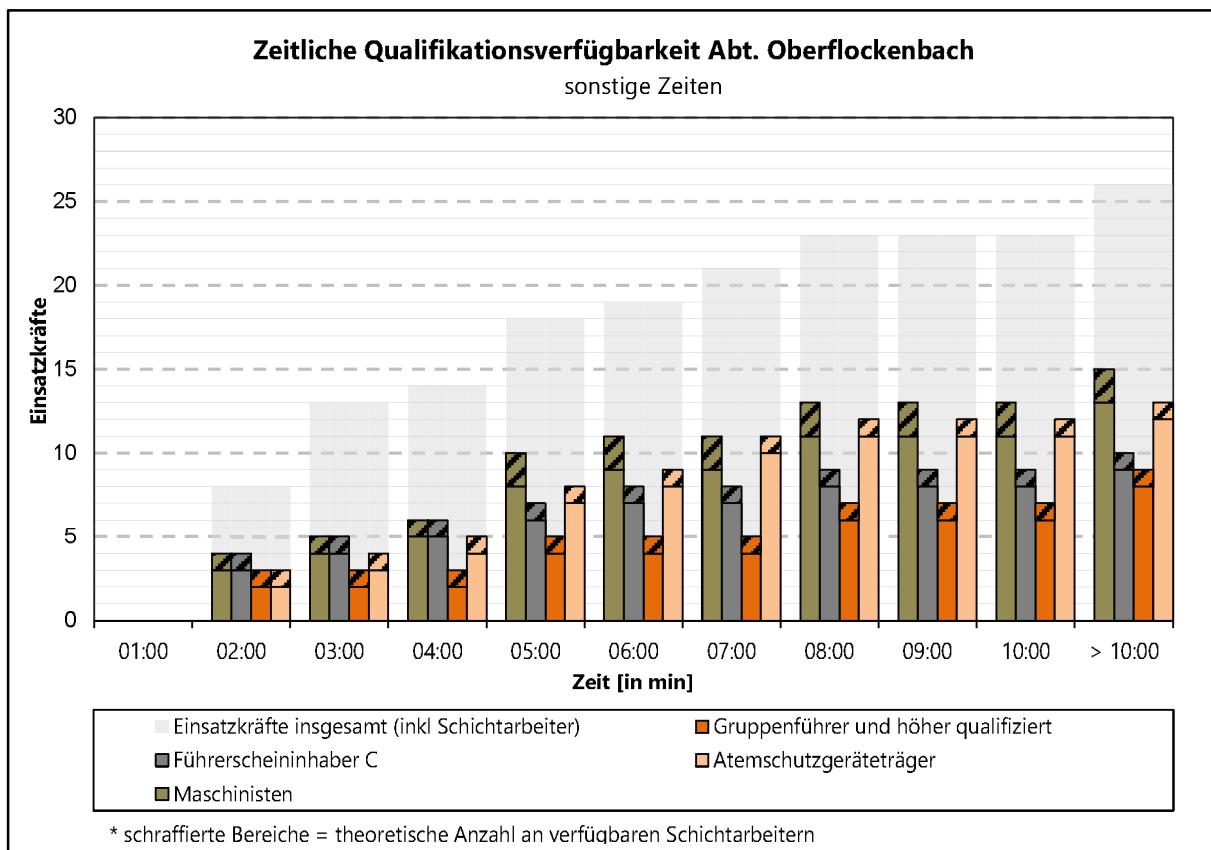
Oberflockenbach

Montag-Freitag 6-18 Uhr



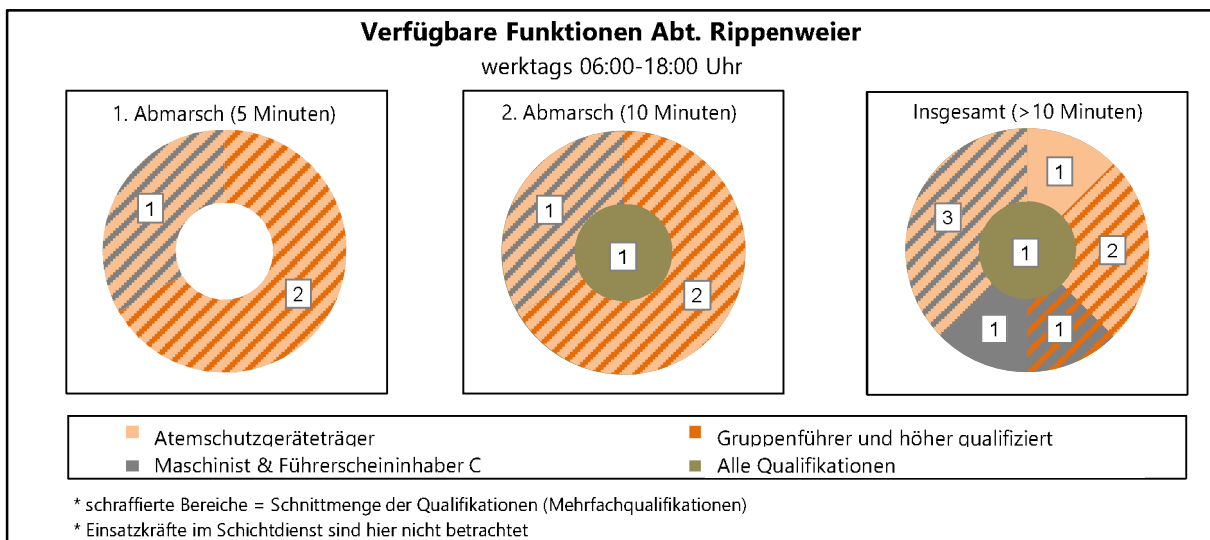
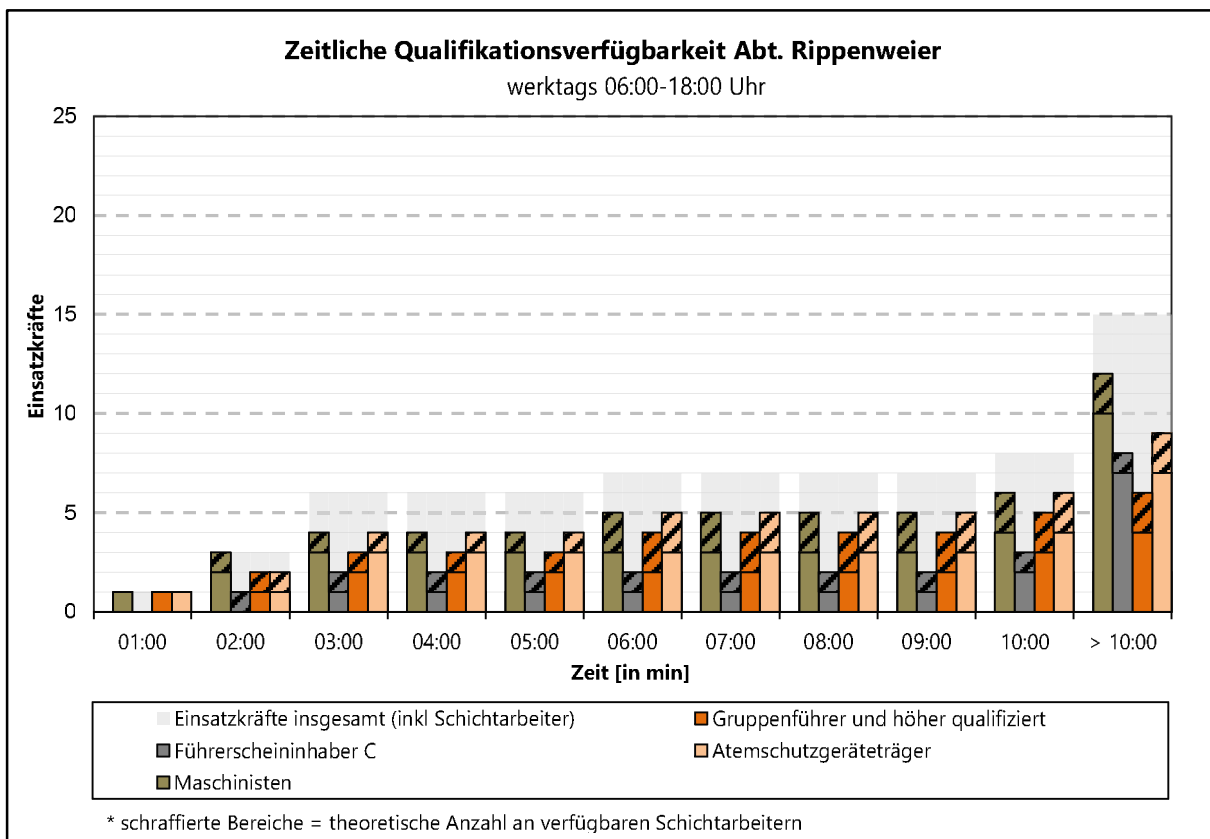
Oberflockenbach

Sonstige Zeiten



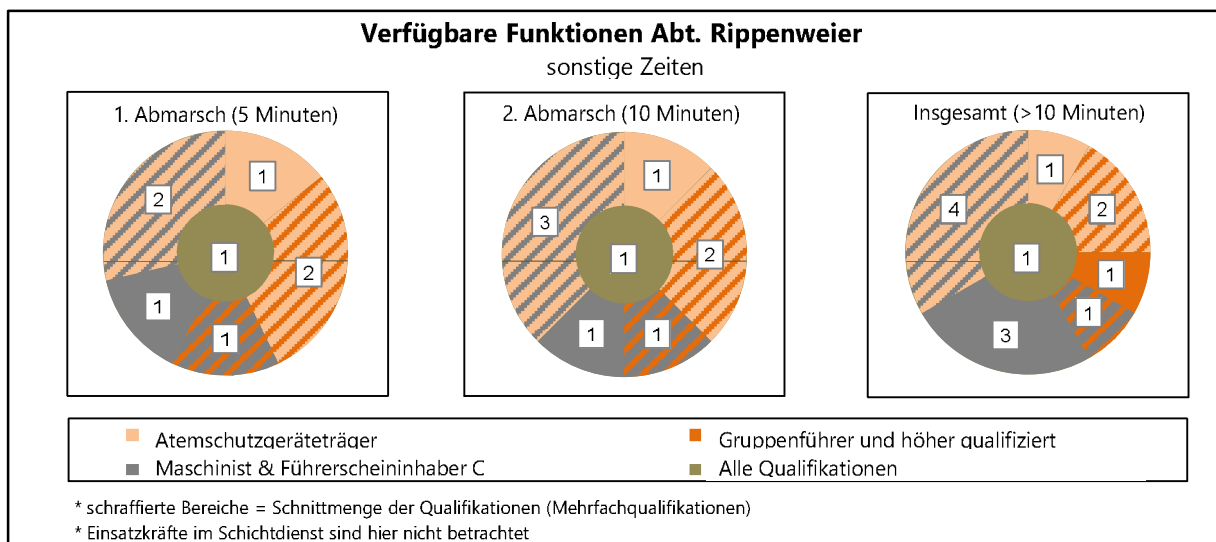
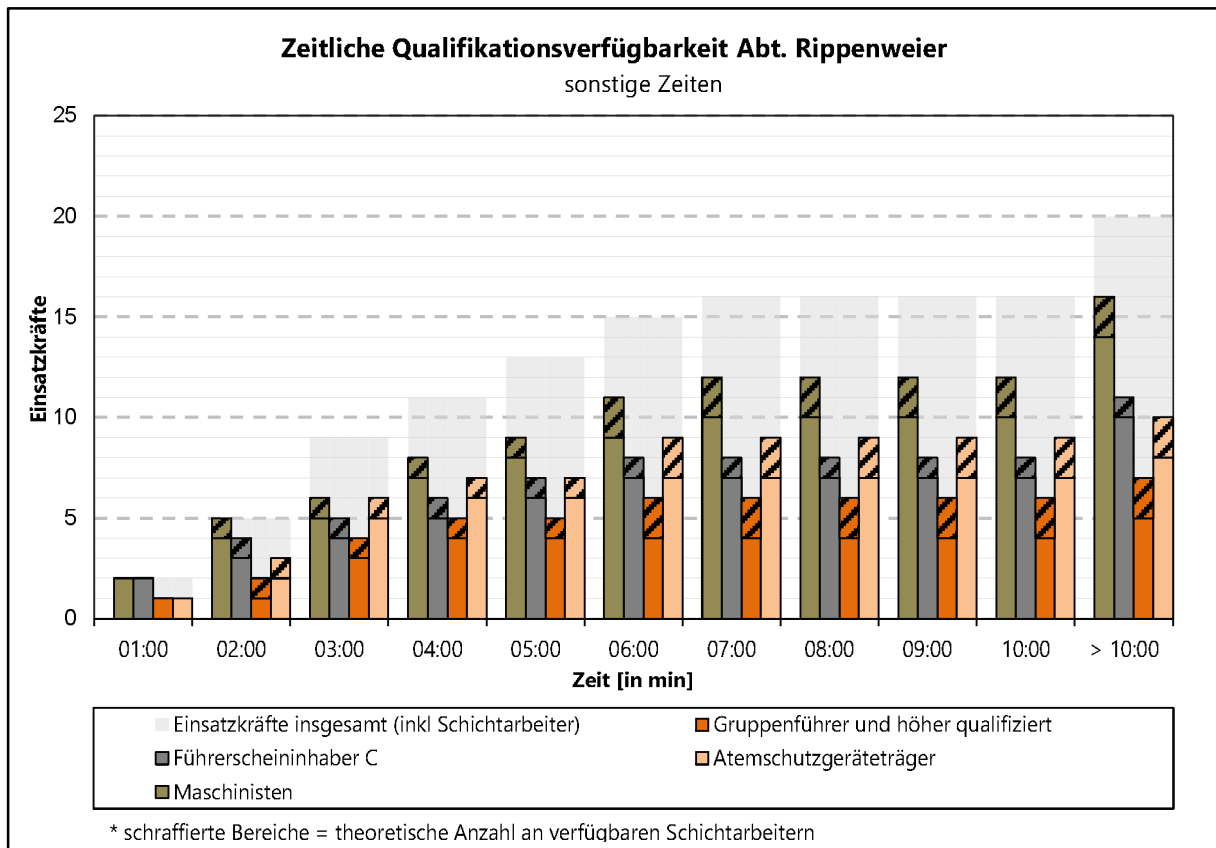
Rippenweier

Montag-Freitag 6-18 Uhr



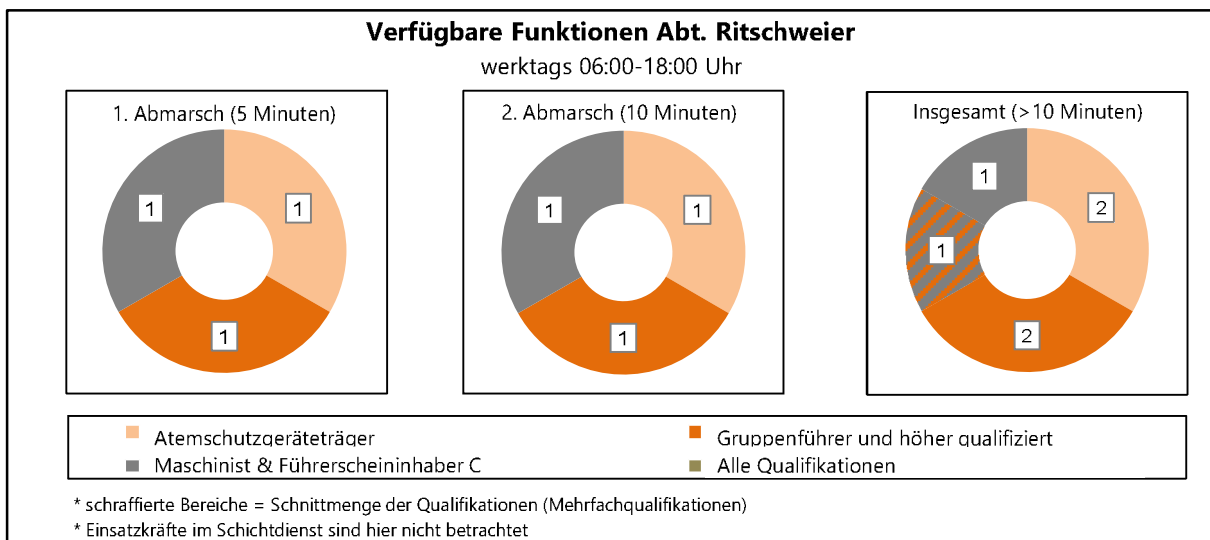
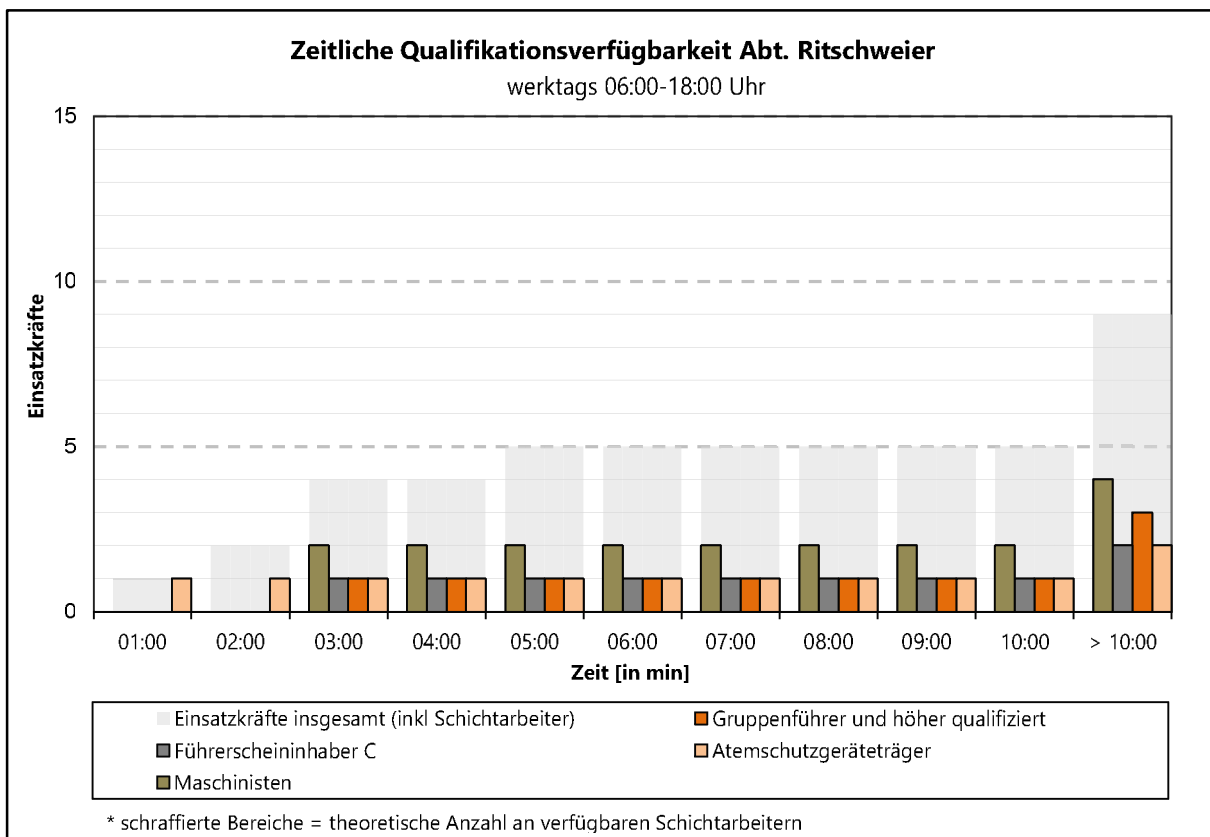
Rippenweier

Sonstige Zeiten



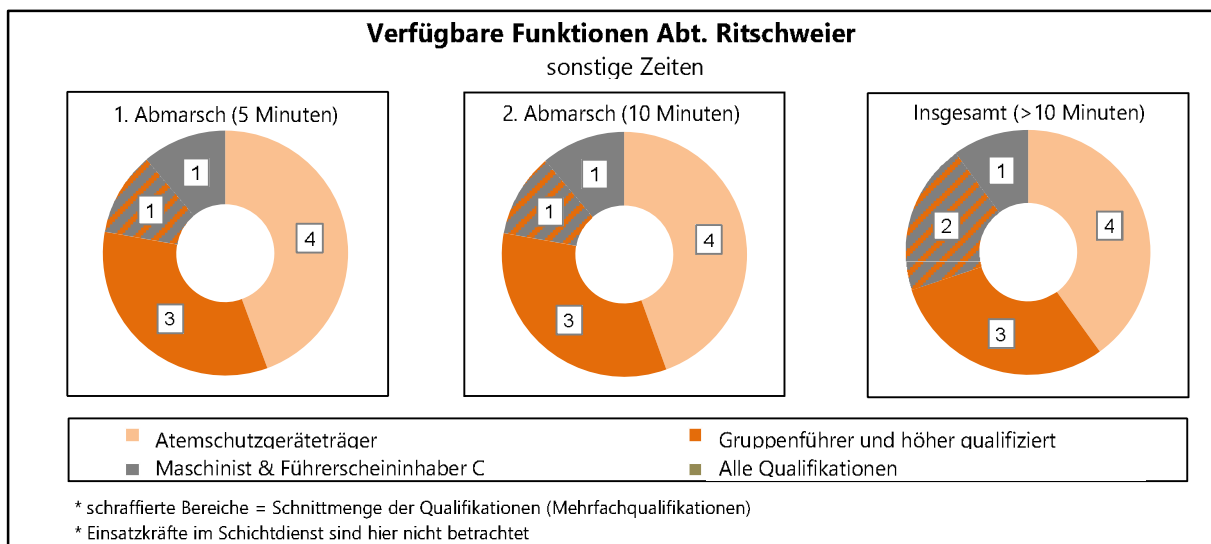
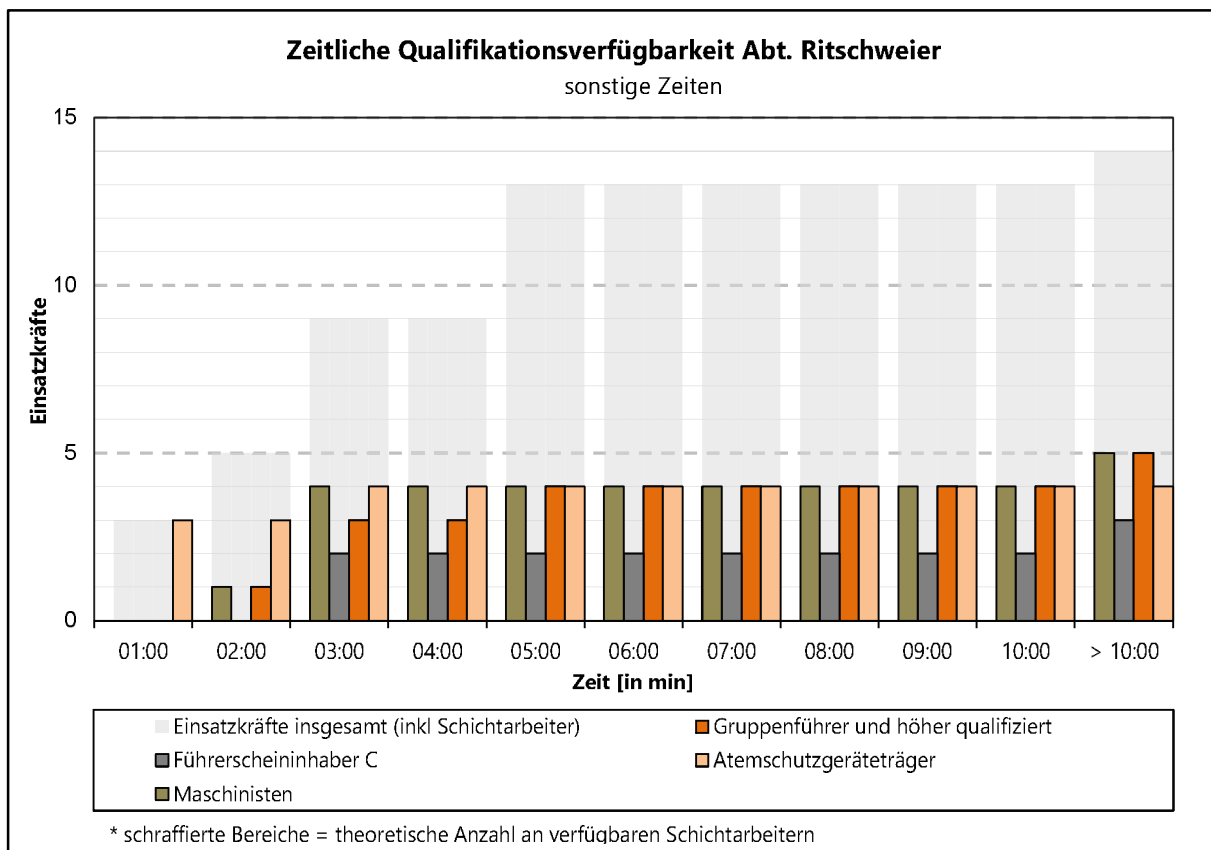
Ritschweier

Montag-Freitag 6-18 Uhr



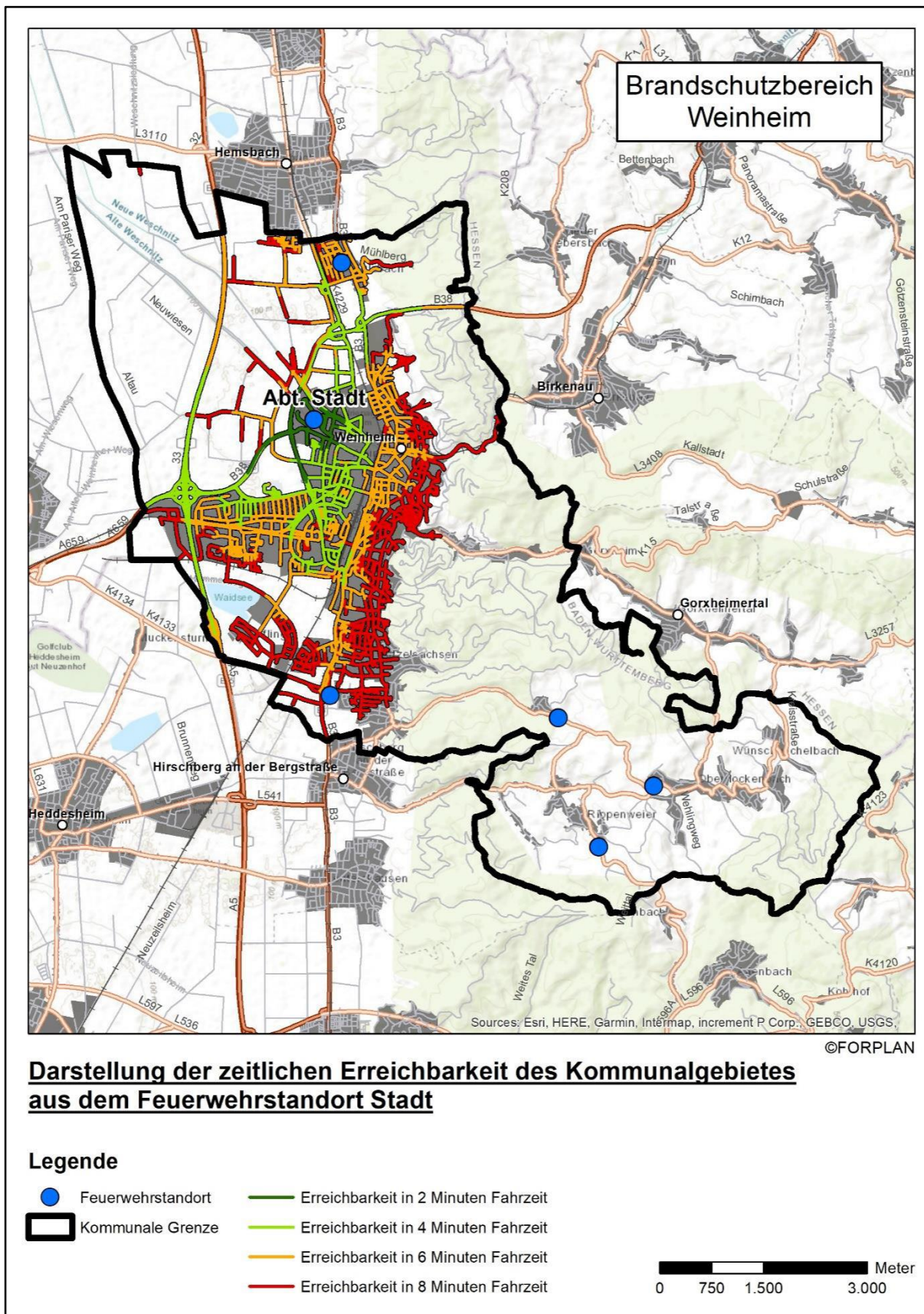
Ritschweier

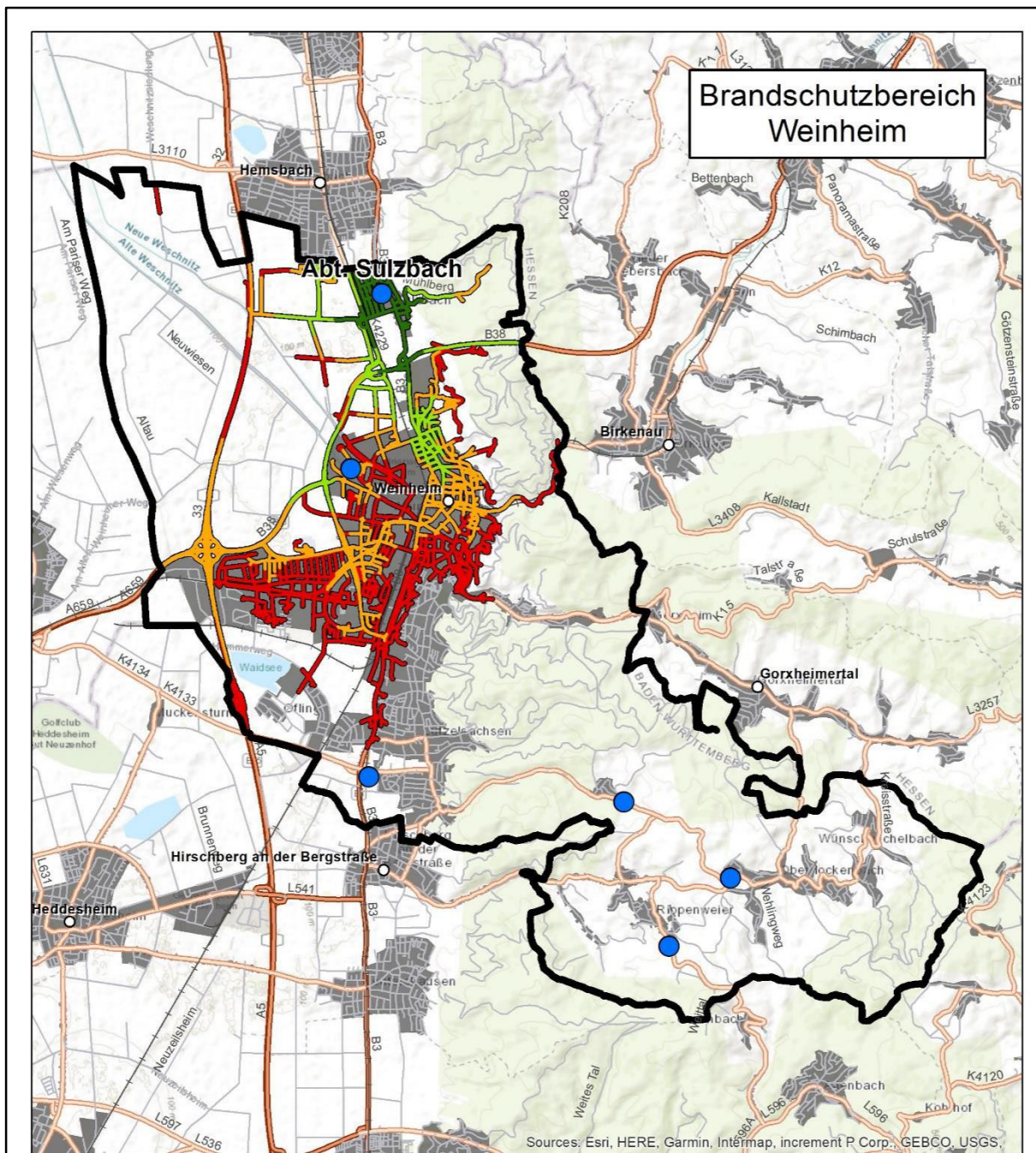
Sonstige Zeiten



Anhang B

Fahrzeitsimulationen



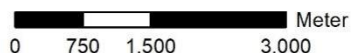


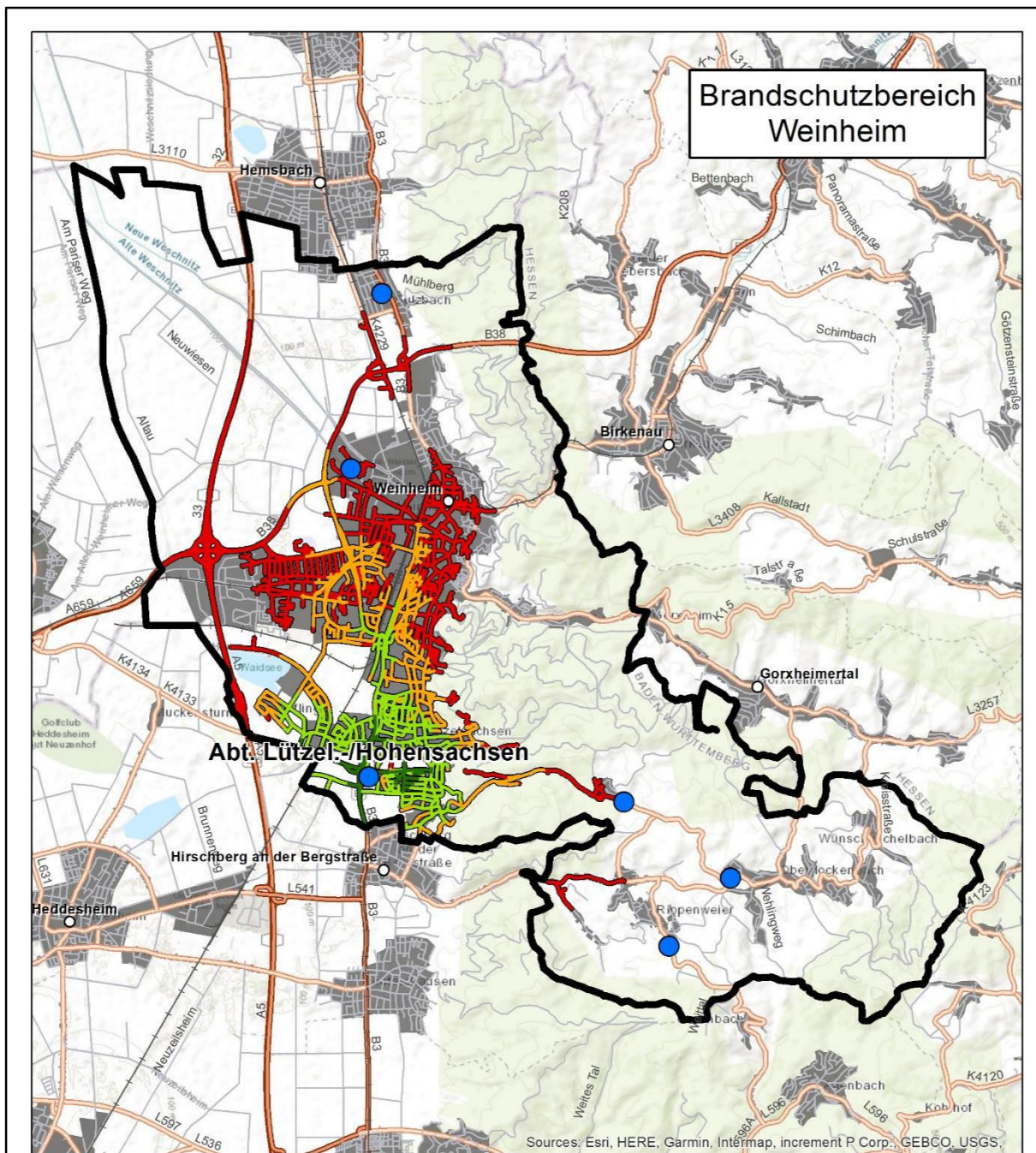
©FORPLAN

Darstellung der zeitlichen Erreichbarkeit des Kommunalgebietes aus dem Feuerwehrstandort Sulzbach

Legende

- Feuerwehrstandort
- Kommunale Grenze
- Erreichbarkeit in 2 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 4 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 6 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 8 Minuten Fahrzeit



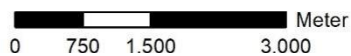


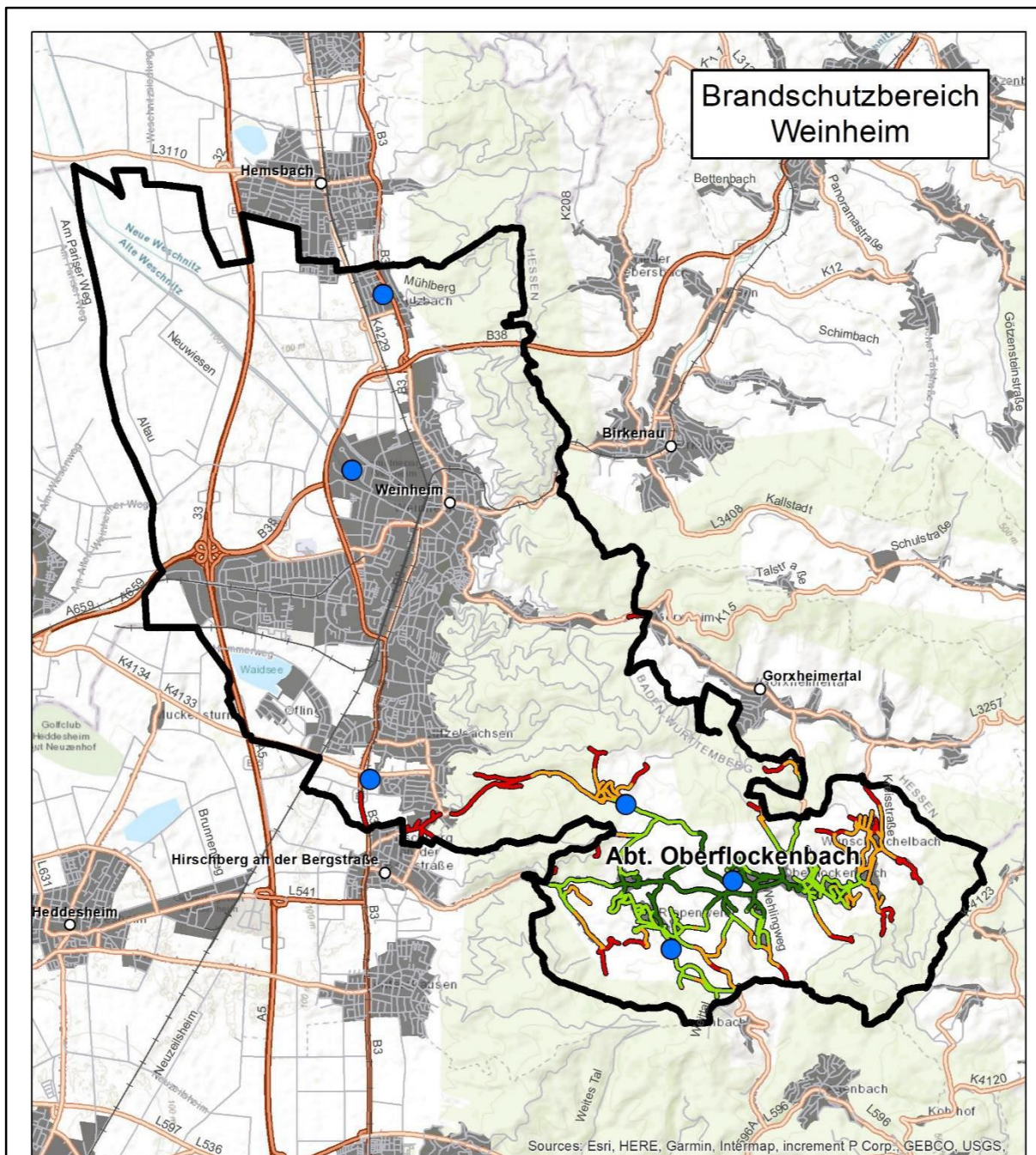
©FORPLAN

Darstellung der zeitlichen Erreichbarkeit des Kommunalgebietes aus dem Feuerwehrstandort Lützel-/Hohensachsen

Legende

- Feuerwehrstandort
- Kommunale Grenze
- Erreichbarkeit in 2 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 4 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 6 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 8 Minuten Fahrzeit



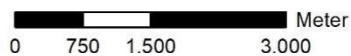


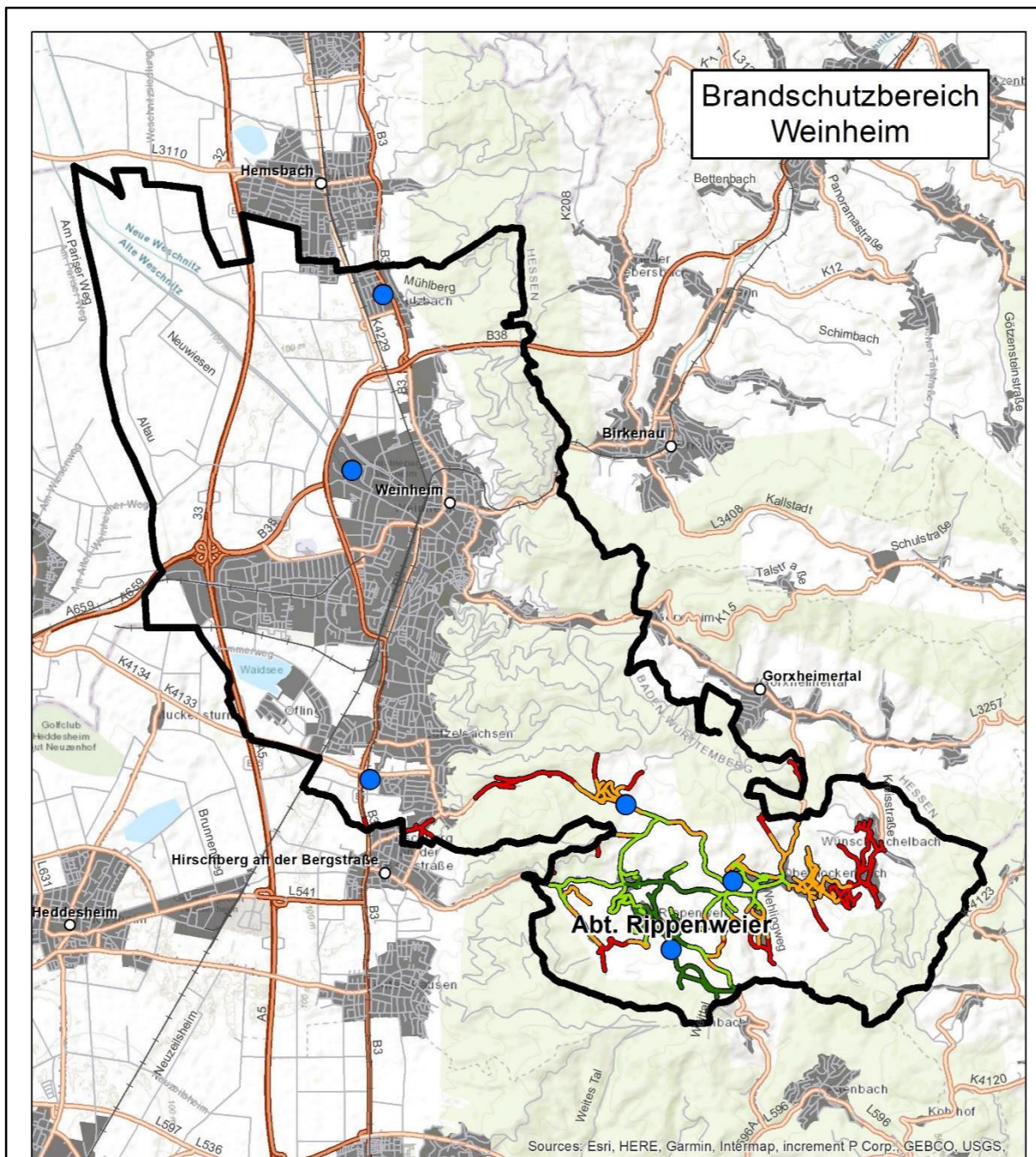
**Brandschutzbereich
Weinheim**

**Darstellung der zeitlichen Erreichbarkeit des Kommunalgebietes
aus dem Feuerwehrstandort Oberflockenbach**

Legende

- Feuerwehrstandort
- Kommunale Grenze
- Erreichbarkeit in 2 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 4 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 6 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 8 Minuten Fahrzeit



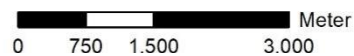


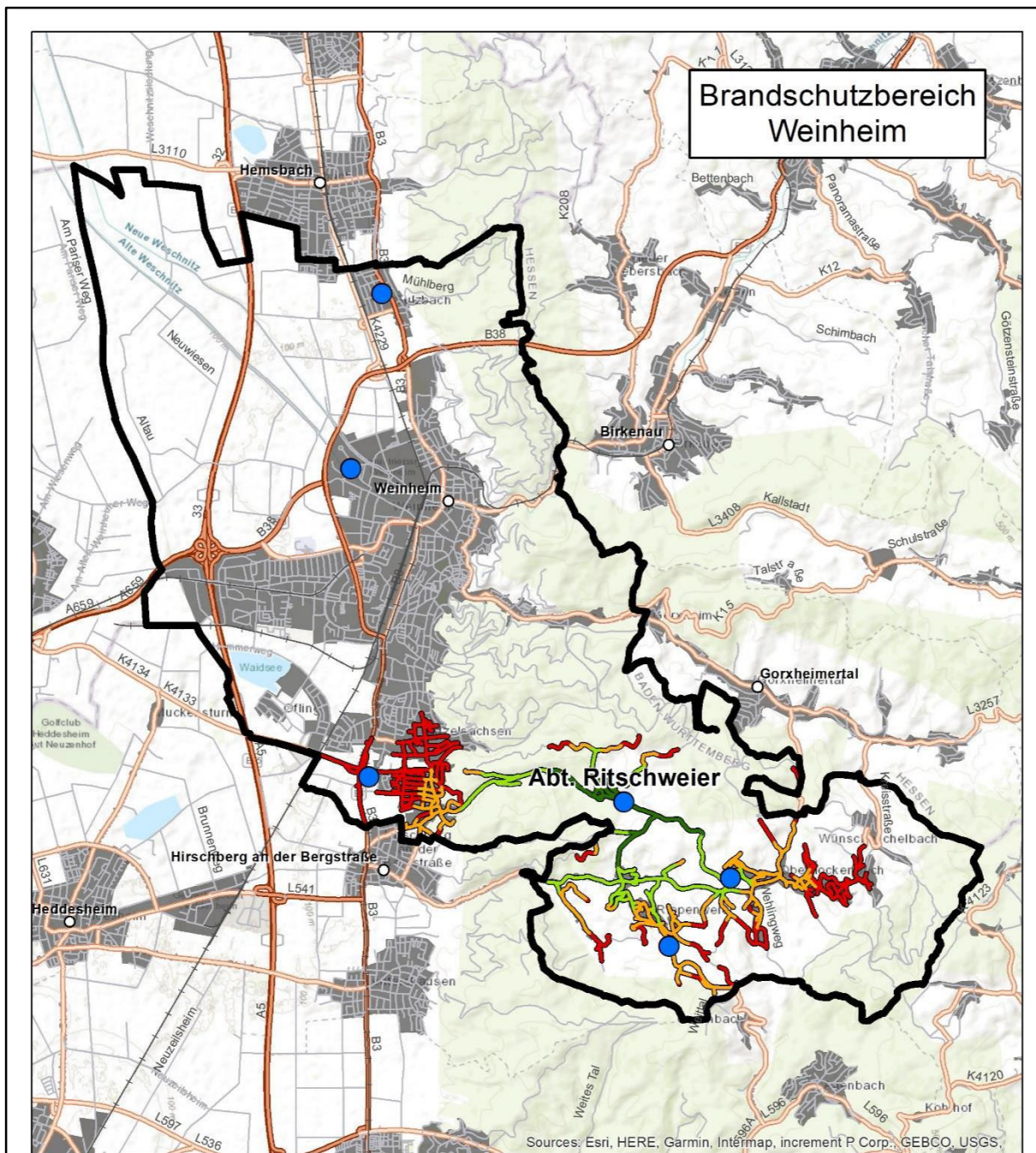
©FORPLAN

Darstellung der zeitlichen Erreichbarkeit des Kommunalgebietes aus dem Feuerwehrstandort Rippenweier

Legende

- Feuerwehrstandort
- Kommunale Grenze
- Erreichbarkeit in 2 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 4 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 6 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 8 Minuten Fahrzeit



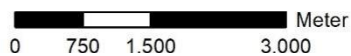


**Brandschutzbereich
Weinheim**

**Darstellung der zeitlichen Erreichbarkeit des Kommunalgebietes
aus dem Feuerwehrstandort Ritschweier**

Legende

- Feuerwehrstandort
- Kommunale Grenze
- Erreichbarkeit in 2 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 4 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 6 Minuten Fahrzeit
- Erreichbarkeit in 8 Minuten Fahrzeit



Beschlussvorlage

Federführung:

Amt für Stadtentwicklung

Geschäftszeichen:

61 - DP

Beteiligte Ämter:

Bürger- und Ordnungsamt

Stadtkämmerei

Tiefbauamt

Datum:

23.08.2021

Drucksache-Nr.

126/21

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Aufstellungsbeschluss Lärmaktionsplan der dritten Stufe gem. § 47d BImSchG

Beschlussantrag:

1. Dem Verwaltungsvorschlag zur Behandlung sämtlicher Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird zugestimmt.
2. Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der dritten Stufe für Weinheim.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen und Prüfaufträge gemäß dem aufgezeigten Vorgehen weiter zu behandeln.

Verteiler:

1 x Protokollzweitschrift

1 x Amt 61

Bisherige Vorgänge:

GR 145/16 v. 23. November 2016

GR 007/21 v. 13. Januar 2021

GR 049/21 v. 14. April 2021

Beschluss Lärmaktionsplan der zweiten Stufe

Aufstellungsbeschluss Lärmaktionsplan Stufe 3

Offenlagebeschluss 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.

In der vorliegenden 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. 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. Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung hat am 14. April 2021 dem Entwurf des Lärmaktionsplans in der 3. Stufe zugestimmt und im Rahmen einer Offenlage die Öffentlichkeit zu beteiligen.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird der Inhalt des Berichtes verkürzt dargestellt und das Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung dargelegt. Der Entwurf des Berichtes ist in Anlage 1 zu finden. Die Rasterlärmkarten der LUBW der 3. Kartierungsstufe sind in Anlage 2 beigefügt. Die Schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzung zur Einführung von Temporeduzierungen ist in Anlage 3 zu finden. Die Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen befindet sich in Anlage 4. Die Antworten auf die Fragen aus der ATUS Sitzung vom 14. April 2021 und weiterer allgemeiner Fragen zum Thema Verkehrslärm befinden sich in Anlage 5.

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 aufgrund der Gesundheitsgefährdung 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 4. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.
 - B 3 Bergstraße- Eimündung Langmaasweg bis Höhe Stadthalle (ganztägig)
 - L 3408 (Birkenauer Talstraße) – B 3 bis Birkenauer Talstraße 93 (Ende der Wohnbebauung) (ganztägig)
2. Überprüfung 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:
 - L 3257 (Grundelbachstraße) – von den Einmündungen Birkenauer Talstraße bis Hauptstraße
3. Aufnahme / Weiterführung Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die Bundesstraße B 3, die Landesstraßen L 3257 und die L 3408

1. Verkehrszählung auf der Kreisverbindungsstraße Laudenbach – Hemsbach – Weinheim und der B 3 als Nachweis der Entlastungswirkung, voraussichtlich im 4. Quartal 2021, sofern dann keine Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie mehr vorliegen
2. Durchführung der Zukunftswerkstatt mit einem Themenfeld Mobilität, bei dem unter anderem die Lärmschwerpunkte mitdiskutiert werden sollen
3. Geplante Erstellung eines Mobilitätskonzepts im Anschluss an die Zukunftswerkstatt
4. Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet
5. Prüfung der Anschaffung eines Enforcement Trailer (mobiles Blitzgerät)
6. Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung an der BAB A5 zur Ermittlung von Ansprüchen im Rahmen der Lärmsanierung
7. Prüfung begleitender Maßnahmen (z.B. bauliche Anpassungen oder Aufbringen von Markierungen) zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung bei Einführung von Tempo 30 km/h auf den unter Punkt 1 genannten Straßenabschnitten
8. Prüfung von stationären Blitzerstandorten im Bereich der Ortseinfahrten bzw. in den Bereichen, in denen aus Platzgründen keine anderen begleitenden Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung möglich sind

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. Zusammenfassung Schalltechnische Untersuchung

2.1 Fachlicher Hintergrund zu den Richtwerten

	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.

2.2 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 4. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.

2.3 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	13 %	keine	keine	10	100 %
Nacht	78	55 dB(A)	67	86 %	67	86 %	0	0 %
		60 dB(A)	35	45 %	10	13 %	25	71 %

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 B3 Stadthalle bis Langmaasweg 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 (siehe Abbildung 1). Darüber hinaus wurde an zehn Gebäuden eine Überschreitung von über 70 dB(A) am Tag ermittelt (siehe Abbildung 3).

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 (siehe Abbildung 5 und Abbildung 7). Wie oben beschrieben besteht hier durch die Überschreitung von 70 / 60 dB(A) von Seiten des Gesetzgebers eine Pflicht zum Handeln, da diese Werte im gesundheitsschädlichen Bereich liegen.

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 (siehe Abbildung 2) und für den Richtwert 70 dB(A) um 10 Gebäude (siehe Abbildung 4).

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 25 Gebäude (siehe Abbildung 6 und Abbildung 8). Im Nachtzeitraum verbessert sich die Situation somit für 71% der Gebäude.

Beispielhaft werden nachfolgend die von Lärm betroffenen Gebäude an der Bergstraße / B3 im Bestand mit Tempo 50 km/h gegenüber der Planung nach Einführung von Tempo 30 km/h grafisch dargestellt. Weitere Abbildungen auch für die nicht dargestellten Richtwerte und Abschnitte können in der Anlage 3: Schalltechnische Untersuchung nachgelesen werden.

Die Abbildung 1 und die Abbildung 2 verdeutlichen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h tagsüber im Abschnitt Langmaasweg – Nibelungenstraße ein Großteil der Gebäude aus dem gesundheitskritischen Bereich > 65 dB(A) herausfallen. Für den Abschnitt zwischen Stadthalle und Langmaasweg bedeutet dies eine Reduzierung der gesundheitskritischen Betroffenheiten um 44 %.

In Abbildung 3 und Abbildung 4 sind die Betroffenheiten für den Abschnitt Nibelungenstraße – Stadthalle bezogen auf den gesundheitsschädlichen Bereich > 70dB(A) am Tag dargestellt. In diesem Abschnitt reduziert sich durch die Einführung von Tempo 30 km/h die Anzahl der im gesundheitsschädlichen Bereich liegenden Gebäude um 10. Obwohl somit tagsüber keine Betroffenheiten im gesundheitsschädlichen Bereich vorliegen, liegen fast 50 % der Gebäude immer noch im gesundheitskritischen Bereich > 65 dB(A).



Abbildung 1: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Langmaasweg – Nibelungenstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitskritischer
 Richtwert für Überschreitung: 65 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten



Abbildung 2: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Langmaasweg – Nibelungenstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitskritischer
 Richtwert für Überschreitung: 65 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

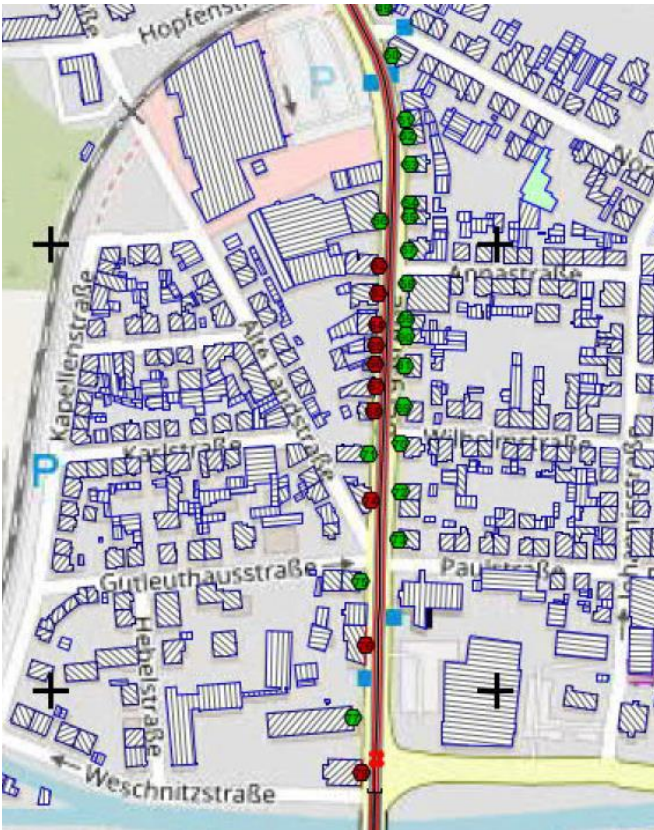


Abbildung 3: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Nibelungenstraße – Stadthalle)
 Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher
 Richtwert für Überschreitung: 70 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

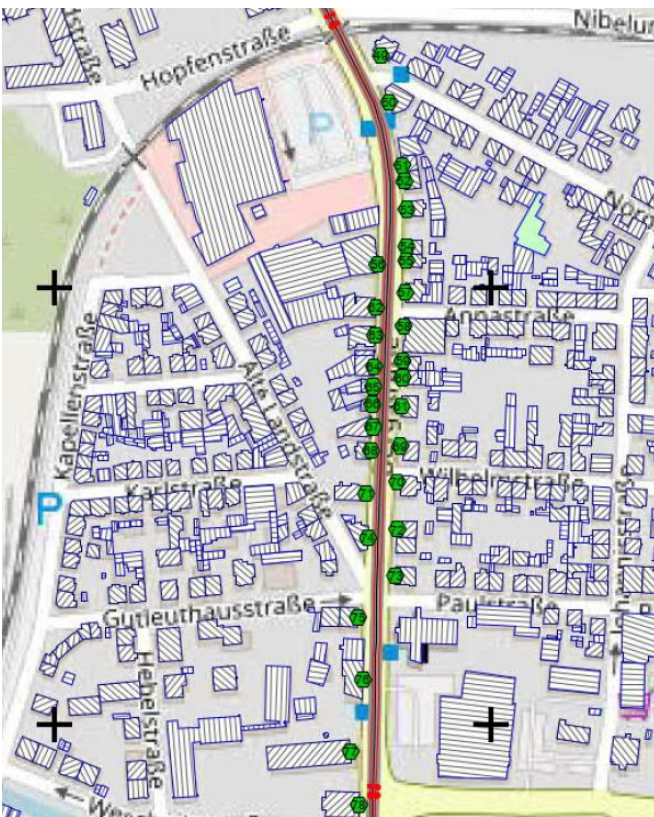


Abbildung 4: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Nibelungenstraße – Stadthalle)
 Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher
 Richtwert für Überschreitung: 70 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

Die Abbildungen 5 bis 8 bis verdeutlichen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h in der Nacht im Abschnitt Langmaasweg – Stadthalle ein Großteil der Gebäude aus dem gesundheitsschädlichen Bereich > 60 dB(A) herausfallen. Für den Abschnitt zwischen Stadthalle und Langmaasweg bedeutet dies eine Reduzierung der Betroffenen um 71 % - bei Tempo 50 km/h sind 35 Gebäude betroffen, bei Tempo 30 km/h liegt nur noch bei 10 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von > 60 dB(A) vor.

Die Lärmbelastung in der Nacht ist für die Anwohner trotz der Einführung von Tempo 30 km/h immer noch vorhanden. Denn so gut eine Reduzierung der Betroffenen im besonders bedeutsamen gesundheitsschädlichen Bereich (> 60 dB(A)) auch gelingt, so verbleiben 86% der Gebäude im betrachteten Abschnitt zwischen Langmaasweg und Stadthalle unverändert im gesundheitskritischen Bereich (gemäß Kooperationserlass > 55 dB(A) in der Nacht).



Abbildung 5: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Langmaasweg – Nibelungenstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 50$ km/h (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten



Abbildung 6: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Langmaasweg – Nibelungenstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender
 gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot:
 Richtwert überschritten

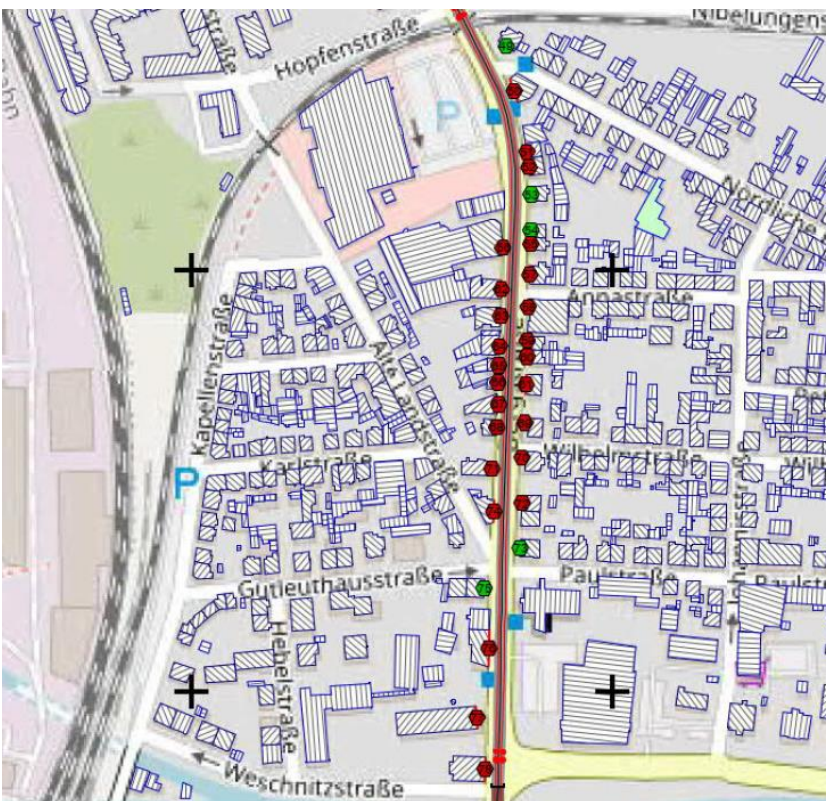


Abbildung 7: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Nibelungenstraße – Stadthalle)
 Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher
 Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten



Abbildung 8: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Nibelungenstraße – Stadthalle) Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

2.4 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. 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.

Beispielhaft werden nachfolgend die tagsüber von Lärm betroffenen Gebäude an der Birkenauer Talstraße im Bestand mit Tempo 50 km/h (Abbildung 9) gegenüber der Planung nach Einführung von Tempo 30 km/h (Abbildung 10) bezogen auf den gesundheitsschädlichen Richtwert von 70 dB(A) grafisch dargestellt. Weitere Abbildungen auch für den gesundheitskritischen Richtwert gem. Kooperationserlass von 65 dB(A) können in der Anlage 3: Schalltechnische Untersuchung nachgelesen werden.

Die Abbildungen verdeutlichen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h tagsüber in der Birkenauer Talstraße ein Großteil der Gebäude aus dem gesundheitsschädlichen Bereich > 70 dB(A) geholt werden kann. Für den gesamten Abschnitt bedeutet dies eine Reduzierung der Betroffenen um 88 % - bei Tempo 50 km/h sind 16 Gebäude betroffen, bei Tempo 30 km/h liegt nur noch bei 2 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von > 70 dB(A) vor.

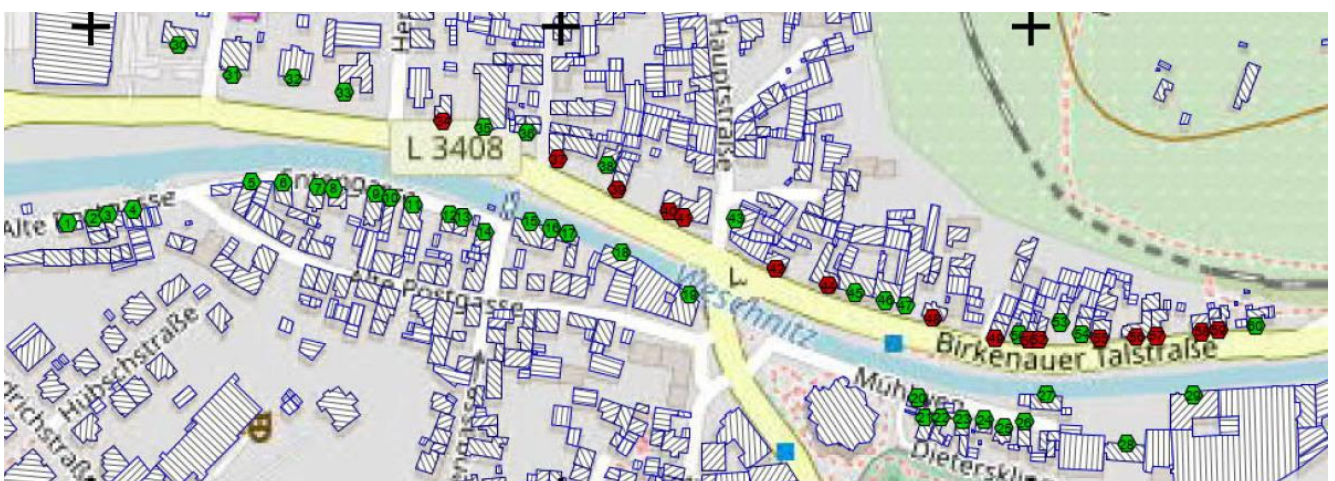


Abbildung 9: Übersicht Berechnungsergebnisse Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 70 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten



Abbildung 10: Übersicht Berechnungsergebnisse Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 70 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

Beispielhaft werden nachfolgend die nachts von Lärm betroffenen Gebäude an der Birkenauer Talstraße im Bestand mit Tempo 50 km/h (Abbildung 11) gegenüber der Planung nach Einführung von Tempo 30 km/h (Abbildung 12) bezogen auf den gesundheitsschädlichen Richtwert von 60 dB(A) grafisch dargestellt. Weitere Abbildungen auch für den gesundheitskritischen Richtwert gem. Kooperationserlass von 55 dB(A) können in der Anlage 3: Schalltechnische Untersuchung nachgelesen werden.

Die Abbildungen verdeutlichen, dass durch die Einführung von Tempo 30 km/h nachts in der Birkenauer Talstraße ein größerer Teil der Gebäude aus dem gesundheitsschädlichen Bereich $> 60 \text{ dB(A)}$ herausfallen. Für den gesamten Abschnitt bedeutet dies eine Reduzierung der Betroffenen um 43% - bei Tempo 50 km/h sind 21 Gebäude betroffen, bei Tempo 30 km/h liegt nur noch bei 12 Gebäuden eine Richtwertüberschreitung von $> 60 \text{ dB(A)}$ vor.

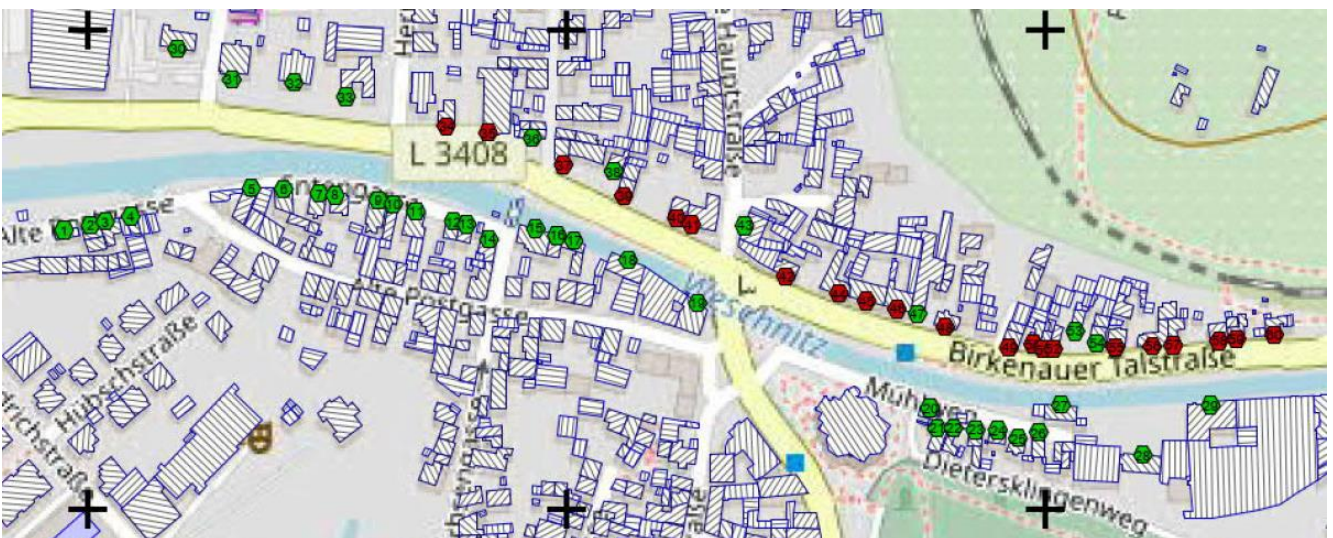


Abbildung 11: Übersicht Berechnungsergebnisse Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

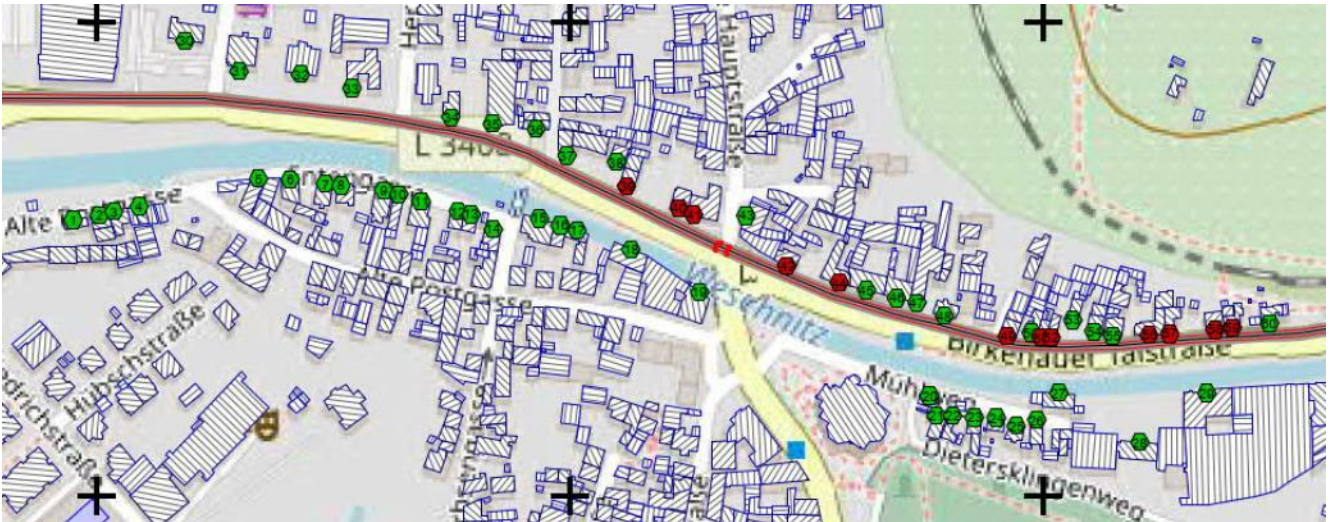


Abbildung 12: Übersicht Berechnungsergebnisse Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitsschädlicher Richtwert für Überschreitung: 60 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

Die Lärmbelastung in der Nacht ist für die Anwohner trotz der Einführung von Tempo 30 km/h immer noch vorhanden. Dies wird vor allem dadurch deutlich, dass in der Birkenauer Talstraße bei den Betroffenheiten unter Beachtung des im gesundheitskritischen Bereich liegenden Richtwertes aus dem Kooperationserlass von 55 dB(A) in der Nacht bei Einführung von Tempo 30 km/h immer noch fast 50 % der Gebäude eine Überschreitung aufweisen (vergleiche Abbildung 13).

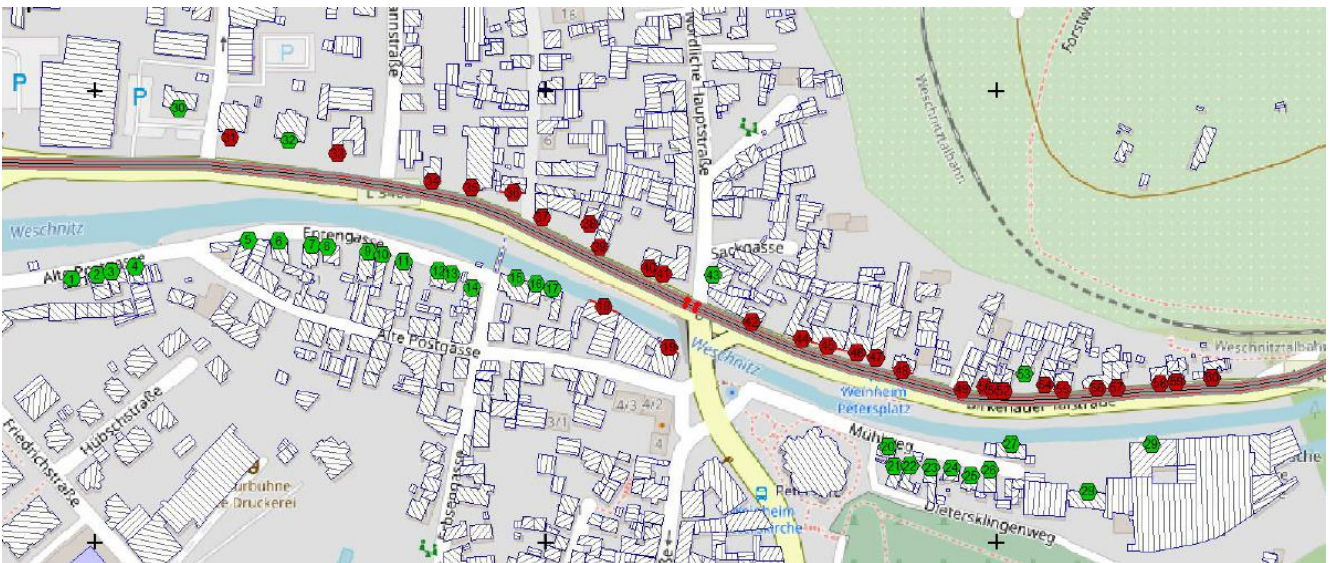


Abbildung 13: Übersicht Berechnungsergebnisse Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht bei $v = 30 \text{ km/h}$ (PLANUNG) / zugrunde liegender gesundheitskritischer Richtwert für Überschreitung: 55 dB(A) / grün: Richtwert eingehalten / rot: Richtwert überschritten

3. Erkenntnisse aus der Beteiligung der Öffentlichkeit

Die Offenlage hat im Zeitraum vom 26.04.2021 bis 28.05.2021 stattgefunden. In diesem Rahmen sind 22 Anregungen von Privatpersonen und 20 Anregungen von den Trägern öffentlicher Belange eingegangen (siehe Anlage 4).

3.1 Anregungen von Privatpersonen

Von Seiten der Bürgerinnen und Bürger hat sich niemand gegen die Einführung von Tempo 30 km/h ausgesprochen. Der Schwerpunkt der eingegangenen privaten Stellungnahmen lag im Bereich Straßenverkehr auf der Forderung nach mehr Geschwindigkeitskontrollen und der Ausweisung von weiteren Tempo 30 km/h Bereichen. Hier wurde vor allem die Grundelbachstraße, der Suezkanalweg und die Pappelallee genannt. Ebenso wurde die Einführung von Tempo 30 km/h auf der Ortsdurchfahrt der B3 in Sulzbach gefordert.

Als weiterer Punkt wurde von den Privatpersonen der Schutz der Weststadt vor dem Verkehrslärm der Autobahn BAB A5 gefordert.

3.2 Anregungen von den Trägern öffentlicher Belange

Sowohl das Polizeipräsidium Mannheim, als auch die Höhere Straßenverkehrsbehörde des RP Karlsruhe weisen daraufhin, dass die Einführung von Tempo 30 km/h zum Schutze der Bevölkerung nur bei Überschreitung der geltenden Richtwerte und nach konsequenter Abwägung aller betroffenen Belange erfolgen darf. Grundsätzlich stehen die beiden Fachbehörden einer Umsetzung aber nicht im Wege.

Die Betreibergesellschaften des ÖPNV sehen die Einführung von Tempo 30 km/h kritisch. Durch die sich daraus ergebenden Fahrzeitverlängerungen könnte es zu Problemen bei der Einhaltung des Fahrplanes und der Erreichbarkeit von Anschlussverbindungen kommen.

Die Feuerwehr der Stadt Weinheim bemängelt die Fahrzeitverlängerung durch die Einführung von Tempo 30 km/h in einzelnen Abschnitten. Hierdurch werden sich die bereits jetzt schon kritischen Ausrückzeiten im Einsatzfall weiter verschlechtern. Der tatsächlich kritische Pfad von den Wohnorten der Freiwilligen Feuerwehrangehörigen zum Feuerwehrzentrum kann auf Nachfrage bei der Feuerwehr leider nicht abgebildet werden. Hier wäre interessant gewesen zu sehen, ob die betroffenen Wegebeziehungen für den kritischen Pfad, also die längste Fahrbeziehung von Feuerwehrangehörigen zur Feuerwache, überhaupt relevant sind. Aufgrund der komplexen Berechnung der Ausrückzeiten im Rahmen des Feuerwehrbedarfsplanes ist es aber leider nicht möglich, einen direkten Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 km/h auf der Birkenauer Talstraße bzw. der B3 und den Wohnorten der Freiwilligen Feuerwehrangehörigen herzustellen. Im Zuge eines Mobilitätskonzeptes – welches im Anschluss an die Zukunftswerkstatt erarbeitet werden soll – werden die Belange der Feuerwehr selbstverständlich berücksichtigt. So wird es ein Ziel sein, den Verkehrsfluss für Weinheim zu optimieren bzw. zu verstetigen und dadurch auch die Fahrzeiten zu verkürzen. Die Situation nach Einführung von Tempo 30 km/h wird sowohl von Seiten der Feuerwehr, als auch von der Verkehrsabteilung beobachtet und ausgewertet. Die bereits im Bestand angespannte Situation hinsichtlich der Ausrückzeiten der Feuerwehr wird im Rahmen des Feuerwehrbedarfsplans separat im Gemeinderat diskutiert.

Das Amt für Klimaschutz, Grünflächen und technische Verwaltung der Stadt Weinheim begrüßt die Einführung von Tempo 30 km/h. Zum einen würde sich auf diese Weise der CO₂-Ausstoß verringern und zum anderen würde die Verkehrssicherheit steigen.

Die Autobahn GmbH des Bundes hat zur Forderung des Lückenschlusses der Lärmschutzwand an der BAB A5 festgestellt, dass der entsprechende Abschnitt sich im sogenannten „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 befindet. Dies bedeutet, dass mittelfristig kein Ausbau vorgesehen ist und somit dieser Abschnitt vorerst nicht unter die Lärmvorsorge fällt. Dies bedeutet für den geforderten Lückenschluss der Lärmschutzwand vorerst eine Absage von Seiten der Autobahn GmbH. Darüber hinaus wird vorgeschlagen den betroffenen Abschnitt anhand der Auslösewerte für die Lärmsanierung zu überprüfen (Umsetzung von passiven Schallschutzmaßnahmen). Die geplante Fahrbahnsanierung der BAB A5 im Abschnitt Weinheim – Ladenburg und dem damit einhergehenden Ersatz der vorhandenen Asphaltfahrbahn durch eine Betonfahrbahn stellt keinen Ausbau dar, der eine Neubewertung der Lärmsituation erforderlich macht.

Die Verkehrsabteilung des Bürger- und Ordnungsamtes der Stadt Weinheim sieht aufgrund des recht breiten Ausbaus und der guten Sichtverhältnisse auf der B 3 keine Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer für Tempo 30 km/h. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind regelmäßig so zu treffen, dass sie beim Verkehrsteilnehmer mit dem sogenannten „beiläufigen Blick“ wahrgenommen und sodann auch akzeptiert werden. Um generell akzeptierte Anordnungen durchzusetzen, können flankierende Geschwindigkeitskontrollen unterstützend hilfreich sein. Insofern wird dringend dazu geraten, die Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen, um die notwendige Akzeptanz (mehr oder weniger) zu erzwingen und das zu schnell Fahren faktisch unmöglich zu machen.

3.3 Weitere Maßnahmen und Prüfaufträge aus der Öffentlichkeitsbeteiligung

3.3.1 Geschwindigkeitskontrollen

Der Schwerpunkt der eingegangenen privaten Stellungnahmen lag im Bereich Straßenverkehr auf der Forderung nach mehr Geschwindigkeitskontrollen. Es werden bereits heute regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet durchgeführt. Dies wird auch zukünftig beibehalten. Die Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen ist als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgenommen.

Darüber hinaus ist aus den Einwendungen der Bürgerschaft klar zu erkennen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an vielen Stellen im Stadtgebiet überschritten werden. Insbesondere in den schon bestehenden Abschnitten mit Tempo 30 km/h. Aus diesem Grund wird als weitere kurzfristige Maßnahme des Lärmaktionsplans die Verwaltung die Anschaffung eines Enforcement Trailers (mobiles Blitzgerät) prüfen.

Grundsätzlich kann man festhalten, dass mobile Kontrollen für den Lärmschutz besser geeignet sind als stationäre Kontrollgeräte. Generell helfen Geschwindigkeitskontrollen für eine subjektiv bessere Lärmsituation vor Ort. Hierbei ist insbesondere der Nachtzeitraum zu benennen.

3.3.2 Überprüfung Anspruchsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h in der Grundelbachstraße

Ergänzend zur Forderung nach mehr Geschwindigkeitskontrollen, wurde von Anwohnern der Grundelbachstraße die Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h gefordert. Die Überprüfung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h auf der L3257 (Grundelbachstraße) im Abschnitt von der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Hauptstraße wird gutachterlich empfohlen und als weitere kurzfristige Maßnahme in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen.

3.3.3 Lärmschutzwand an der BAB A5

Eine weitere Maßnahme im Lärmaktionsplan ist der Lückenschluss der Lärmschutzwand an der BAB A5 in Fahrtrichtung Darmstadt. Diese Forderung wurde im Rahmen der Offenlage auch von einzelnen Privatpersonen gefordert.

Die für die Verwaltung der Bundesautobahnen zuständige Autobahn GmbH des Bundes lehnt nach Prüfung den Lückenschluss des Lärmschutzbauwerkes an der BAB A5, Fahrtrichtung Darmstadt, Rastplatz Wachenburg bis Waidsee ab. Es wurde festgestellt, dass der entsprechende Abschnitt sich im sogenannten „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030 befindet. Dies bedeutet, dass mittelfristig kein Ausbau vorgesehen ist und somit dieser Abschnitt vorerst nicht unter die Lärmvorsorge fällt. Eine rechtliche Verpflichtung, diesen Lückenschluss im Bestand herbeizuführen, besteht somit aktuell nicht. Erst bei einem weiteren Ausbau der BAB käme es zu einer Neubewertung der Lärmsituation und damit sehr wahrscheinlich zu weiteren aktiven Maßnahmen. Für die Bestandssituation empfiehlt die Autobahn GmbH des Bundes eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung von Ansprüchen auf passive Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung an der BAB A5 durchzuführen.

Die hierfür erforderliche schalltechnische Untersuchung wird durch die Stadtverwaltung beauftragt und vorgelegt. Dort werden alle aufgeführten gesetzlichen Regelungen berücksichtigt und die potentiellen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen aufgelistet. Dies wurde als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan ergänzt.

3.3.4 Begleitende Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz von Tempo 30 km/h

Die genannten Streckenabschnitte für die Einführung von Tempo 30 km/h liegen -innerorts- auf der klassifizierten B 3 bzw. L 3408 und führen als Hauptverkehrsadern in recht langen, überwiegend gerade verlaufenden Abschnitten die Verkehrsströme nach bzw. aus Weinheim bzw. Sulzbach heraus. Aufgrund des recht breiten Ausbaus und der guten Sichtverhältnisse auf der B 3 haben die motorisierten Verkehrsteilnehmer Schwierigkeiten, die reine Beschilderung einer Geschwindigkeitsreduzierung aller Voraussicht nach zu akzeptieren. Um die Akzeptanz zu erhöhen, wird der Vorschlag der Verkehrsbehörde, begleitende Maßnahmen zu prüfen, als kurzfristige Maßnahme in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen.

Es soll geprüft werden, in welchen Bereichen bauliche Maßnahmen möglich sind, um die Akzeptanz zu unterstützen. Als Mindestmaßnahme sollte in den Fällen, in welchen bauliche Maßnahmen nicht möglich sind und verkehrslenkende Maßnahmen mangels alternativer Streckenführung ausgeschlossen werden müssen, der Verkehrsraum durch Markierung aufgeteilt werden, um auf diese Weise den Verkehrsfluss zu „entschleunigen“ (versetztes Parken, Fahrradstreifen, Radschutzstreifen etc.).

So hat der im letzten Jahr umgesetzte Radschutzstreifen zwischen Stadthalle und Nibelungenstraße und die damit einhergehende Entfernung der Leitlinie in Fahrbahnmitte bereits zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit und abschnittsweise zur Verringerung der Geschwindigkeiten beigetragen. Vorbehaltlich der Zustimmung des für die Bundesstraßen zuständigen Regierungspräsidiums kann in den Bereichen, in denen kurzfristige Maßnahmen gut möglich sind, die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen mit diesen Maßnahmen kombiniert erfolgen.

Um generell besser nachvollziehbare und akzeptierte verkehrsrechtliche Anordnungen durchzusetzen, können flankierende Geschwindigkeitskontrollen unterstützend hilfreich sein. In Bereichen, in denen weder eine bauliche noch eine markierungstechnische Lösung gefunden werden kann, soll geprüft werden, ob die Errichtung von stationären Blitzgeräten möglich ist. Dies soll ebenfalls ergänzend auch für die Bereiche der Ortseinfahrten geprüft werden.

4. Weiteres Vorgehen

4.1 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.

4.2 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. Nach der bereits sattgefundenen Landtagswahl 2021, wird die Verwaltung nochmals auf die neu gebildete Landesregierung zugehen, um das Thema der Förderbedingungen erneut zu diskutieren. Abhängig vom Ausgang dieses Vorgangs wird dem Gemeinderat anschließend ein Vorschlag unterbreitet, wie ein kommunales Förderprogramm konkret aussehen könnte.

4.3 Weiteres Vorgehen

Nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans mit den oben beschriebenen Maßnahmen wird die Verwaltung folgendermaßen weiter vorgehen:

1. Antrag auf Anordnung von Tempo 30 km/h bei der höheren Straßenverkehrsbehörde (RP Karlsruhe)
 - a B3 (Bergstraße) Abschnitt Stadthalle - Langmaasweg
 - b L3408 Birkenauer Talstraße

2. Prüfung begleitender Maßnahmen (z.B. bauliche oder markierungstechnische Lösungen) für die unter Punkt 1 genannten neuen Abschnitte mit Tempo 30 km/h
3. Prüfung der Anschaffung eines Enforcement Trailer (mobiles Blitzgerät)
4. Kontaktaufnahme mit der neuen Landesregierung zur Klärung der Fördermöglichkeiten eines kommunalen Förderprogramms zur Lärmsanierung
5. Verkehrszählung in Sulzbach an der B3 und der Kreisverbindungsstraße
6. Schalltechnische Untersuchung auf Basis der ermittelten Verkehrszahlen für den Abschnitt der B3 in Sulzbach
7. Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h in der Grundelbachstraße
8. Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung an der BAB A5 zur Ermittlung von Ansprüchen im Rahmen der Lärmsanierung
9. Prüfung der Errichtung stationärer Blitzer, in den Bereichen der Ortseinfahrten und in Bereichen in denen aus Platzgründen keine anderen begleitenden Maßnahmen umsetzbar sind

Sobald die oben genannten Punkte 3 bis 9 vollständig abgearbeitet sind, wird dem Gemeindevorstand eine erneute Beschlussvorlage zu dem Thema vorgelegt, damit dieser über die tatsächlich umzusetzenden Maßnahmen beschließen kann.

4.4 Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen

Die verkehrsrechtliche Anordnung von Tempo 30 km/h in den unter Punkt 1 genannten Abschnitten wird nach der Zustimmung durch das Regierungspräsidium Karlsruhe von der zuständigen Verkehrsbehörde der Stadt Weinheim unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Prüfung begleitender Maßnahmen (siehe Punkt 2) erteilt und umgesetzt. Eine erste Prüfung und Abstimmung mit der Verkehrsbehörde der Stadt Weinheim hat zu folgendem Ergebnis geführt:

Birkenauer Talstraße

Für den Abschnitt der Birkenauer Talstraße sind aufgrund der engen Platzverhältnisse kurzfristig keine weiteren baulichen oder markierungstechnischen Lösungen umsetzbar. Denkbar wäre aber vielleicht die Errichtung eines stationären Blitzers. Wie in Kapitel 0 erläutert, können durch die Anordnung von Tempo 30 km/h Menschen aus der Gesundheitsgefahr geholt werden. Da hier die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie StV überschritten werden, besteht eine Pflicht zum Handeln, weshalb für diesen Abschnitt Tempo 30 km/h angeordnet werden soll.

B3 Bergstraße / Abschnitt Langmaasweg – Nibelungenstraße

Wie in Kapitel 0 beschrieben sind auch in diesem Abschnitt die gesundheitsschädlichen Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie StV überschritten, weshalb eine Pflicht zum Handeln besteht um die Menschen aus der Gesundheitsgefahr zu bekommen. Eine erste Prüfung hat ergeben, dass hier durch eine Ummarkierung und damit verbundenen Entfernung der Leitlinie in Fahrbahnmitte eine optische Verengung der Fahrspuren herbeigeführt werden könnte (vergleichbar mit dem Abschnitt Stadthalle – Nibelungenstraße).

Hierzu sind allerdings noch weitere Abstimmungen mit dem Regierungspräsidium Karlsruhe und dem zuständigen Straßenbauamt erforderlich. Wenn hier kurzfristig eine für alle Seiten akzeptable markierungstechnische Lösung gefunden werden kann, wird für diesen Abschnitt die Anordnung von Tempo 30 km/h hieran geknüpft. Sollte sich im weiteren Abstimmungsprozess herausstellen, dass die gewünschte Lösung nicht umsetzbar ist, wird für diesen Abschnitt Tempo 30 km/h auch ohne begleitende Maßnahme angeordnet.

B3 Bergstraße / Abschnitt Nibelungenstraße – Stadthalle

Wie in Kapitel 0 beschrieben sind auch hier die Richtwerte der Lärmschutzrichtlinie StV überschritten und es besteht eine Pflicht zum Handeln. Der im letzten Jahr umgesetzte Radschutzstreifen zwischen Stadthalle und Nibelungenstraße und die damit einhergehende Entfernung der Leitlinie in Fahrbahnmitte hat bereits zu einer Steigerung der Verkehrssicherheit und abschnittsweise zur Verringerung der Geschwindigkeiten beigetragen. Hier sind kurzfristig keine weiteren baulichen Maßnahmen möglich. Aufgrund der bereits erfolgten Ummarkierung soll für diesen Abschnitt Tempo 30 km/h angeordnet werden.

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 vorliegenden Lärmaktionsplan festgelegten konkreten Maßnahmen zur Lärminderung sind aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten verschiedene Kostenträger zuständig. Aufgrund der verschiedenen Prüfaufträge und der sich daraus ergebenden Ergebnisse wird der Lärmaktionsplan – je nach der erfolgenden Beschlussfassung des Gemeinderats – auch weitere finanzielle Auswirkungen auf die Stadt Weinheim haben. Nachfolgend sind die heute schon abschätzbaren und auf die Stadt zukommenden Kosten aufgeführt, wenn der Gemeinderat dieser Beschlussvorlage so zustimmt, wie von der Verwaltung vorgeschlagen.

Die Kosten für die Einrichtung von Tempo 30 km/h auf der B3 und der Birkenauer Talstraße werden auf 10.000,- € geschätzt. Die Mittel hierfür (Herstellung Beschilderung) sind für das Jahr 2022 einzuplanen.

Für die in Kapitel 0 vorgesehene Ummarkierung der B3 werden sich die Kosten – vorbehaltlich der Zustimmung durch das Regierungspräsidium – nach einer ersten Schätzung auf ca. 45.000,- € belaufen. Für die Markierungsarbeiten sind für das Haushaltsjahr 2022 entsprechende Mittel einzuplanen.

Die Kosten für die schalltechnische Untersuchung für die BAB A5 werden voraussichtlich ca. 6.000,- € betragen. Die Kosten für die Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen für die die Grindelbachstraße werden voraussichtlich ca. 6.000,- € betragen. Die beiden Gutachten sollen noch im Jahr 2021 beauftragt werden. Für die schalltechnischen Gutachten sind im Haushaltsplan 2021 im Teilergebnishaushalt 7, Produktgruppe 5470 ausreichend Mittel eingeplant.

Die sich aus den Prüfaufträgen ergebenden weiteren Kosten sind abhängig vom Prüfergebnis und werden Gegenstand der dann folgenden Beschlussvorlage sein.

Die Kosten für weitere bauliche Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung können aktuell nicht benannt werden und sind abhängig vom Prüfergebnis.

Die Kosten für die Anschaffung eines Enforcement Trailers (ohne Kamera) werden voraussichtlich 100.000,- € betragen. Die bereits beim Gemeindevollzugsdienst im Einsatz befindliche Kamera könnte im Enforcement Trailer genutzt werden. Hierfür, sowie für die Errichtung eventueller stationärer Blitzerstandorte sind für das Haushaltsjahr 2022 entsprechende Mittel einzuplanen.

Die Kosten für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes und die Einrichtung eines kommunalen Förderprogramms zur Lärmsanierung sind aktuell nicht abschätzbar. Im Anschluss an die Zukunftswerkstatt sind für ein Mobilitätskonzept in den Folgejahren Mittel in den Haushalt einzuplanen.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Kurzbericht LAP Stufe 3 gem. § 47 d BImSchG
2	Rasterlärmkarten LUBW – 3. Kartierungsstufe
3	Schalltechnische Untersuchung
4	Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen
5	Antworten auf allgemeine Fragen zum Verkehrslärm

Beschlussantrag:

1. Dem Verwaltungsvorschlag zur Behandlung sämtlicher Anregungen aus der Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wird zugestimmt.
2. Der Gemeinderat beschließt den Lärmaktionsplan der dritten Stufe für Weinheim.
3. Die Verwaltung wird beauftragt, die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen und Prüfaufträge gemäß dem aufgezeigten Vorgehen weiter zu behandeln.

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
Gemeindegennziffer:	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 erweiterten 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 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 4. Quartal 2021 durchzuführen. Die Ergebnisse der daraus resultierenden schalltechnischen Untersuchungen werden nachgereicht.*
- B 3 Bergstraße- Eimündung Langmaasweg bis Höhe Stadthalle (ganztägig)
- L 3408 (Birkenauer Talstraße) – von den Eimündungen B 3 bis zur Birkenauer Talstraße Nr. 93 (Ende der Wohnbebauung) (ganztägig)

2. Überprüfung 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:

- L 3257 (Grundelbachstraße) – von den Einmündungen Birkenauer Talstraße bis Hauptstraße

3. Aufnahme / Weiterführung Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die B 3, die L 3257 und die L 3408

4. Verkehrszählung auf der Kreisverbindungsstraße Laudenbach – Hemsbach – Weinheim und der B 3 als Nachweis der Entlastungswirkung, voraussichtlich im 4. Quartal 2021, sofern dann keine Einschränkungen aufgrund der Corona-Pandemie mehr vorliegen

5. Durchführung der Zukunftswerkstatt mit einem Themenfeld Mobilität, bei dem unter anderem die Lärmschwerpunkte mit diskutiert werden sollen

6. Geplante Erstellung eines Mobilitätskonzepts im Anschluss an die Zukunftswerkstatt

7. Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet

8. Prüfung der Anschaffung eines Enforcement Trailer (mobiles Blitzgerät)

9. Durchführung einer schalltechnische Untersuchung an der BAB A5 zur Ermittlung von Ansprüchen im Rahmen der Lärmsanierung

10. Prüfung begleitender Maßnahmen (z.B. bauliche Anpassungen oder Aufbringen von Markierungen) zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung bei Einführung von Tempo 30 km/h auf den unter Punkt 1 genannten Straßenabschnitten

11. Prüfung von stationären Blitzerstandorten im Bereich der Ortseinfahrten bzw. in den Bereichen, in denen aus Platzgründen keine anderen begleitenden Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung möglich sind

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: 14.04.2021 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 und 21.04.2021 (Bürgerfragestunde)
- 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:

Insgesamt sind 22 Einwendungen von Privaten und 20 Einwendungen von den Träger öffentlicher Belange eingegangen.

Aufgrund der Einwendungen aus der Bürgerschaft soll die L 3257 (Grundelbachstraße) hinsichtlich Einführung von Tempo 30 km/h überprüft werden. Diese kurzfristige Maßnahme wurde ergänzt.

Aufgrund der Einwendungen aus der Bürgerschaft soll eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung von Ansprüchen im Rahmen der Lärmsanierung an der BAB A5 durchgeführt werden. Diese kurzfristige Maßnahme wurde ergänzt.

Aufgrund der Einwendungen aus der Bürgerschaft soll geprüft werden, ob die Anschaffung eines mobilen Blitzgerätes (Enforcement Trailer) sinnvoll ist. Diese kurzfristige Maßnahme wurde ergänzt.

Aufgrund der Einwendungen erfolgt eine Prüfung von begleitenden Maßnahme (z.B. bauliche Anpassungen oder Aufbringen von Markierungen) zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung bei Einführung von Tempo 30 km/h auf den genannten Straßenabschnitten. Diese kurzfristige Maßnahme wurde ergänzt.

Aufgrund der Einwendungen erfolgt eine Prüfung von stationären Blitzerstandorten im Bereich der Ortseinfahrten bzw. in den Bereichen, in denen aus Platzgründen keine anderen begleitenden Maßnahmen zur Unterstützung der Akzeptanz der Geschwindigkeitsreduzierung möglich sind. Diese kurzfristige Maßnahme wurde ergänzt.

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan *(falls verfügbar)*

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾: 9.216,55 €

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

ca. 67.000,- €
plus weitere nichtabschätzbare
Kosten durch Prüfaufträge

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⁾

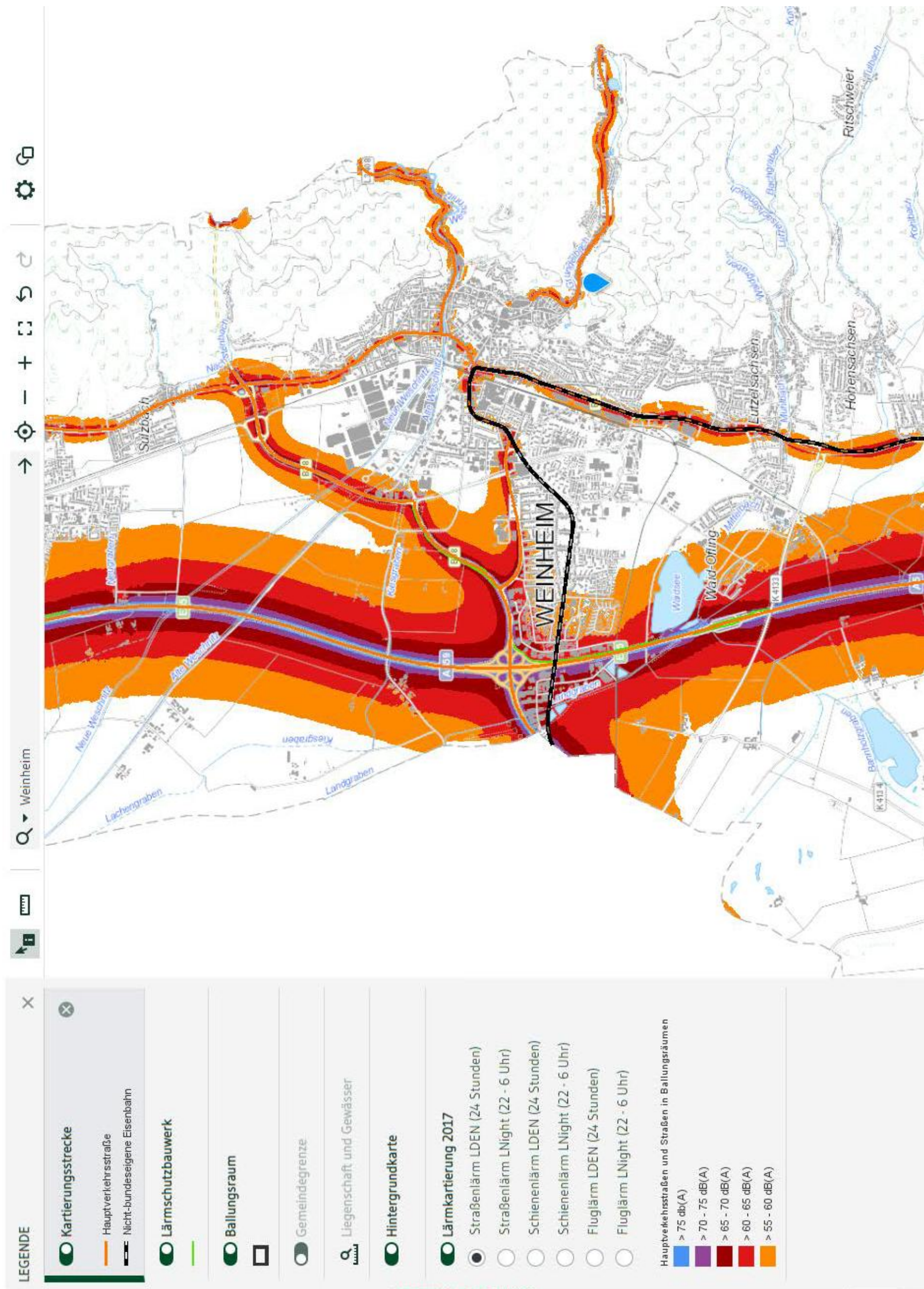
www.weinheim.de

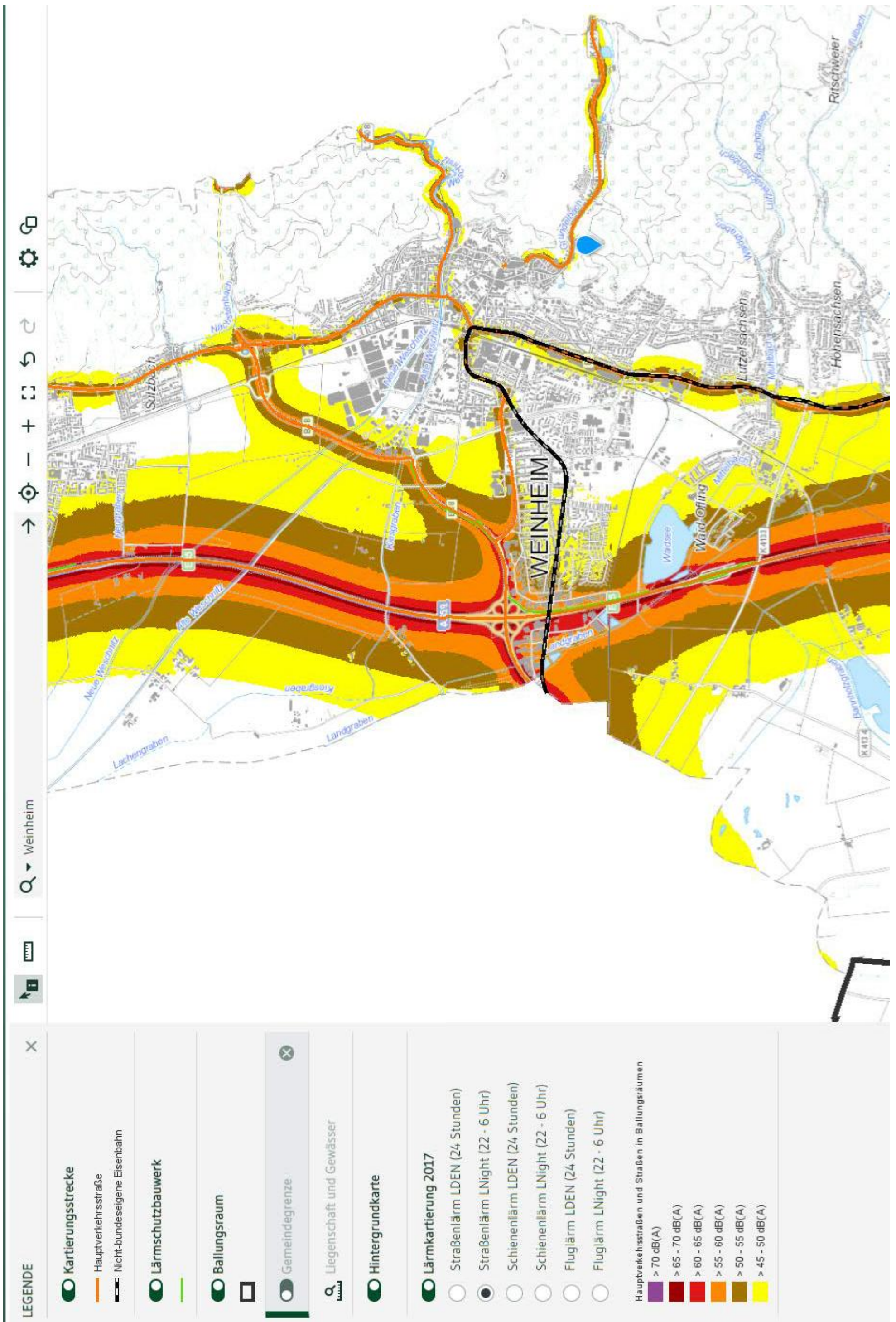
Weinheim, XX.XX.2021

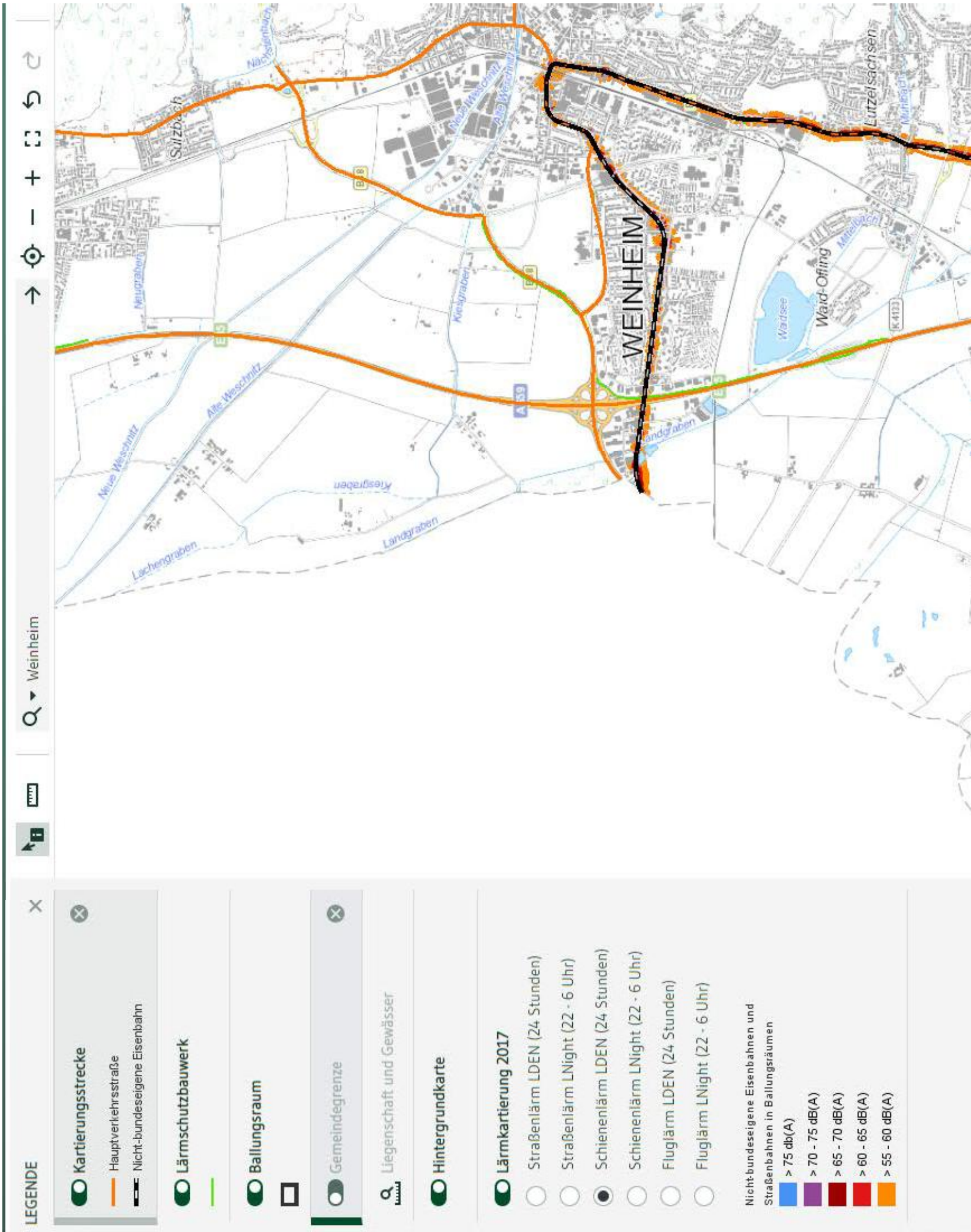
Oberbürgermeister Manuel Just

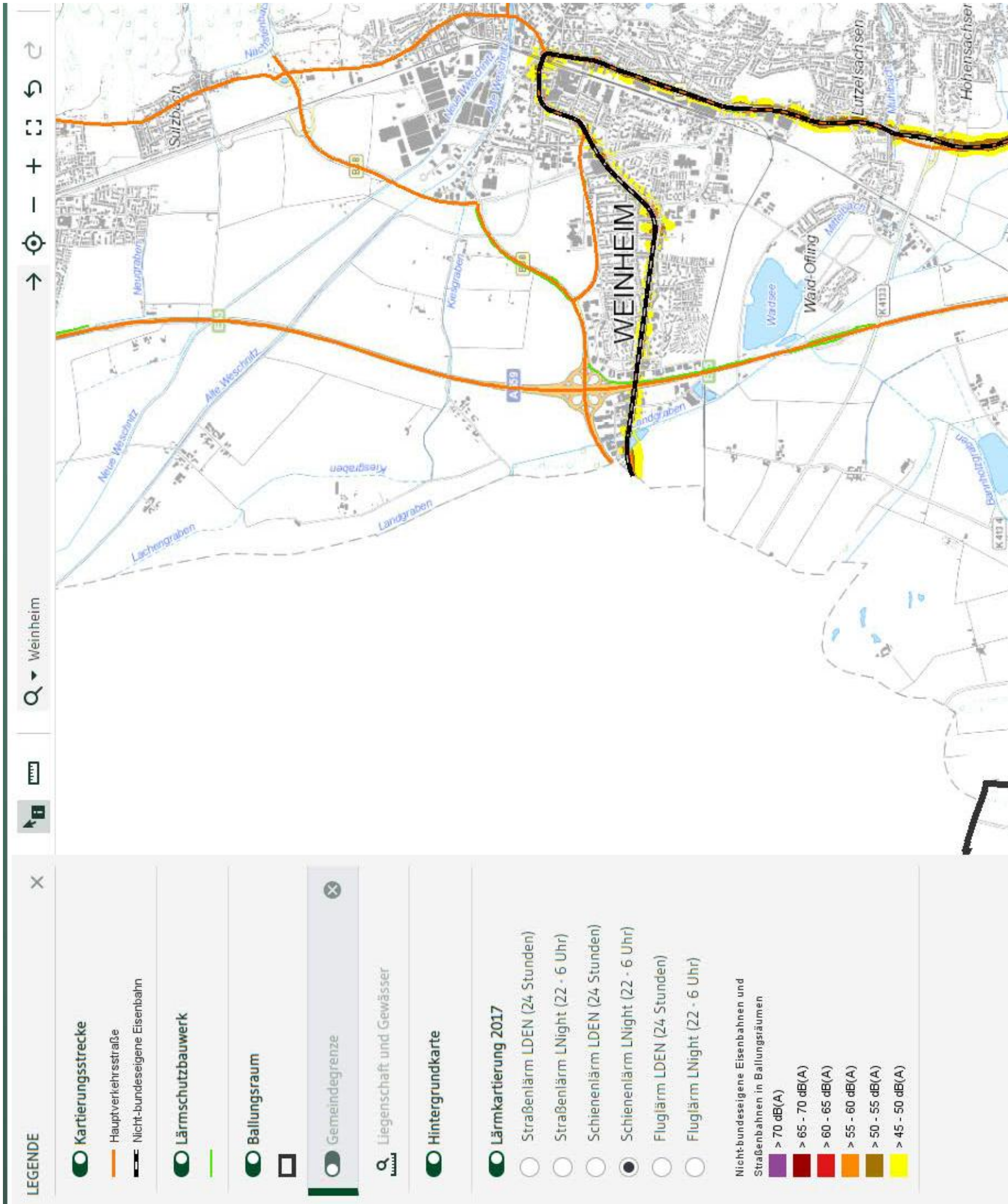
Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel









LEGENDE

- Kartierungsstrecke
- Hauptverkehrsstraße
- Nicht-bundeseigene Eisenbahn

- Lärmschutzbauwerk

- Ballungsraum

- Gemeindegrenze

Liegenschaft und Gewässer

- Hintergrundkarte

Lärmkartierung 2017

- Straßenlärm LDEN (24 Stunden)
- Straßenlärm LNight (22 - 6 Uhr)
- Schienenlärm LDEN (24 Stunden)
- Schienenlärm LNight (22 - 6 Uhr)
- Fluglärm LDEN (24 Stunden)
- Fluglärm LNight (22 - 6 Uhr)

Nicht-bundeseigene Eisenbahnen und Straßenbahnen in Ballungsräumen

- > 70 dB(A)
- > 65 - 70 dB(A)
- > 60 - 65 dB(A)
- > 55 - 60 dB(A)
- > 50 - 55 dB(A)
- > 45 - 50 dB(A)

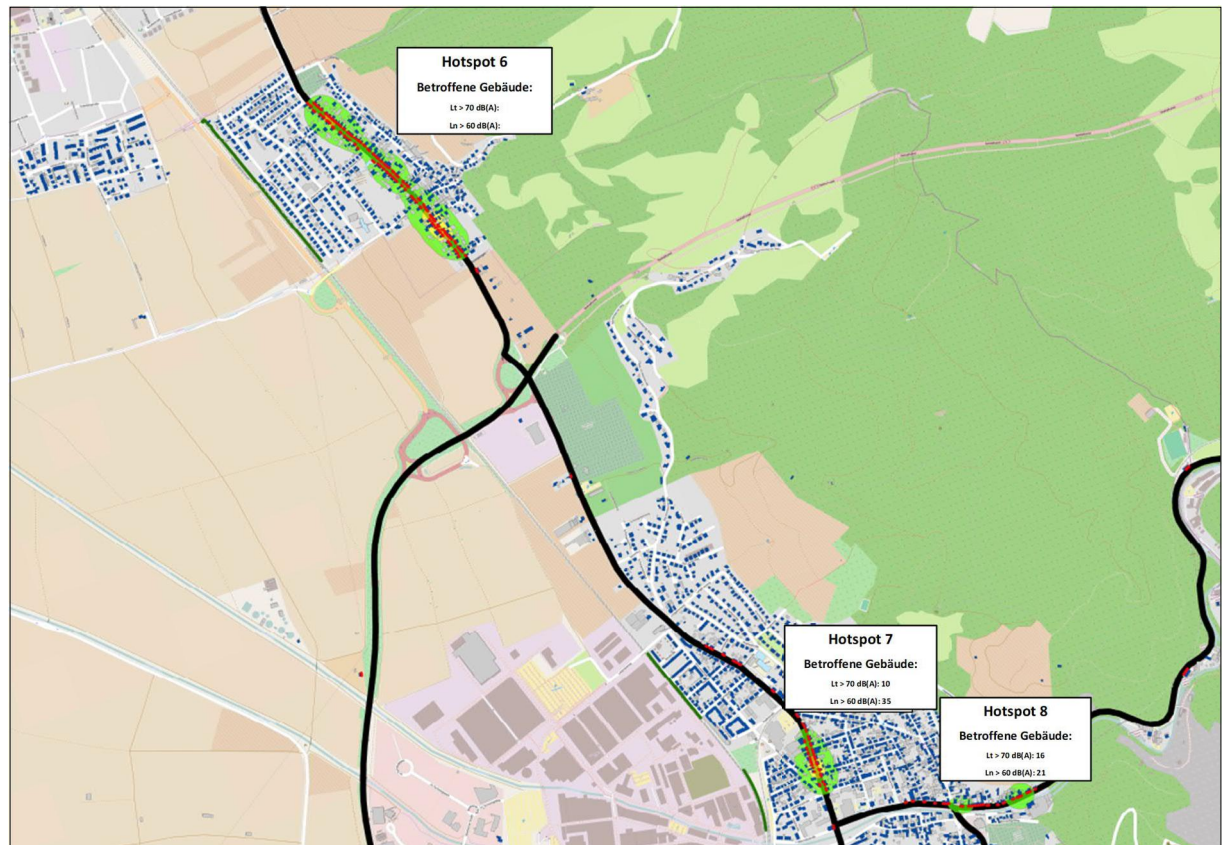
SCHALLTECHNISCHE UNTERSUCHUNG

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

33X129940-20

12.08.2021

Revision 02



Quelle: © Pöyry 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 02
Projekt Nr.	33X129940-20
Dateiname	20210812_SU_Temporeduzierung_Weinheim_rev2.docx
Ablageort	P:\Umwelt\33X169525 LAP 2013\Tempo 30 Weinheim\300_Planung\320_Planungsprodukte\2021\Tempo 30\20210812_SU_Temporeduzierung_Weinheim_rev2.docx

Revisionen

Original	
Datum	10.02.2021
Verfasser/Position/Unterschrift	Reinert

Kontrolldatum	19.02.2021
Überprüft von/Position/Unterschrift	Thiel

A

Datum	12.08.2021
Verfasser/Position/Unterschrift	Thiel

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	7
2	GRUNDLAGEN	8
2.1	Rechtliche Grundlagen	8
2.1.1	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung	8
2.2	Schalltechnische Grundlagen	9
2.2.1	Allgemeines	9
2.2.2	Straßenverkehrslärm	9
2.3	Datengrundlagen	9
3	ÖRTLICHE GEGEBENHEITEN	11
4	METHODIK	12
5	EMISSIONSBERECHNUNGEN	12
6	IMMISSIONSBERECHNUNGEN	14
6.1	B 3 (OD Sulzbach) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021	14
6.2	B 3 (Bergstraße)	15
6.3	L 3408 (Birkenauer Talstraße)	29
7	EMPFEHLUNGEN	33
7.1	B 3 (OD Sulzbach) – folgt später nach Durchführung der Verkehrszählung 2021	33
7.2	B 3 (Bergstraße)	33
7.3	L 3408 (Birkenauer Talstraße)	33
7.4	Lärmsanierung	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Flächennutzung in Weinheim (Quelle: Geoportal BW)	11
Abbildung 2:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)	14
Abbildung 3:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)	14
Abbildung 4:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)	14
Abbildung 5:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (OD Sulzbach) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)	14
Abbildung 6:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	15
Abbildung 7:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	16
Abbildung 8:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	17
Abbildung 9:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	18
Abbildung 10:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	19
Abbildung 11:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	19
Abbildung 12:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	20
Abbildung 13:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil – Bewertung nach dem Kooperationserlass	20
Abbildung 14:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil – Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung	21
Abbildung 15:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil – Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung	22

Abbildung 16:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil– Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung	23
Abbildung 17:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil– Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.	24
Abbildung 18:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	25
Abbildung 19:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	26
Abbildung 20:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	27
Abbildung 21:	Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße) Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	28
Abbildung 22:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach dem Kooperationserlass	29
Abbildung 23:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach dem Kooperationserlass	29
Abbildung 24:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach dem Kooperationserlass	30
Abbildung 25:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach dem Kooperationserlass	30
Abbildung 26:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	31
Abbildung 27:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	31
Abbildung 28:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	32
Abbildung 29:	Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung.....	32

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Immissionsrichtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV.....	8
Tabelle 2:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der B 3 (OD Sulzbach)	12
Tabelle 3:	Verkehrsbelastung und vergleichende Gegenüberstellung der Emissionspegel für v = 50 km/h und v = 30 km/h auf der B 3 (Bergstraße).....	12
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)	13
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)	13

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) – Einmündung 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

3

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.

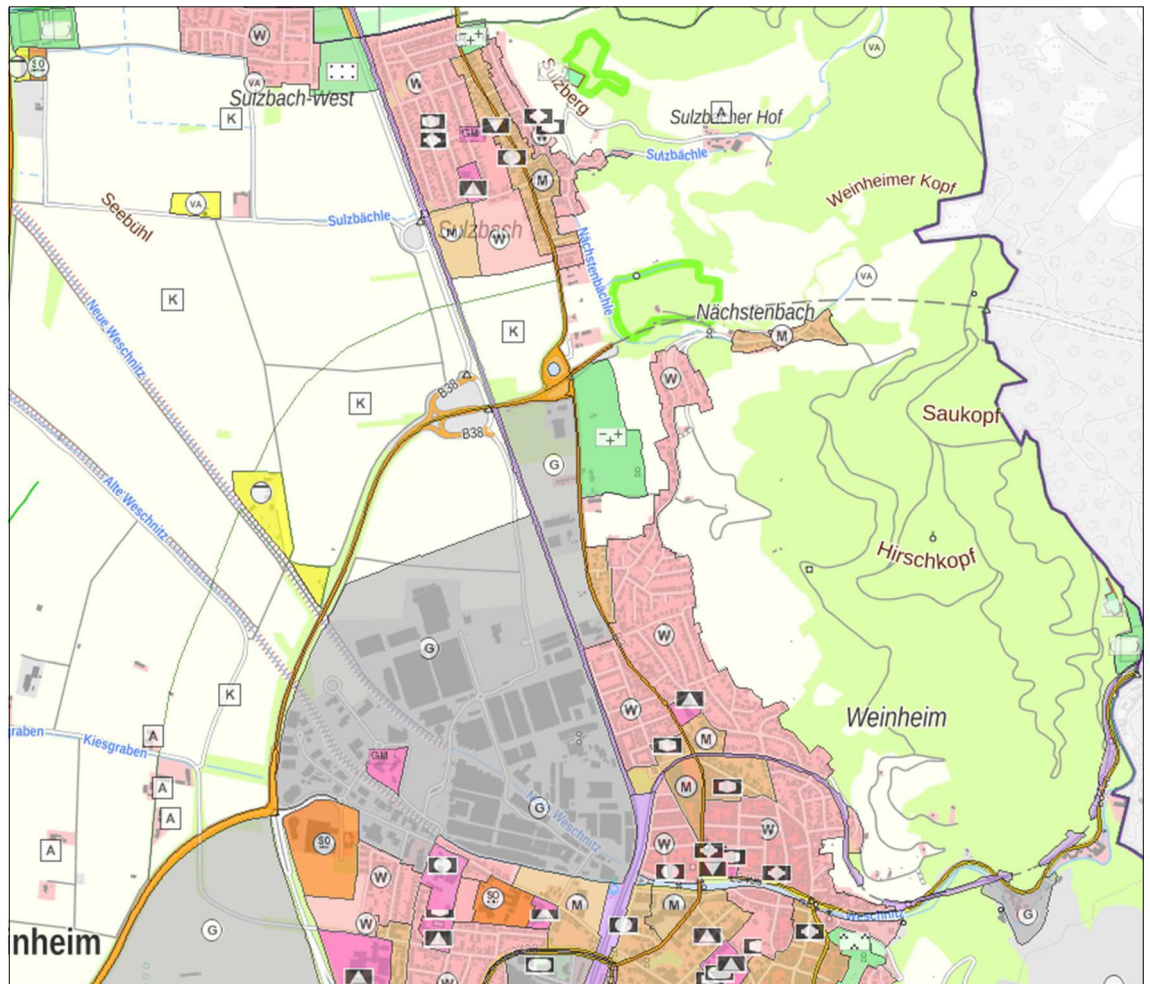


Abbildung 1: Flächennutzung in Weinheim (Quelle: Geoportal BW)

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 Weschnitztalbahn 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 $v = 50$ km/h und $v = 30$ 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 $v = 50$ km/h und $v = 30$ km/h auf der B 3 (OD Sulzbach)

B3 (OD Sulzbach)								
	Maßgebliche stündliche Verkehrsstärke		Anteil SV		Emissionspegel			
	Kfz/h		%		dB(A)			
					v = 50 km/h		v = 30 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 $v = 50$ km/h und $v = 30$ 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 km/h		v = 30 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 $v = 50$ km/h anhand der Kriteriums „Überschreitung der Richtwerte nach Kooperationserlass“ dargestellt (**rot** = Überschreitung des Richtwertes, **grün** = keine Überschreitung des Richtwertes). Zusätzlich erfolgt in weiteren Grafiken die Ausweisung anhand des Kriteriums der Gesundheitsgefährdung (Tag > 70 dB(A) und Nacht > 60 dB(A)).

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

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

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

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

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

6.2 B 3 (Bergstraße)

Auswertung nach dem Kooperationserlass (Tag > 65 dB(A) und Nacht > 55 dB(A))

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. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 67 Gebäude (entspricht ca. 86 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.



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

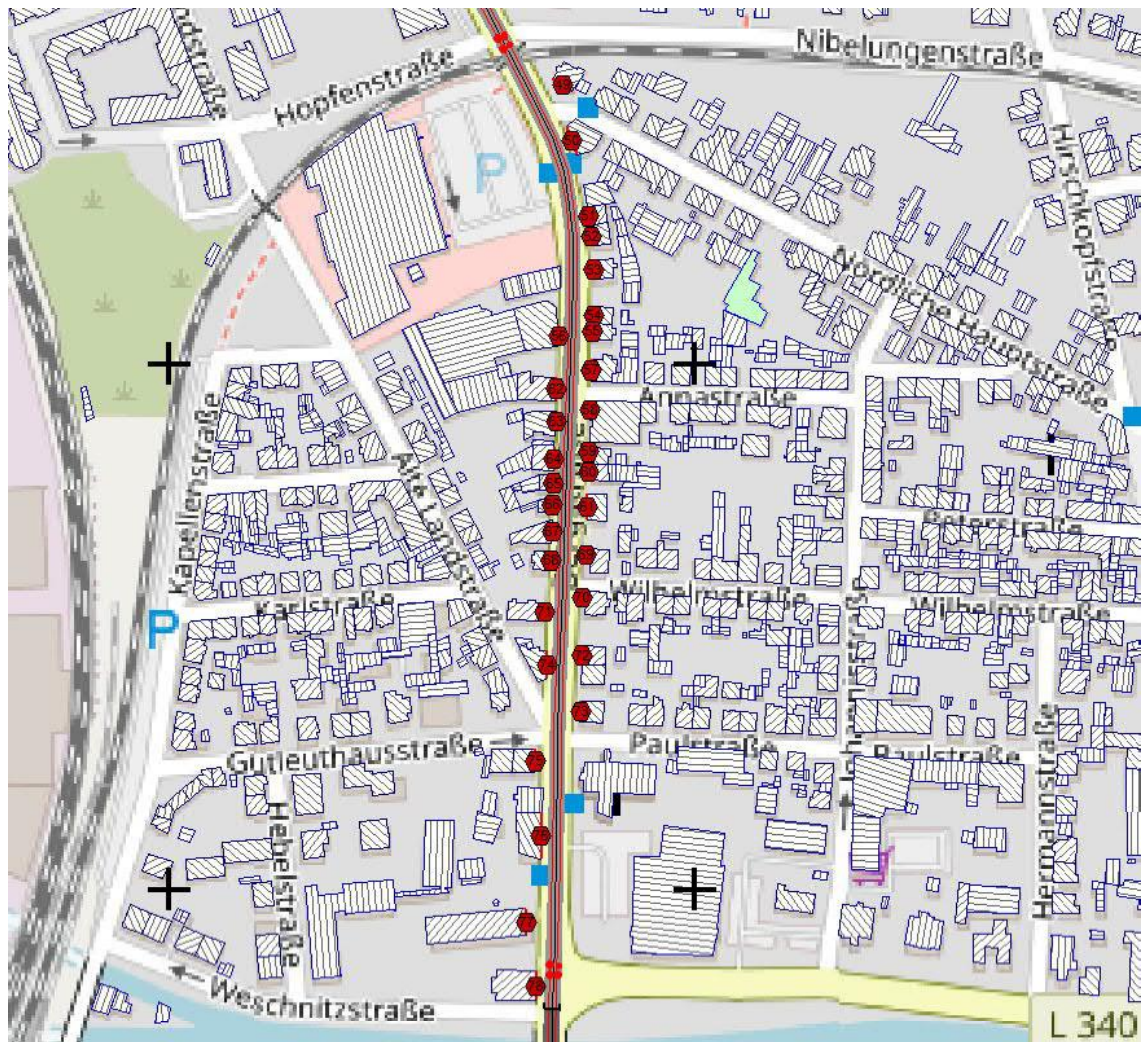


Abbildung 7: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Tag – $v = 50$ km/h (Bestand), südlicher Teil-
Bewertung nach dem Kooperationserlass

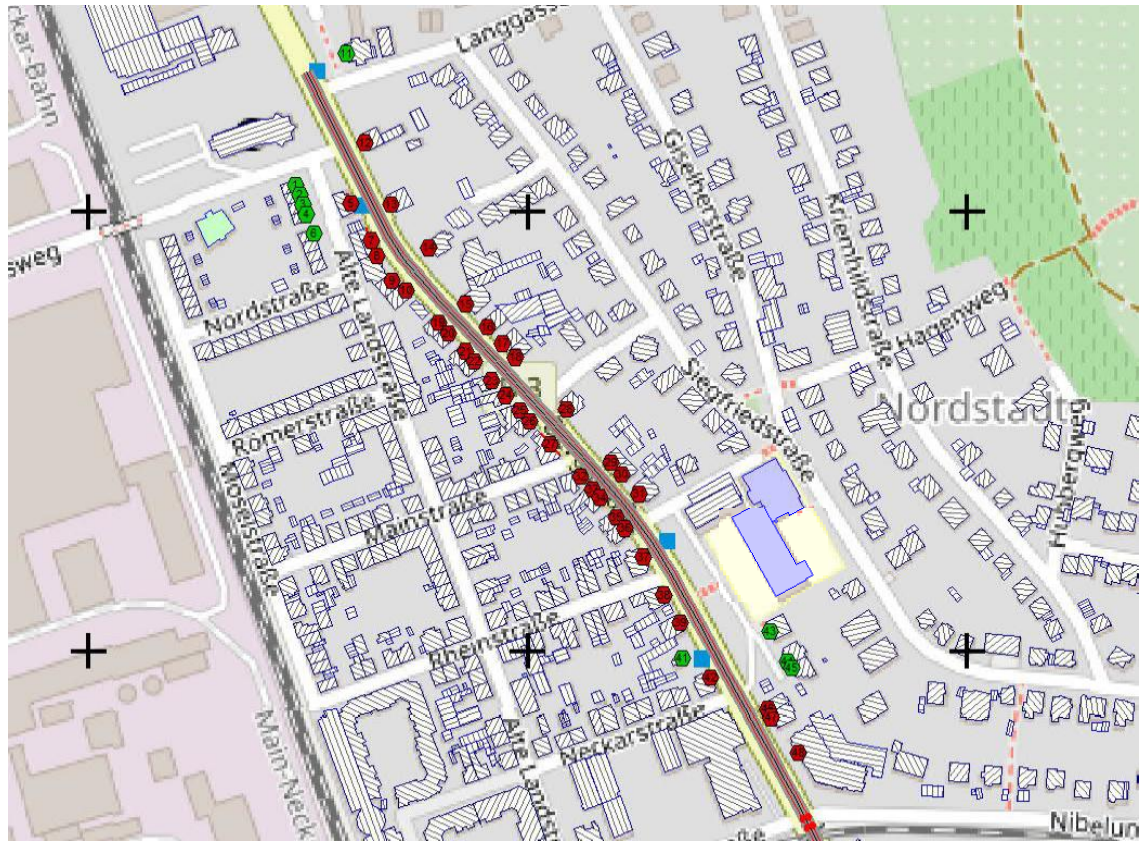


Abbildung 8: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50$ km/h (Bestand), nördlicher Teil-
Bewertung nach dem Kooperationserlass

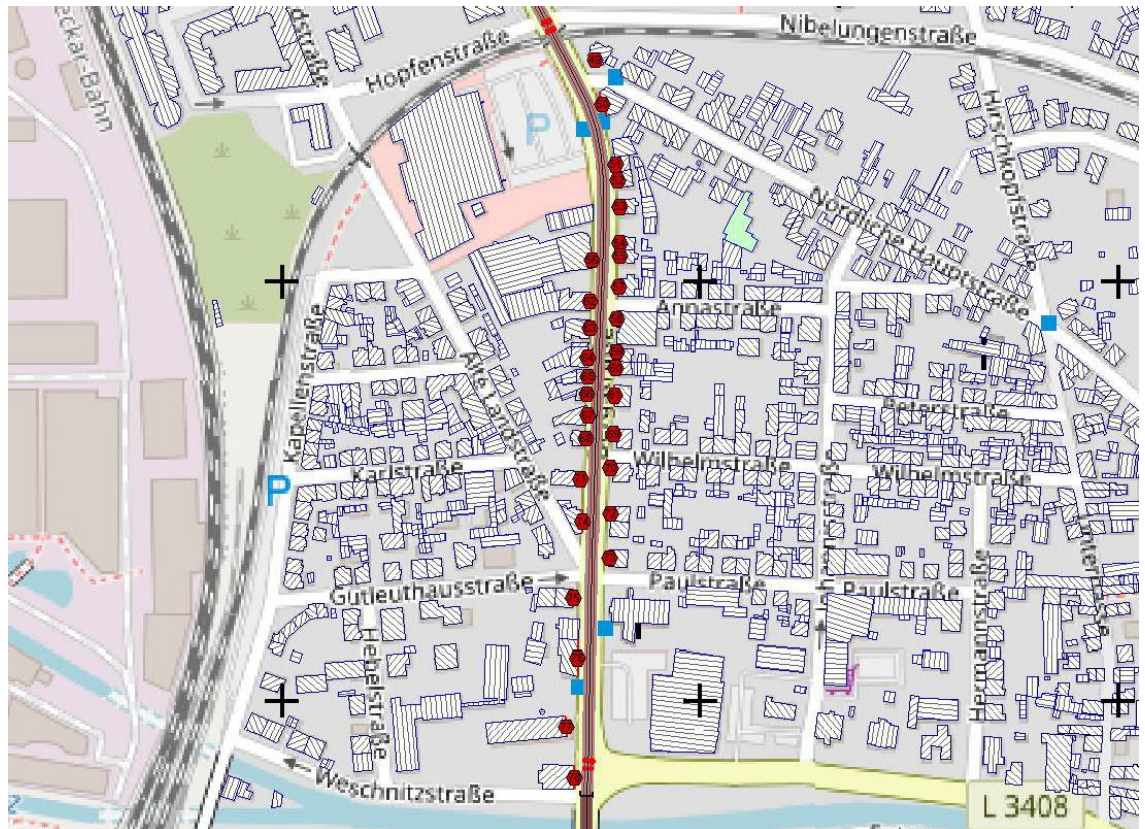


Abbildung 9: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50 \text{ km/h}$ (Bestand), südlicher Teil-
 Bewertung nach dem Kooperationserlass

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 37 Gebäuden entlang der B 3 überschritten.

Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts ($\text{IRW} = 55 \text{ dB(A)}$) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 67 Gebäude betroffen.

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 10: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – $v = 30$ km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung
 nach dem Kooperationserlass

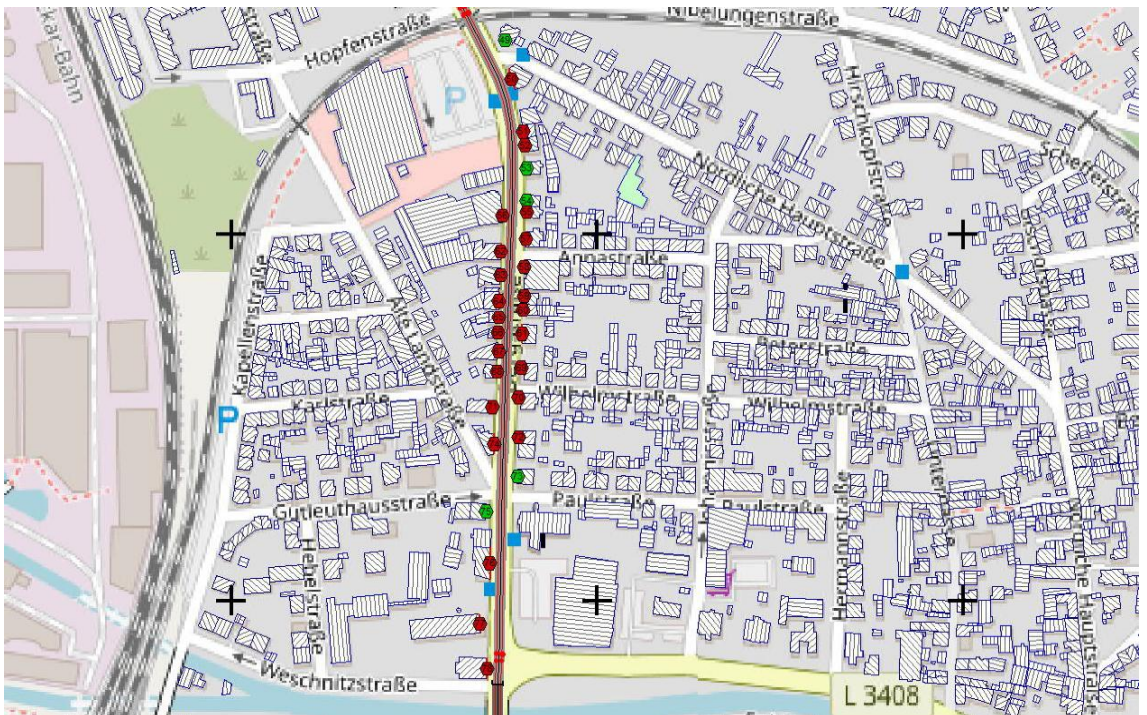


Abbildung 11: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – $v = 30$ km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung
 nach dem Kooperationserlass

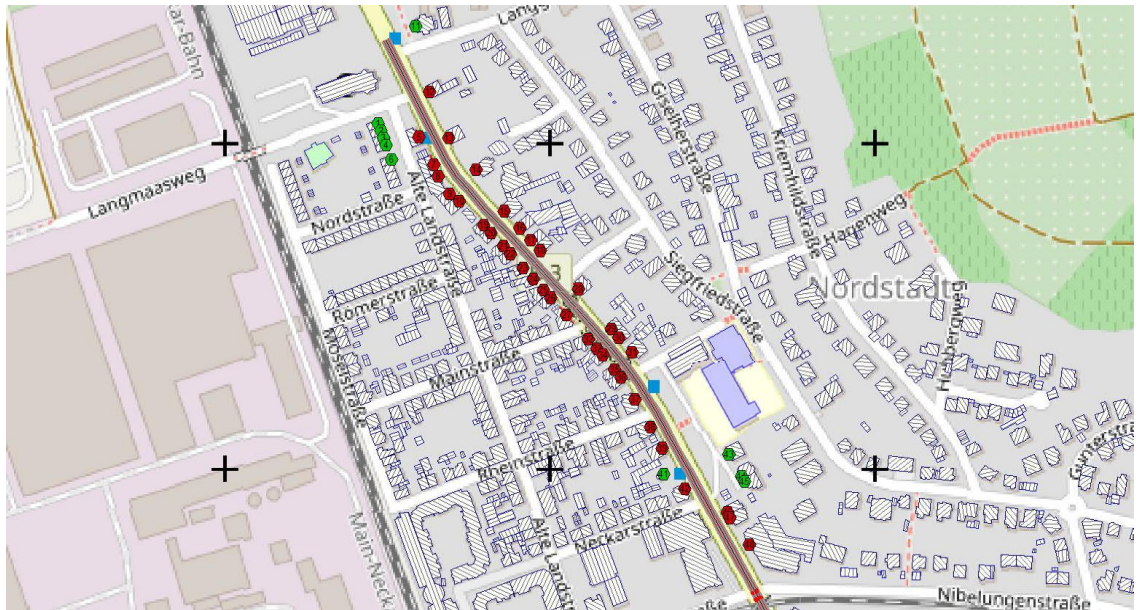


Abbildung 12: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30$ km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung
 nach dem Kooperationserlass

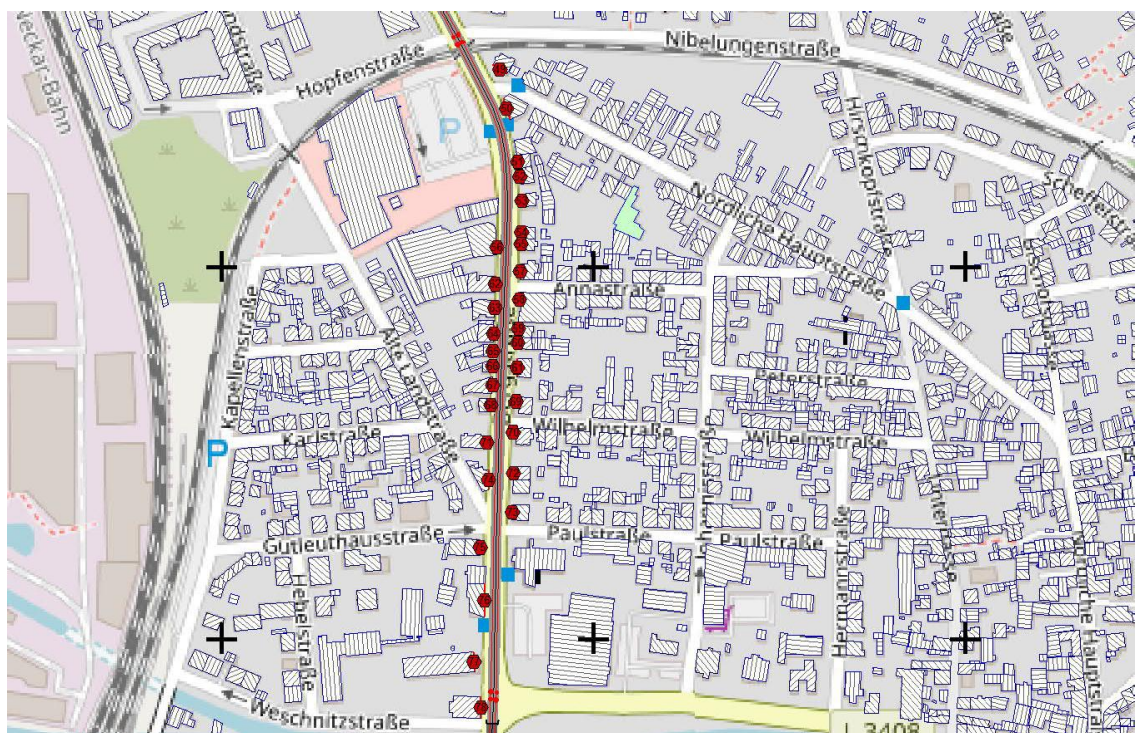


Abbildung 13: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30$ km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung
 nach dem Kooperationserlass

Auswertung anhand der Gesundheitsgefährdung (Tag > 70dB(A) und Nacht > 60dB(A))

Im Bestand wird der Tag-IRW von 70 dB(A) an 10 Gebäuden (entspricht ca. 13 % aller untersuchten Gebäude) entlang der B 3 überschritten. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=60 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 35 Gebäude (entspricht ca. 45 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.



Abbildung 14: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil – Bewertung
 nach der Gesundheitsgefährdung



Abbildung 15: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand), südlicher Teil – Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung



Abbildung 16: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand), nördlicher Teil– Bewertung
nach der Gesundheitsgefährdung

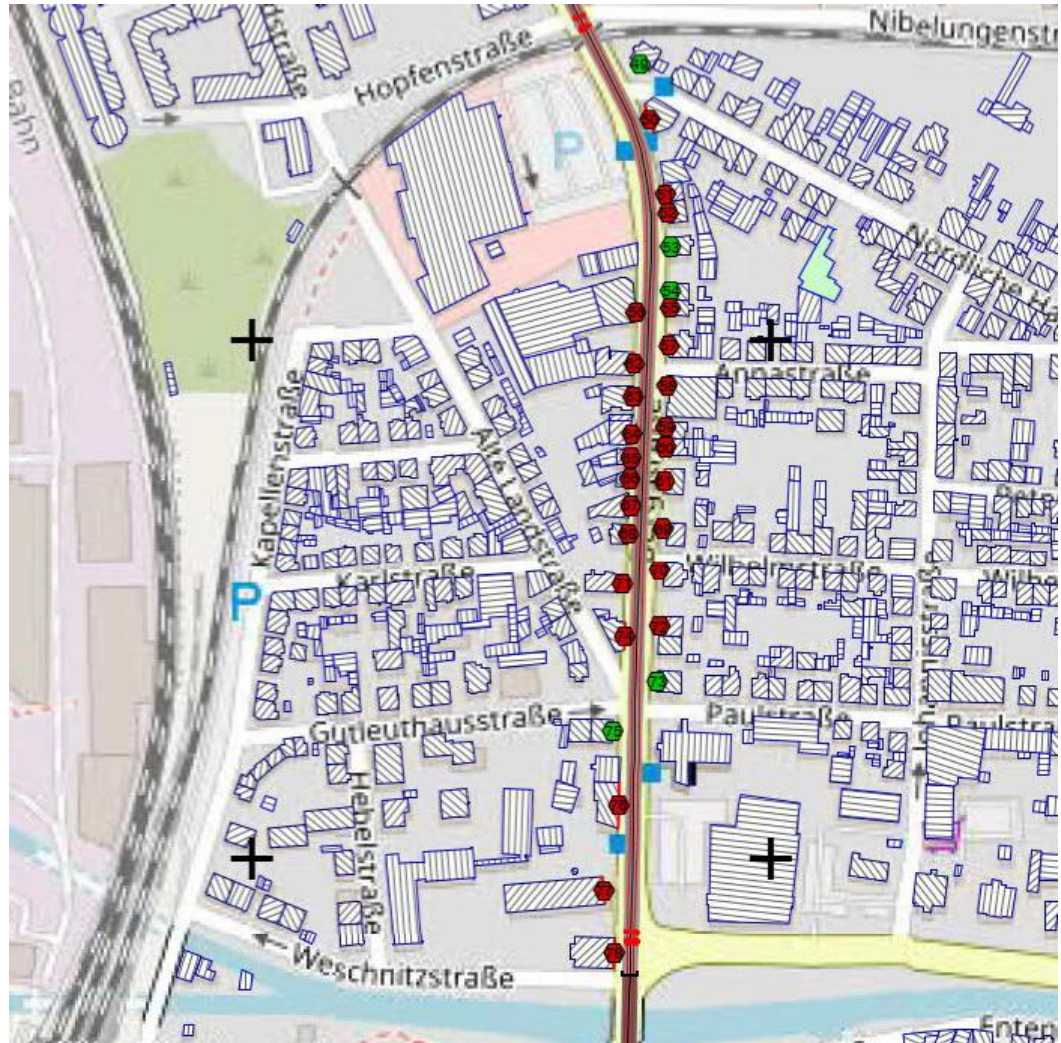


Abbildung 17: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 50$ km/h (Bestand), südlicher Teil – Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 70 dB(A) an keinem Gebäuden entlang der B 3 überschritten.

Von einer Überschreitung des Nachrichtwerts (IRW=60 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 10 Gebäude betroffen.

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 dB(A) und in der Nacht 2,4 dB(A).

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



Abbildung 18: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung
 nach der Gesundheitsgefährdung

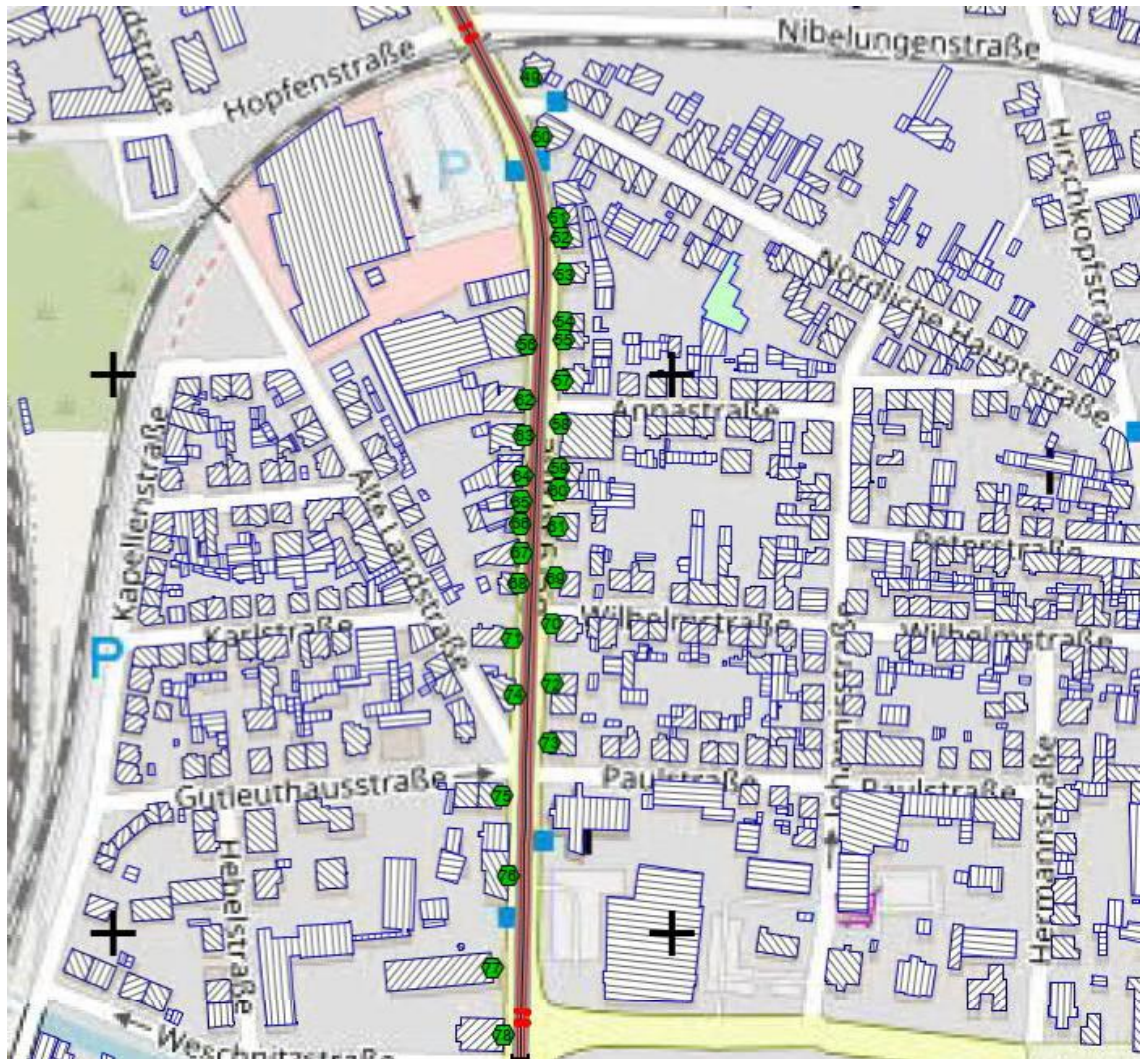


Abbildung 19: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung nach
der Gesundheitsgefährdung



Abbildung 20: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30$ km/h (Plan), nördlicher Teil- Bewertung
nach der Gesundheitsgefährdung



Abbildung 21: Übersicht Berechnungsergebnisse B 3 (Bergstraße)
Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30$ km/h (Plan), südlicher Teil- Bewertung
nach der Gesundheitsgefährdung

6.3 L 3408 (Birkenauer Talstraße)

Auswertung nach dem Kooperationserlass (Tag > 65 dB(A) und Nacht > 55 dB(A))

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. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 37 Gebäude (entspricht ca. 62 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.

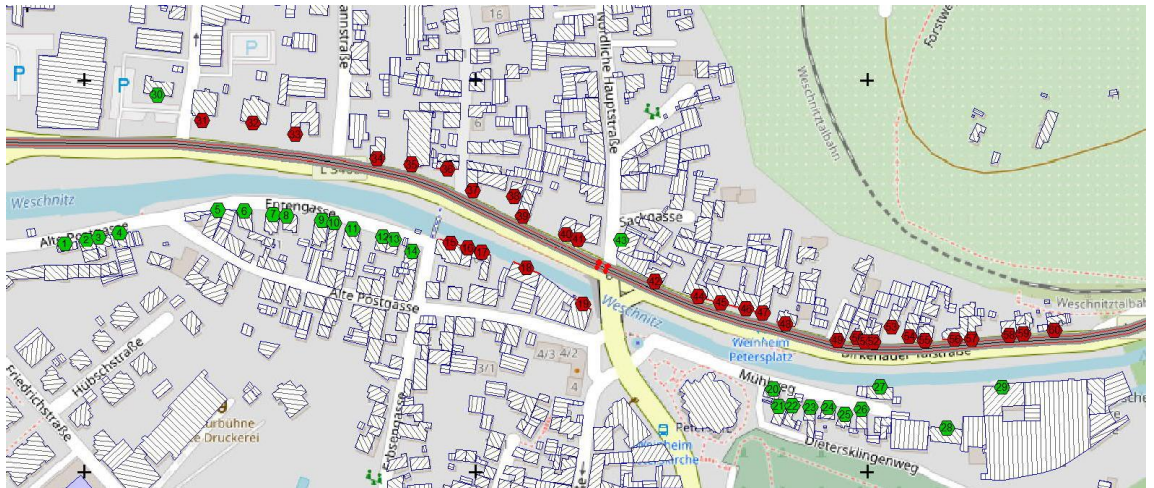


Abbildung 22: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach dem
 Kooperationserlass

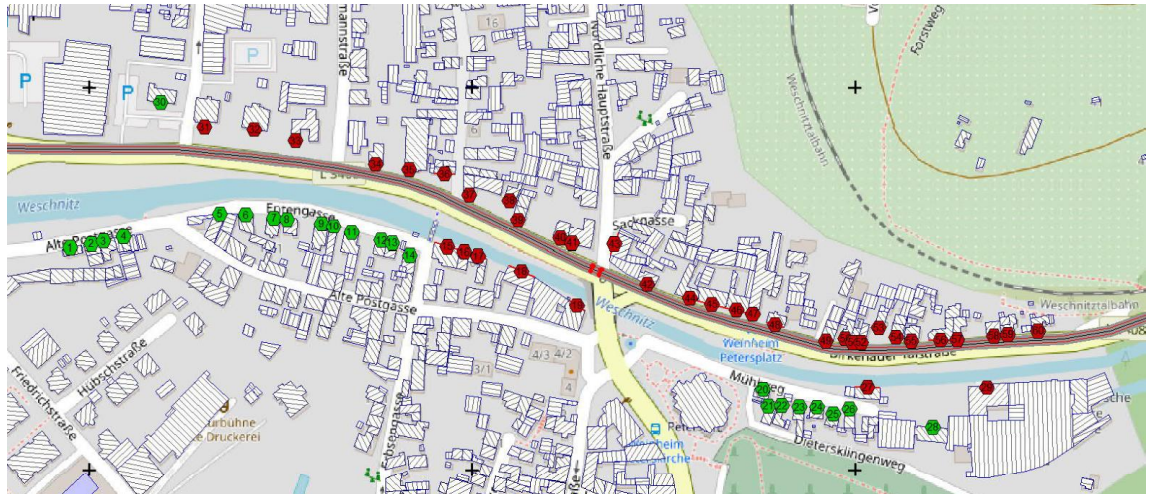


Abbildung 23: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach dem
 Kooperationserlass

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 65 dB(A) an 25 Gebäuden entlang der L 3408 überschritten.

Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 29 Gebäude betroffen.

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.

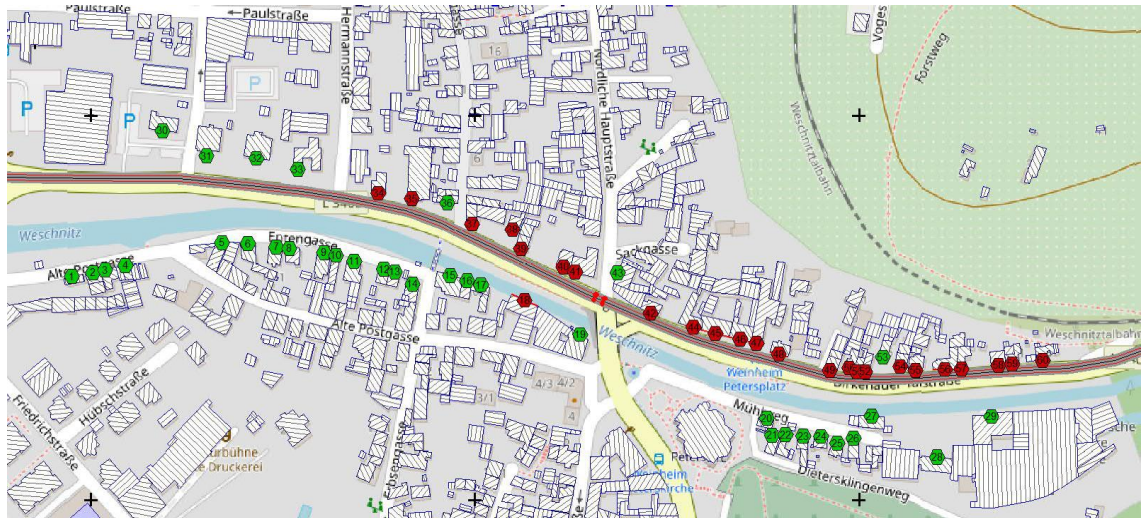


Abbildung 24: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – $v = 30$ km/h (Plan)- Bewertung nach dem Kooperationserlass

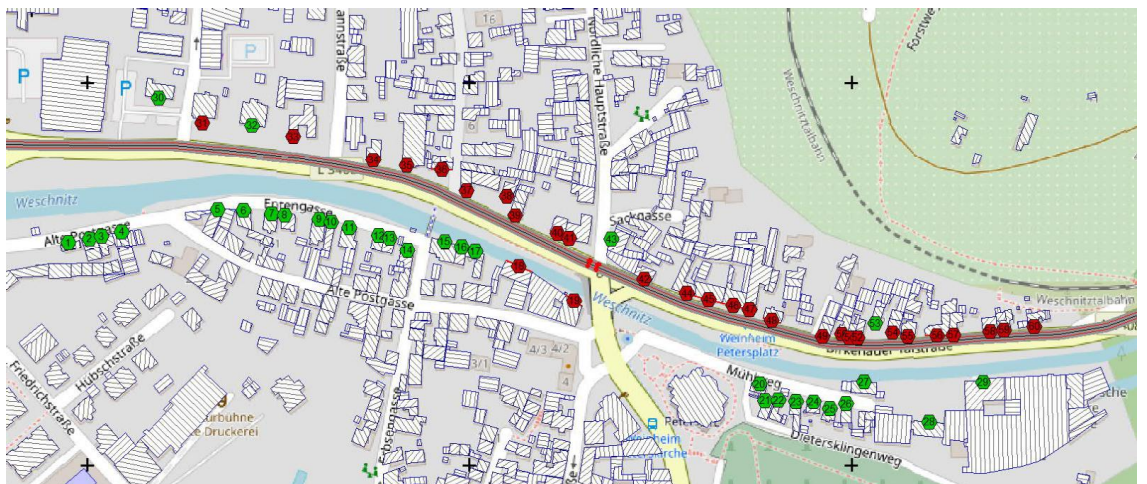


Abbildung 25: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – $v = 30$ km/h (Plan)- Bewertung nach dem Kooperationserlass

Auswertung anhand der Gesundheitsgefährdung (Tag > 70dB(A) und Nacht > 60dB(A))

Die Untersuchung der L 3408 im Stadtgebiet Weinheim umfasst insgesamt 60 Gebäude. Im Bestand wird der Tag-IRW von 70 dB(A) an 16 Gebäuden (entspricht ca. 27 % aller untersuchten Gebäude) entlang der L 3408 überschritten. Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=60 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 21 Gebäude (entspricht ca. 35 % aller untersuchten Gebäude) betroffen. In den folgenden Abbildungen ist die Lage der betroffenen Gebäude dargestellt.

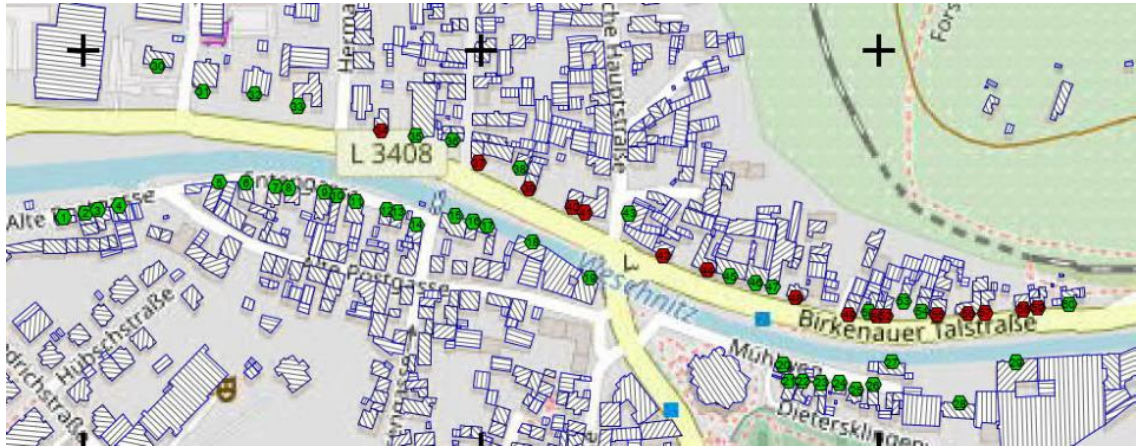


Abbildung 26: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Tag – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach der
 Gesundheitsgefährdung

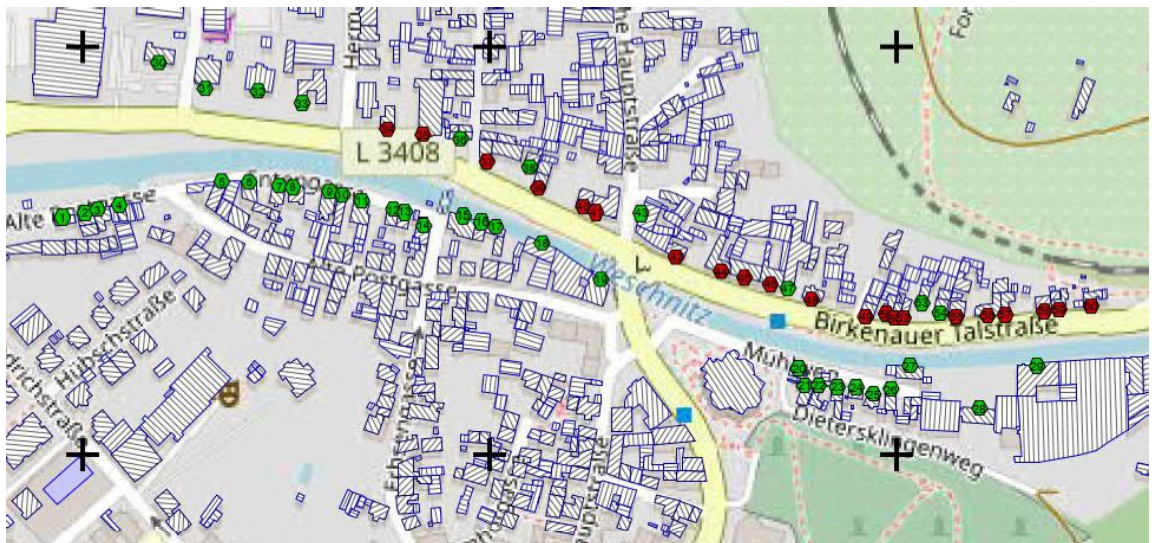


Abbildung 27: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße
 Beurteilungszeitraum Nacht – v = 50 km/h (Bestand)- Bewertung nach der
 Gesundheitsgefährdung

Bei einer Temporeduzierung auf 30 km/h wird der Tag-IRW von 70 dB(A) an 2 Gebäuden entlang der L 3408 überschritten.

Von einer Überschreitung des Nachtrichtwerts (IRW=55 dB(A)) sind entlang des untersuchten Straßenabschnittes 12 Gebäude betroffen.

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.

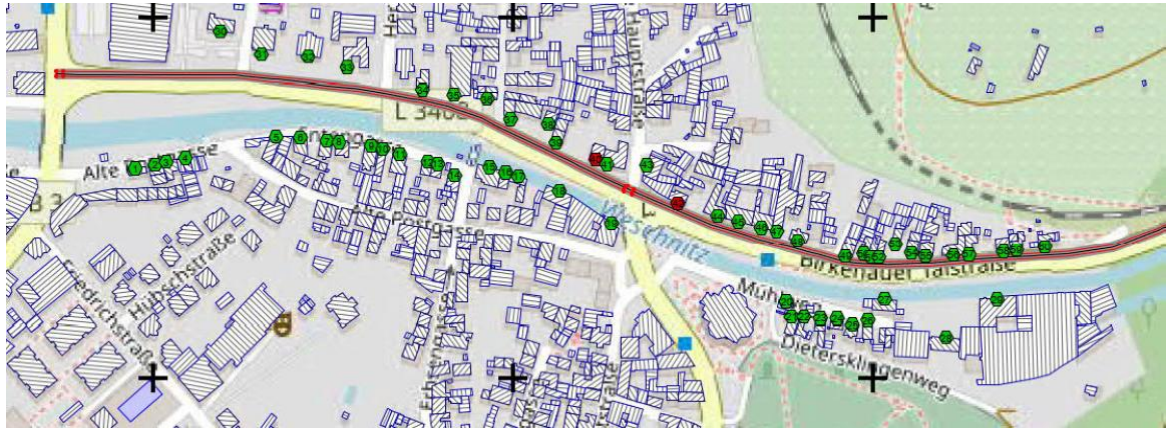


Abbildung 28: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Tag – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung

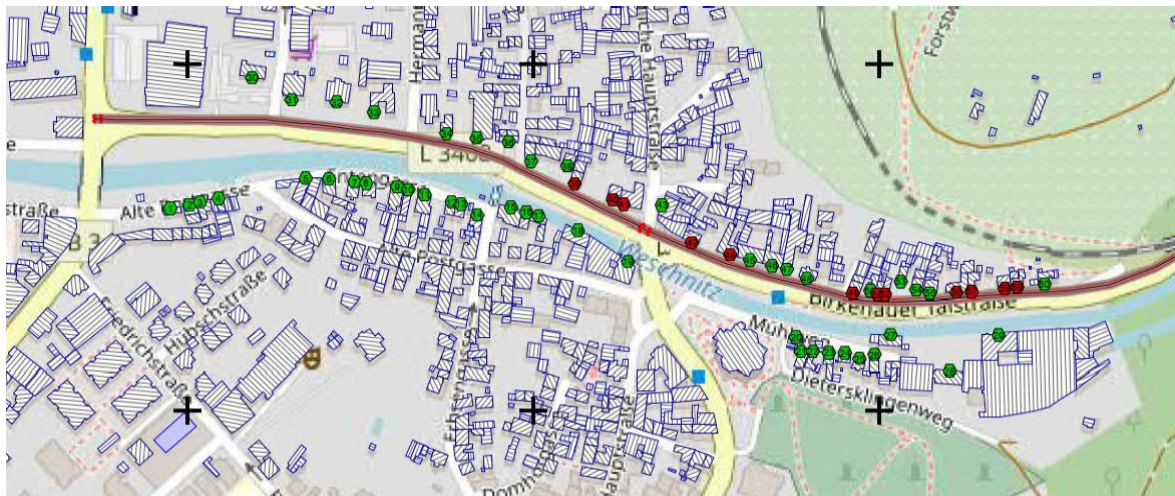


Abbildung 29: Übersicht Berechnungsergebnisse L 3408 Birkenauer Talstraße Beurteilungszeitraum Nacht – v = 30 km/h (Plan)- Bewertung nach der Gesundheitsgefährdung

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 – bezogen auf die Werte des Kooperationserlass– 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 – bezogen auf die Werte des Kooperationserlass– 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 12.08.2021

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	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uberschreitung		Pegelminderung	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IO-Nr.: 1 Alte Landstraße 83														
O	EG	WA	65	55	57	49	-	-	54	47	-	-	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	58	51	-	-	56	49	-	-	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	60	51	-	-	57	50	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 2 Alte Landstraße 81														
O	EG	WA	65	55	56	48	-	-	54	46	-	-	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	58	50	-	-	55	48	-	-	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	59	51	-	-	57	49	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 3 Alte Landstraße 79														
O	EG	WA	65	55	55	47	-	-	53	45	-	-	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	57	49	-	-	54	47	-	-	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	58	51	-	-	56	48	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 4 Alte Landstraße 77														
O	EG	WA	65	55	54	46	-	-	52	44	-	-	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	55	48	-	-	53	46	-	-	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	57	49	-	-	55	47	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 5 Bergstraße 147														
O	EG	WA	65	55	66	59	0,9	3,4	64	56	-	1,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 6 Alte Landstraße 75														
O	EG	WA	65	55	52	45	-	-	50	43	-	-	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	54	46	-	-	52	44	-	-	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	55	48	-	-	53	46	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 7 Alte Landstraße 76														
O	EG	WA	65	55	67	59	1,2	3,6	64	57	-	1,3	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	67	59	1,1	3,6	64	57	-	1,2	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	66	59	0,7	3,1	64	56	-	0,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 8 Bergstraße 145														
O	EG	WA	65	55	66	58	0,5	3,0	64	56	-	0,6	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	66	59	0,7	3,2	64	56	-	0,8	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	66	58	0,4	2,9	64	56	-	0,5	2,3	2,4
IO-Nr.: 9 Bergstraße 143														
NO	EG	WA	65	55	65	58	-	2,4	63	56	-	0,1	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	66	58	0,2	2,6	63	56	-	0,3	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	65	58	-	2,4	63	55	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 10 Bergstraße 141														
NO	EG	WA	65	55	67	59	1,1	3,6	64	57	-	1,2	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	59	1,1	3,6	64	57	-	1,2	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	66	59	0,8	3,2	64	56	-	0,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 11 Langgassenweg 2														
W	EG	WA	65	55	58	50	-	-	55	48	-	-	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	59	51	-	-	56	49	-	-	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	59	51	-	-	57	49	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 12 Bergstraße 100														
SW	EG	WA	65	55	65	58	-	2,4	63	56	-	0,1	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	65	58	-	2,5	63	56	-	0,1	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	65	58	-	2,1	63	55	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 13 Bergstraße 94														
SW	EG	WA	65	55	67	60	1,6	4,1	65	57	-	1,7	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	67	60	1,6	4,1	65	57	-	1,7	2,3	2,4
IO-Nr.: 14 Bergstraße 92-1														
SW	EG	WA	65	55	65	58	-	2,3	63	55	-	-	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	66	58	0,2	2,7	63	56	-	0,3	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	66	58	0,3	2,7	63	56	-	0,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 15 Bergstraße 90														
SW	EG	WA	65	55	67	60	1,8	4,3	65	57	-	1,9	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	67	60	1,9	4,3	65	57	-	2,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 16 Bergstraße 88														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	68	60	2,2	4,6	65	58	-	2,3	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	67	60	1,7	4,2	65	57	-	1,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 17 Bergstraße 86														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,4	4,9	66	58	0,1	2,5	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	67	60	1,8	4,2	65	57	-	1,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 18 Bergstraße 84														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,2	4,6	65	58	-	2,2	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	67	60	2,0	4,5	65	58	-	2,1	2,3	2,4
IO-Nr.: 19 Bergstraße 139														
NO	EG	WA	65	55	67	60	2,0	4,5	65	58	-	2,1	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,9	4,4	65	57	-	2,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 20 Bergstraße 137														
NO	EG	WA	65	55	68	60	2,1	4,5	65	58	-	2,2	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	2,0	4,4	65	58	-	2,1	2,3	2,4
IO-Nr.: 21 Bergstraße 135														
NO	EG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	60	2,1	4,6	65	58	-	2,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 22 Bergstraße 133														
NO	EG	WA	65	55	68	60	2,4	4,9	66	58	0,1	2,5	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 23 Bergstraße 131														
NO	EG	WA	65	55	68	60	2,1	4,5	65	58	-	2,2	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,9	4,4	65	57	-	2,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 24 Bergstraße 129														
NO	EG	WA	65	55	67	60	1,9	4,3	65	57	-	2,0	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,7	4,2	65	57	-	1,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 25 Bergstraße 127														
NO	EG	WA	65	55	67	60	1,9	4,3	65	57	-	2,0	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,7	4,1	65	57	-	1,8	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	59	1,1	3,6	64	57	-	1,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 26 Bergstraße 125														
NO	EG	WA	65	55	67	60	1,9	4,3	65	57	-	2,0	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,7	4,1	65	57	-	1,8	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	59	1,2	3,6	64	57	-	1,3	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)

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

B3 Einmündung Langmaasweg - Einmündung Birkenauer Talstraße

HFront	SW	Nutz	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uerschreitung		Pegelminderung	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IO-Nr.: 27														
Bergstraße 123														
NO	EG	WA	65	55	67	60	2,0	4,4	65	58	-	2,1	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	60	1,8	4,2	65	57	-	1,9	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	59	1,3	3,7	64	57	-	1,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 28														
Bergstraße 80														
SW	EG	WA	65	55	67	59	1,2	3,6	64	57	-	1,3	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	67	59	1,2	3,7	64	57	-	1,3	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	66	59	0,9	3,3	64	56	-	1,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 29														
Bergstraße 76														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,4	4,8	65	58	-	2,5	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	68	60	2,2	4,7	65	58	-	2,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 30														
Bergstraße 74														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,6	5,0	66	58	0,2	2,7	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	68	60	2,3	4,8	65	58	-	2,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 31														
Bergstraße 72														
SW	EG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	68	60	2,1	4,6	65	58	-	2,2	2,3	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	67	60	1,6	4,1	65	57	-	1,7	2,3	2,4
IO-Nr.: 32														
Bergstraße 121														
NO	EG	WA	65	55	68	61	2,6	5,1	66	58	0,3	2,7	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	60	2,4	4,9	66	58	0,1	2,5	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	60	1,9	4,3	65	57	-	1,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 33														
Bergstraße 121-1														
NO	EG	WA	65	55	69	61	3,2	5,7	66	59	0,9	3,3	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	61	3,0	5,4	66	59	0,6	3,1	2,3	2,4
IO-Nr.: 34														
Bergstraße 119														
NO	EG	WA	65	55	69	61	3,5	6,0	67	59	1,2	3,6	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	69	61	3,2	5,6	66	59	0,8	3,3	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	68	60	2,4	4,9	66	58	0,1	2,5	2,3	2,4
IO-Nr.: 35														
Bergstraße 117														
NO	EG	WA	65	55	69	61	3,3	5,7	66	59	0,9	3,4	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	61	2,9	5,4	66	58	0,6	3,0	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	68	60	2,2	4,7	65	58	-	2,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 36														
Bergstraße 115														
NO	EG	WA	65	55	68	61	2,9	5,3	66	58	0,5	3,0	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	60	2,6	5,0	66	58	0,2	2,7	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	60	1,9	4,4	65	57	-	2,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 37														
Bergstraße 113														
NO	EG	WA	65	55	68	60	2,4	4,8	65	58	-	2,5	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	60	2,1	4,5	65	58	-	2,2	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	67	59	1,4	3,9	65	57	-	1,5	2,3	2,4
NO	3.OG	WA	65	55	66	59	0,8	3,2	64	56	-	0,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 38														
Bergstraße 111														
NO	EG	WA	65	55	67	59	1,6	4,0	65	57	-	1,7	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	59	1,4	3,9	65	57	-	1,5	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	66	59	0,9	3,3	64	56	-	1,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 39														
Bergstraße 109														
NO	EG	WA	65	55	67	60	1,6	4,1	65	57	-	1,7	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	67	59	1,4	3,8	65	57	-	1,5	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	66	59	0,8	3,3	64	56	-	0,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 40														
Bergstraße 70														
SW	EG	SOS	65	0	57	50	-	-	55	47	-	-	2,3	2,4
SW	1.OG	SOS	65	0	58	51	-	-	56	48	-	-	2,3	2,4
SW	2.OG	SOS	65	0	59	51	-	-	57	49	-	-	2,3	2,4
SW	3.OG	SOS	65	0	60	52	-	-	57	50	-	-	2,3	2,4
SW	4.OG	SOS	65	0	60	52	-	-	57	50	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 41														
Bergstraße 107														
NO	EG	WA	65	55	63	55	-	-	60	53	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 42														
Bergstraße 105														
NO	EG	WA	65	55	68	61	2,9	5,4	66	58	0,6	3,0	2,3	2,4
NO	1.OG	WA	65	55	68	61	2,7	5,1	66	58	0,3	2,7	2,3	2,4
NO	2.OG	WA	65	55	68	60	2,1	4,5	65	58	-	2,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 43														
Bergstraße 68-1														
SW	EG	MI	65	55	60	52	-	-	57	50	-	-	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	61	53	-	-	58	51	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 44														
Bergstraße 68														
SW	EG	MI	65	55	60	52	-	-	57	50	-	-	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	61	54	-	-	59	52	-	-	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	62	55	-	-	60	52	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 45														
Bergstraße 66														
SW	EG	MI	65	55	59	52	-	-	57	49	-	-	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	61	53	-	-	59	51	-	-	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	62	54	-	-	60	52	-	-	2,3	2,4
IO-Nr.: 46														
Bergstraße 64														
SW	EG	MI	65	55	69	62	3,9	6,4	67	59	1,6	4,0	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	69	62	3,8	6,2	67	59	1,4	3,9	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	69	61	3,3	5,8	66	59	1,0	3,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 47														
Bergstraße 62														
SW	EG	MI	65	55	70	62	4,1	6,6	67	60	1,8	4,2	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	69	62	3,9	6,3	67	59	1,5	4,0	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	69	61	3,4	5,8	66	59	1,0	3,5	2,3	2,4
IO-Nr.: 48														
Bergstraße 60														
SW	EG	MI	65	55	69	61	3,2	5,6	66	59	0,8	3,3	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	69	61	3,2	5,7	66	59	0,9	3,3	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	69	61	3,1	5,5	66	59	0,7	3,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 49														
Nördliche Hauptstraße 90														
SW	EG	MI	65	55	67	59	1,4	3,9	65	57	-	1,5	2,3	2,4
SW	1.OG	MI	65	55	67	60	1,8	4,2	65	57	-	1,9	2,3	2,4
SW	2.OG	MI	65	55	67	59	1,6	4,0	65	57	-	1,7	2,3	2,4
IO-Nr.: 50														
Bergstraße 58														
W	EG	MI	65	55	69	62	3,9	6,4	67	59	1,6	4,0	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	69	61	3,6	6,0	67	59	1,2	3,7	2,3	2,4
W	2.OG	MI	65	55	68	61	2,9	5,4	66	58	0,6	3,0	2,3	2,4

Vergleichende Gegenüberstellung der Beurteilungspegel Bestand und durchgehend $v = 30 \text{ km/h}$
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

B3 Einmündung Langmaasweg - Einmündung Birkenauer Talstraße

HFront	SW	Nutz	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uberschreitung		Pegelminderung	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IO-Nr.: 51														
Bergstraße 56														
W	EG	MI	65	55	69	61	3,3	5,7	66	59	0,9	3,4	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	68	61	2,9	5,3	66	58	0,5	3,0	2,3	2,4
W	2.OG	MI	65	55	68	60	2,2	4,6	65	58	-	2,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 52														
Bergstraße 54														
W	EG	MI	65	55	69	61	3,1	5,5	66	59	0,7	3,2	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	68	61	2,8	5,2	66	58	0,5	2,9	2,3	2,4
W	2.OG	MI	65	55	68	60	2,2	4,7	65	58	-	2,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 53														
Bergstraße 52														
W	EG	MI	65	55	67	60	1,8	4,2	65	57	-	1,9	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	67	60	1,7	4,2	65	57	-	1,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 54														
Bergstraße 50														
W	EG	MI	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	68	60	2,3	4,8	65	58	-	2,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 55														
Bergstraße 48														
W	EG	MI	65	55	68	61	2,7	5,1	66	58	0,3	2,8	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	68	61	2,6	5,1	66	58	0,3	2,7	2,3	2,4
IO-Nr.: 56														
Bergstraße 91-93														
O	EG	MI	65	55	70	63	4,9	7,4	68	60	2,6	5,0	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,2	6,6	67	60	1,8	4,3	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	61	3,2	5,7	66	59	0,9	3,3	2,3	2,4
IO-Nr.: 57														
Bergstraße 46														
W	EG	MI	65	55	68	61	2,9	5,3	66	58	0,5	3,0	2,3	2,4
W	1.OG	MI	65	55	68	61	2,8	5,3	66	58	0,5	2,9	2,3	2,4
W	2.OG	MI	65	55	68	60	2,4	4,9	66	58	0,1	2,5	2,3	2,4
IO-Nr.: 58														
Bergstraße 44														
W	EG	WA	65	55	68	61	3,0	5,5	66	59	0,7	3,1	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	69	61	3,1	5,5	66	59	0,7	3,2	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	68	61	2,7	5,1	66	58	0,3	2,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 59														
Bergstraße 42														
W	EG	WA	65	55	69	61	3,1	5,5	66	59	0,7	3,2	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	69	61	3,1	5,6	66	59	0,8	3,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 60														
Bergstraße 40														
W	EG	WA	65	55	68	61	3,0	5,5	66	59	0,7	3,1	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	69	61	3,1	5,6	66	59	0,8	3,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 61														
Bergstraße 38														
W	EG	WA	65	55	68	61	2,9	5,4	66	58	0,6	3,0	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	68	61	3,0	5,5	66	59	0,7	3,1	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	68	61	2,7	5,2	66	58	0,4	2,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 62														
Bergstraße 89														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,1	7,5	68	61	2,7	5,2	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,4	6,8	67	60	2,0	4,5	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	61	3,5	5,9	67	59	1,1	3,6	2,3	2,4
IO-Nr.: 63														
Bergstraße 87														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,4	7,8	68	61	3,0	5,5	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	63	4,6	7,1	68	60	2,3	4,7	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	62	3,7	6,2	67	59	1,4	3,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 64														
Bergstraße 85														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,3	7,7	68	61	2,9	5,4	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,6	7,0	68	60	2,2	4,7	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	62	3,7	6,1	67	59	1,3	3,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 65														
Bergstraße 83														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,2	7,7	68	61	2,9	5,3	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,5	7,0	68	60	2,2	4,6	2,3	2,4
IO-Nr.: 66														
Bergstraße 81														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,3	7,7	68	61	2,9	5,4	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,5	6,9	68	60	2,1	4,6	2,3	2,4
IO-Nr.: 67														
Bergstraße 79														
O	EG	MI	65	55	71	64	5,8	8,3	69	61	3,5	5,9	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	63	4,8	7,2	68	60	2,4	4,9	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	62	3,7	6,1	67	59	1,3	3,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 68														
Bergstraße 77														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,4	7,8	68	61	3,0	5,5	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,6	7,0	68	60	2,2	4,7	2,3	2,4
IO-Nr.: 69														
Bergstraße 36														
W	EG	WA	65	55	68	61	2,8	5,3	66	58	0,5	2,9	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	68	61	2,9	5,3	66	58	0,5	3,0	2,3	2,4
IO-Nr.: 70														
Wilhelmstraße 2														
W	EG	WA	65	55	69	61	3,3	5,8	66	59	1,0	3,4	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	69	61	3,2	5,6	66	59	0,8	3,3	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	68	61	2,7	5,1	66	58	0,3	2,8	2,3	2,4
IO-Nr.: 71														
Bergstraße 75														
O	EG	MI	65	55	70	62	4,2	6,6	67	60	1,8	4,3	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	69	62	3,8	6,2	67	59	1,4	3,9	2,3	2,4
IO-Nr.: 72														
Bergstraße 34														
W	EG	WA	65	55	68	61	2,8	5,3	66	58	0,5	2,9	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	68	61	2,7	5,2	66	58	0,4	2,8	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	68	60	2,3	4,8	65	58	-	2,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 73														
Paulstraße 1														
W	EG	WA	65	55	67	59	1,6	4,0	65	57	-	1,7	2,3	2,4
W	1.OG	WA	65	55	67	60	1,6	4,1	65	57	-	1,7	2,3	2,4
W	2.OG	WA	65	55	67	59	1,3	3,8	64	57	-	1,4	2,3	2,4
IO-Nr.: 74														
Bergstraße 73														
O	EG	MI	65	55	71	63	5,2	7,7	68	61	2,9	5,3	2,3	2,4
O	1.OG	MI	65	55	70	62	4,4	6,8	67	60	2,0	4,5	2,3	2,4
O	2.OG	MI	65	55	69	61	3,4	5,8	66	59	1,0	3,5	2,3	2,4
IO-Nr.: 75														
Bergstraße 71														
O	EG	WA	65	55	68	60	2,3	4,7	65	58	-	2,4	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	68	60	2,4	4,8	65	58	-	2,5	2,3	2,4
O	2.OG	WA	65	55	68	60	2,1	4,5	65	58	-	2,2	2,3	2,4
IO-Nr.: 76														
Bergstraße 69														
O	EG	WA	65	55	71	63	5,4	7,9	69	61	3,1	5,5	2,3	2,4
O	1.OG	WA	65	55	70	63	4,8	7,3	68	60	2,5	4,9	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)

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

B3 Einmündung Langmaasweg - Einmündung Birkenauer Talstraße

HFront	SW	Nutz	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uberschreitung		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(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)

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	IRW	Immissionsrichtwert nach Kooperationserlass tags/nachts
6-7	Beurteilungspegel Ist	Beurteilungspegel mit Tempo 50 Tag/Nacht
8-9	IRW - Überschreitung	Überschreitung des Immissionsrichtwertes Tag/Nacht in dB(A)
10-11	Beurteilungspegel Plan	Beurteilungspegel mit Tempo 30 tags/nachts
12-13	IRW-Überschreitung	Überschreitung des Immissionsrichtwertes tags/nachts
14-15	Pegelminderung	Differenz Tempo 50 - Tempo 30 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)

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

L 3408 (Birkenauer Talstraße) - Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim

Anlage 1
Tabelle 3

HFront	SW	Nutz	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uerschreitung		Pegelminderung	
			Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IO-Nr.: 1 Alte Postgasse 43														
N	EG	MI	65	55	58	50	-	-	56	47	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	MI	65	55	59	50	-	-	57	48	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 2 Alte Postgasse 41														
N	EG	MI	65	55	59	50	-	-	56	48	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	MI	65	55	59	51	-	-	57	48	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 3 Alte Postgasse 37														
N	EG	MI	65	55	59	50	-	-	56	48	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	MI	65	55	60	51	-	-	57	49	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	MI	65	55	60	52	-	-	58	49	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 4 Alte Postgasse 35														
N	EG	MI	65	55	58	50	-	-	56	47	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	MI	65	55	59	51	-	-	57	48	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 5 Alte Postgasse 24														
N	EG	WA	65	55	61	52	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	54	-	-	60	51	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 6 Entengasse 8A														
N	EG	WA	65	55	62	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 7 Entengasse 8														
N	EG	WA	65	55	62	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 8 Entengasse 7														
N	EG	WA	65	55	61	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	51	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 9 Entengasse 6														
N	EG	WA	65	55	62	53	-	-	59	51	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 10 Entengasse 5														
N	EG	WA	65	55	62	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 11 Entengasse 4														
N	EG	WA	65	55	61	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	51	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	63	54	-	-	61	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 12 Entengasse 3														
N	EG	WA	65	55	61	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	54	-	-	60	51	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	63	54	-	-	61	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 13 Entengasse 2														
N	EG	WA	65	55	61	52	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	54	-	-	60	51	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	63	54	-	-	61	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 14 Erbsengasse 1														
N	EG	WA	65	55	60	51	-	-	57	48	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	61	52	-	-	58	50	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	62	53	-	-	59	51	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 15 Erbsengasse 28														
N	EG	WA	65	55	65	57	-	1,1	63	54	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	66	57	0,4	1,7	63	55	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 16 Alte Postgasse 6														
N	EG	WA	65	55	65	57	-	1,3	63	54	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	66	57	0,6	1,9	64	55	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	66	58	0,8	2,1	64	55	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 17 Alte Postgasse 6-1														
N	EG	WA	65	55	66	57	0,2	1,5	63	55	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	66	58	0,8	2,1	64	55	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 18 Alte Postgasse 2														
NO	EG	MI	65	55	68	59	2,1	3,4	65	56	-	1,0	2,5	2,4
NO	1.OG	MI	65	55	68	59	2,5	3,8	66	57	0,1	1,4	2,5	2,4
NO	2.OG	MI	65	55	68	59	2,7	4,0	66	57	0,2	1,6	2,5	2,4
IO-Nr.: 19 Alte Postgasse 2														
NO	EG	MI	65	55	67	58	1,3	2,7	64	56	-	0,3	2,5	2,4
NO	1.OG	MI	65	55	67	59	2,0	3,5	65	57	-	1,1	2,5	2,4
NO	2.OG	MI	65	55	68	59	2,3	3,8	65	57	-	1,4	2,5	2,4
IO-Nr.: 20 Mühlweg 1														
N	EG	WA	65	55	62	53	-	-	59	51	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 21 Mühlweg 2														
N	EG	WA	65	55	56	48	-	-	54	45	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	58	50	-	-	56	47	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 22 Mühlweg 3														
N	EG	WA	65	55	58	49	-	-	55	47	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 23 Mühlweg 4														
N	EG	WA	65	55	61	52	-	-	58	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	53	-	-	59	51	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 24 Mühlweg 6														
N	EG	WA	65	55	61	53	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	62	54	-	-	59	51	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 25 Mühlweg 7														
N	EG	WA	65	55	60	51	-	-	57	49	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	61	52	-	-	58	50	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 26 Mühlweg 8														
N	EG	WA	65	55	57	49	-	-	55	47	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	60	52	-	-	58	50	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 27 Mühlweg 12														
N	EG	WA	65	55	64	56	-	0,4	62	53	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	65	56	-	0,9	62	54	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	65	57	-	1,1	62	54	-	-	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)

Seite 1

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

L 3408 (Birkenauer Talstraße) - Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim

Anlage 1
Tabelle 3

HFront 1	SW 2	Nutz 3	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uerschreitung		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.: 28 Mühlweg 12-2														
N	EG	WA	65	55	59	50	-	-	56	48	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 29 Mühlweg 12-3														
N	EG	WA	65	55	63	55	-	-	61	53	-	-	2,5	2,4
N	1.OG	WA	65	55	64	56	-	0,4	62	53	-	-	2,5	2,4
N	2.OG	WA	65	55	64	56	-	0,7	62	54	-	-	2,5	2,4
N	3.OG	WA	65	55	64	56	-	0,7	62	54	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 30 Birkenauer Talstraße 5														
S	EG	WA	65	55	61	52	-	-	59	50	-	-	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	63	54	-	-	60	52	-	-	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	63	55	-	-	61	52	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 31 Birkenauer Talstraße 9														
S	EG	WA	65	55	66	58	0,9	2,2	64	55	-	-	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	67	58	1,4	2,7	64	56	-	0,3	2,5	2,4
IO-Nr.: 32 Birkenauer Talstraße 11														
S	EG	WA	65	55	66	57	0,2	1,5	63	55	-	-	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	66	58	1,0	2,3	64	55	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 33 Hermannstr. 1-1														
S	EG	WA	65	55	67	59	2,0	3,3	65	56	-	0,9	2,5	2,4
IO-Nr.: 34 Birkenauer Talstraße 25														
S	EG	WA	65	55	71	62	5,3	6,5	68	60	2,8	4,1	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	61	4,7	5,9	68	59	2,2	3,5	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,9	5,1	67	58	1,4	2,7	2,5	2,4
IO-Nr.: 35 Birkenauer Talstraße 29														
S	EG	WA	65	55	70	61	4,6	5,8	68	59	2,1	3,4	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	61	4,4	5,7	67	59	1,9	3,2	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,8	5,1	67	58	1,3	2,7	2,5	2,4
IO-Nr.: 36 Untergasse 1														
S	EG	WA	65	55	67	59	2,0	3,2	65	56	-	0,8	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	68	59	2,3	3,6	65	57	-	1,2	2,5	2,4
IO-Nr.: 37 Birkenauer Talstraße 31														
S	EG	WA	65	55	71	62	5,3	6,6	68	60	2,9	4,2	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,8	6,1	68	59	2,4	3,7	2,5	2,4
IO-Nr.: 38 Birkenauer Talstraße 33														
S	EG	WA	65	55	68	59	2,4	3,7	65	57	-	1,3	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	68	60	3,0	4,3	66	57	0,5	1,8	2,5	2,4
IO-Nr.: 39 Birkenauer Talstraße 35														
SW	EG	WA	65	55	72	64	6,9	8,2	70	61	4,5	5,8	2,5	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	72	63	6,5	7,8	69	61	4,0	5,3	2,5	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	71	62	5,8	7,0	69	60	3,3	4,6	2,5	2,4
IO-Nr.: 40 Birkenauer Talstraße 39														
SW	EG	WA	65	55	73	64	7,7	8,9	71	62	5,2	6,5	2,5	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	73	64	7,4	8,7	70	62	4,9	6,2	2,5	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	72	63	6,7	8,0	70	61	4,3	5,6	2,5	2,4
IO-Nr.: 41 Nördliche Hauptstraße 1														
SW	EG	WA	65	55	73	64	7,1	8,4	70	61	4,6	6,0	2,5	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	72	64	6,9	8,2	70	61	4,5	5,8	2,5	2,4
SW	2.OG	WA	65	55	72	63	6,4	7,7	69	61	4,0	5,3	2,5	2,4
IO-Nr.: 42 Birkenauer Talstraße 43														
SW	EG	WA	65	55	74	66	8,9	10,7	72	64	6,5	8,2	2,5	2,4
SW	1.OG	WA	65	55	73	65	7,6	9,3	71	62	5,1	6,8	2,5	2,4
IO-Nr.: 43 Nördliche Hauptstraße 2														
W	EG	WA	65	55	63	55	-	-	61	52	-	-	2,5	2,4
W	1.OG	WA	65	55	65	56	-	0,4	62	53	-	-	2,5	2,4
W	2.OG	WA	65	55	65	56	-	0,4	62	53	-	-	2,5	2,4
IO-Nr.: 44 Birkenauer Talstraße 47														
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	71	63	5,6	7,3	69	60	3,1	4,9	2,5	2,4
IO-Nr.: 45 Birkenauer Talstraße 51														
S	EG	WA	65	55	70	62	4,8	6,5	68	60	2,3	4,1	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	61	4,3	6,0	67	59	1,8	3,5	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,4	5,1	66	58	1,0	2,7	2,5	2,4
IO-Nr.: 46 Birkenauer Talstraße 55														
S	EG	WA	65	55	70	61	4,2	6,0	67	59	1,8	3,5	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	69	61	3,9	5,6	67	59	1,4	3,2	2,5	2,4
IO-Nr.: 47 Birkenauer Talstraße 57														
S	EG	WA	65	55	69	60	3,1	4,9	66	58	0,7	2,4	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	68	60	2,7	4,4	66	57	0,2	1,9	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	67	59	1,9	3,7	65	57	-	1,2	2,5	2,4
IO-Nr.: 48 Birkenauer Talstraße 65														
S	EG	WA	65	55	71	63	5,5	7,2	69	60	3,1	4,8	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	61	4,3	6,0	67	59	1,8	3,6	2,5	2,4
IO-Nr.: 49 Birkenauer Talstraße 67														
S	EG	WA	65	55	72	64	6,8	8,5	70	62	4,3	6,1	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,7	6,4	68	59	2,2	4,0	2,5	2,4
IO-Nr.: 50 Birkenauer Talstraße 71														
S	EG	WA	65	55	69	61	4,0	5,7	67	59	1,5	3,3	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	68	60	3,0	4,7	66	58	0,6	2,3	2,5	2,4
IO-Nr.: 51 Birkenauer Talstraße 73														
S	EG	WA	65	55	72	64	6,6	8,4	70	61	4,2	5,9	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	5,0	6,7	68	60	2,5	4,3	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,5	5,2	66	58	1,0	2,8	2,5	2,4
IO-Nr.: 52 Birkenauer Talstraße 77														
S	EG	WA	65	55	72	64	6,4	8,1	69	61	3,9	5,7	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	70	62	4,9	6,6	68	60	2,4	4,2	2,5	2,4
S	2.OG	WA	65	55	69	61	3,5	5,2	66	58	1,0	2,8	2,5	2,4
IO-Nr.: 53 Birkenauer Talstraße 79														
S	EG	WA	65	55	66	57	0,2	2,0	63	55	-	-	2,5	2,4
S	1.OG	WA	65	55	66	57	0,2	1,9	63	55	-	-	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)

Seite 2

Temporeduzierung Weinheim

Schalltechnische Untersuchung nach RLS-90

L 3408 (Birkenauer Talstraße) - Einmündung B 3 bis Ortsausfahrt Weinheim

Anlage 1
Tabelle 3

HFront 1	SW 2	Nutz 3	IRW		Beurteilungspegel Ist		IRW - Überschreitung		Beurteilungspegel Plan		IRW-Uberschreitung		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		
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	IRW	Immissionsrichtwert nach Kooperationserlass tags/nachts
6-7	Beurteilungspegel Ist	Beurteilungspegel Tempo 50 Tag/Nacht
8-9	IRW - Überschreitung	Überschreitung des Immissionsrichtwertes Tag/Nacht in dB(A)
10-11	Beurteilungspegel Plan	Beurteilungspegel Tempo 30 tags/nachts
12-13	IRW-Überschreitung	Überschreitung des Immissionsrichtwertes tags/nachts
14-15	Pegelminderung	Differenz Tempo 50 - Tempo 30 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

A B W Ä G U N G

der öffentlichen und privaten Belange

im Aufstellungsverfahren zum Lärmaktionsplan 3. Stufe

Stand: 16.08.2021

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

A Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 01	Private/r	
A 1.1	<p>Nun ist in Weinheim der Aktionsplan Lärm in aller Munde. Auf mein Anliegen aus 2019 (Schreiben vom 27.11.2019) hat aber nie eine Rückmeldung stattgefunden.</p> <p>Ich bitte um Aufnahme der Grundelbachstraße in das Programm zur Einrichtung von Tempo 30 Zonen, wenigstens für LKW, Busse und die zunehmend sehr schnell durchfahrenden landwirtschaftlichen Schlepper nebst riesigen Anhängern.</p> <p>Ich hoffe auf Ihre Unterstützung in dieser Angelegenheit und verbleibe</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und vorbehaltlich der Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>
A 1.2	<p>Schreiben vom 27.11.2019</p> <p>Ich bitte um Abhilfe betreffend zunehmender Erschütterungen in meinem Haus (Grundelbachstraße XXX) ausgelöst durch LKW & Busse in Fahrtrichtung Peterskirche.</p> <p>Bereits vor einiger Zeit hatte ich telefonisch um Prüfung des Sachverhaltes gebeten, jedoch bis dato keine Rückmeldung erhalten.</p> <p>Die Erschütterungen sind bei (zu schneller?) Vorbeifahrt vor allem von Bussen deutlich zu spüren, das Obergeschoss des Hauses vibriert, im Zwischengeschoss öffnet sich sogar teilweise die Tür zum Kinderzimmer und im Erdgeschoss hört man Gläser im Schrank wackeln.</p> <p>Auf beiliegendem Bild ist zu erkennen, daß vor der Grundelbachstraße XXX zahlreiche Fugen im Asphalt sind, außerdem wurde durch die Verkehrsinseln der Verkehr genauso geleitet, daß jeweils linke & rechte Reifen versetzt über</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregung bezüglich der Erschütterungen betreffen einen Sachverhalt, der nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans ist. Die Anmerkungen werden an das Tiefbauamt weitergegeben.</p> <p>Es soll zudem mit einer schalltechnischen Untersuchung überprüft werden, ob auf der Grundelbachstraße Tempo 30 km/h eingerichtet werden kann.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Kanaldeckel rollen. Was davon genau die Ursache für die Schwingungen ist, kann ich nicht beurteilen.</p> <p>Evtl. ist es möglich die Kanaldeckel besser an die Asphaltoberfläche anzupassen und/oder die Asphaltdecke gleichmäßiger zu gestalten.</p> <p>Da die Schwingungen nur bei schneller Überfahrt entstehen, wäre evtl. auch durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für LKW & Busse in Fahrtrichtung Peterskirche zur Abhilfe geeignet. Aus Richtung Gornheimertal bestehen ja bereits mehrere, daher sollte die Genehmigung kein Problem darstellen.</p>	

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 02	Private/r	
A 2.1	<p>Als lokale Gliederung des ADFC Baden-Württemberg e.V. möchten wir zu den im Rahmen der 3. Stufe des Lärmaktionsplans vorgesehenen Maßnahmen zur Einführung von innerörtlichen Geschwindigkeitsbegrenzungen und deren Auswirkungen wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Die vorgesehene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h im Bereich der B3 und der L3408 wird nach unserem Dafürhalten nicht nur den Verkehrslärm für die Anwohner reduzieren, sondern auch die Sicherheit und Attraktivität dieser wichtigen Verbindungen für den nicht-motorisierten Verkehr, insbesondere für den auf der Fahrbahn geführten Radverkehr, erhöhen. Die Radfahrenden, die derzeit auf diesen Routen unterwegs sind, werden regelmäßig von PKWs und LKWs in deutlich geringerem Abstand als die vorgeschriebenen 1,50 m überholt, so dass eine hohe Konzentration und ständige Ausweichbereitschaft seitens der Radfahrenden erforderlich ist, die ein entspanntes Fahren verhindert. Außerdem sind Radfahrende auf diesen Strecken in hohem Maße durch die Lärm- und Abgasemissionen der vorbeifahrenden Kraftfahrzeuge beeinträchtigt.</p>	Kenntnisnahme
A 2.2	<p>Eine Begrenzung der Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf 30 km/h im Zuge würde sich - bei konsequenter Kontrolle von deren Einhaltung - positiv auf die Sicherheit und den Komfort des Radverkehrs auswirken und könnte so dazu beitragen, den Radverkehrsanteil auf diesen Routen zu erhöhen, mit zusätzlichen positiven Auswirkungen auf die Lärmemission und auf den Klimaschutz.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 2.3	<p>Vor diesem Hintergrund begrüßen wir als Interessenvertretung der Radfahrenden in Weinheim diese geplanten Maßnahmen. Wir geben aber gleichzeitig zu bedenken, dass die derzeitige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn auf beiden Routen (B3 zwischen Stadthalle und Langmaasweg, Birkenauer Talstraße) auch nach Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung keine für den Radverkehr befriedigende Lösung darstellt. Wir erhoffen uns, dass durch die Geschwindigkeitsbegrenzung mittelfristig eine Reduzierung des Straßenraums für den motorisierten Verkehr auf diesen wichtigen Verkehrsachsen möglich ist und dadurch zusätzlicher Raum für den Radverkehr gewonnen wird, um die vom ADFC und von vielen anderen Radverkehrsexperten geforderte sichere Trennung von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr, z. B. über geschützte Radstreifen (protected bike lanes), zu ermöglichen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anmerkungen werden bei der zukünftigen Verkehrsplanung und Erstellung eines Mobilitätskonzeptes – so weit möglich – berücksichtigt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 03	Private/r	
A 3.1	<p>Bitte nehmen Sie die Folgende Einleitung mit etwas Humor und als Ausdruck meiner Verzweiflung und Angespanntheit der Situation gegenüber. Meine Frustration richtet sich auf das System, das manchmal seine Zeit braucht, um zu wirken. Ich weiß Ihre persönliche Arbeit sehr zu schätzen und weiß dass sie mit viel Engagement und Verbesserungswillen täglich das Beste tun was das Gesamtsystem uns ermöglicht.</p>	Kenntnisnahme
A 3.2	<p>Ich bin Anwohner des Suezkanalweges in Weinheim und somit seit Jahren Geschädigter des dort durch die Stadt betriebenen Straßenverkehrs. Ich freue mich, dass wir nach weiteren 5 Jahren von insgesamt nun fast 10, mit dem Lärmaktionsplan 3 Stufe wieder die Möglichkeit haben unsere berechtigten Belange zum Schutz vor Lärm vorzutragen. Leider ist diese Möglichkeit nur selten gegeben, da kontinuierlich existente Institutionen wie das Ordnungsamt, auch nach ausführlicher Kommunikation, scheinbar keine Möglichkeit haben diesen Schutz der Bürger zu gewährleisten.</p> <p>Daher setzte ich sehr viel Hoffnung auf die Arbeit Ihres Teams und hoffe dieses Jahrzehnt zu Ihrem Erfolg beitragen zu dürfen.</p> <p>Wie sie meiner Vorrede entnehmen können ist die Lage im Suezkanalweg sehr belastend für mich und nach Rücksprache mit meinen Nachbarn auch für diese. Die akustische Menge an Emission ist hoch und nimmt noch kontinuierlich zu. Dabei ist gerade im Eingangsbereich der Straße zur Mannheimerstrasse hin auch der dort emittierte Schall mit zu bewerten.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 3.3	<p>Da die Situation seit Jahren mit Spitzengeschwindigkeiten von über 100 km/h in der 30er Zone und Motorproleten des Nachts an der Ampel bisher weder durch Polizei noch Ordnungsamt zu adressieren waren, hätte ich ein paar kleine und billig umzusetzende Vorschläge, die vielleicht Ihr Interesse wecken könnten.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regulierung ist gut aber ohne Kontrolle funktioniert diese selten. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Ermächtigung des Ordnungsamtes die Schallbelastung zu messen und die meist zugrundeliegende überhöhte Verkehrsgeschwindigkeit effektiv und dauerhaft zu kontrollieren. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anmerkungen bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an das Ordnungsamt weitergeleitet. Es wird darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtverwaltung bereits im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden und zudem als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen sind.</p> <p>Verkehrslärm wird in Deutschland generell berechnet. Anhand dieser Berechnungen können dann verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen angeordnet werden. Dabei wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit zugrunde gelegt. Weicht die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit davon ab, kann es zu einer Erhöhung der Lärmbelastung kommen. Daher werden im genannten Bereich Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 3.4	<p>Das folgende Paket ist ein zusammengehöriges Konzept und sollte im Ganzen eine Verbesserung ergeben. Viel Schall wird beim Anfahren an der Ampelanlage und im Durchfahrtbereich bei dem neu entstandenen Wohngebiet erzeugt. Um diesen zu minimieren folgende Vorschläge.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nach Vorbild des Käsackerweges eine einseitige Anliegerstrassenregelung für den Suezkanalweg von Einmündung Käsackerweg bis Mannheimerstrasse für nicht Anlieger gesperrt. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Der Verkehr kann dann über die schon existente „Einbahnregelung“ durch Käsackerweg über Anne-Frank-Strasse auf den Multring umgeleitet werden. ➔ Dadurch lassen sich Anfahrsgeräusche drastisch vermindern, da der Verkehr in beide Richtungen, im Einbahnbetrieb, nicht auf Grund des Gegenverkehrs anhalten muss. ➔ Auch ist der Parkplatz der Naturin von beiden Seiten erreichbar. ➔ Und die etwas längere Verkehrsführung macht die Abkürzung durch das Wohngebiet unattraktiver. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine solche Einbahnstraßenregelung ist bereits in der Verkehrsbesprechung im Dezember 2020 ausführlich diskutiert worden. Der Vorschlag, den Suezkanalweg ab der Einmündung Käsackerweg nur für Anlieger frei zu geben, ist aus Sicht der Verkehrsbehörde nicht zielführend, da dies nicht wirksam kontrolliert werden kann. Darüber hinaus wird durch die dann stattfindenden Ausweichverkehre in die angrenzenden Straßen die Lärmbelastung lediglich örtlich verlagert und das Problem nicht gelöst.</p>
A 3.5	<ul style="list-style-type: none"> • Da die Ausfahrt zur Mannheimer Straße dann nur noch von Anliegern genutzt wird, könnte die dortige Ampel auf ausschließlich Bedarf umgestellt werden. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Das verbessert den Fluss auf der Mannheimer Straße und mindert die dort anfallenden Geräuschemissionen. ➔ Das Massive Beschleunigen, um noch bei Grün über die Ampel zu kommen, viele weg. ➔ Und auch die an der Ampel nachts stehenden Motorproleten hätten nicht mehr den Anlass mit dem Gas zu spielen. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Lichtsignalanlage an der Mannheimer Straße kann nicht entfallen, da diese auch in die Signalsteuerung der rnv-Linie mit eingebunden ist.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 3.6	<ul style="list-style-type: none"> • Natürlich ist der Übergang 30er auf 50er Bereich Mannheimer Strasse hin zu den Tankstellen noch ein Beschleunigungspunkt, aber diesen könnte man einfach Richtung Industrie Bereich verschieben, wenn man diesen bis auf die Höhe der Einmündung Klausingstrasse beidseitig erweitern würde. 	<p>Eine Erweiterung der 30 km/h Zone aus Lärmschutzgründen bis zur Einmündung Klausingstraße wurde geprüft. Der Ausbaustandard der Mannheimer Straße mit zwei Fahrspuren unmittelbar nach der Einmündung Breitwieserweg widerspricht jedoch der Anordnung von Tempo 30 km/h. Dementsprechend bleibt es bei dem Abschnitt, der in Stufe 1 des Weinheimer Lärmaktionsplans ausgewiesen wurde.</p>
A 3.7	<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich gehe ich von dem guten Willen der Menschen und von ihrer Unaufmerksamkeit aus. Daher ist es wichtig Regulierungen auch gut sichtbar zu machen. Tatsächlich sind die 30er Zonen Schilder an beiden Enden des Suezkanalweges, gerade in einer Abbiegesituation extrem leicht zu übersehen, auch die auf dem Boden Angebrachten Markierungen werden von den meisten Autofahrern leider nicht beachtet. <ul style="list-style-type: none"> ➔ Daher plädiere ich für größere Schilder ➔ Diese weiter hinten im Straßenverlauf anzubringen und damit weg von der Abbiegesituation, die die Aufmerksamkeit auf anderes lenkt. ➔ Gerne wiederholte Beschilderung mit üblichen 30er Schildern ➔ Und/Oder Aufbringung von schlafenden Wächtern in Form von Rüttelstreifen oder gemauerten Wellen, wie im angrenzenden Wohngebiet. 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Beschilderung entspricht den geltenden Regelwerken und ist für die Verkehrsteilnehmer klar erkennbar. Innerhalb einer Tempo-30-Zone dürfen keine weiteren VZ 274-30 StVO angeordnet werden; da dies dem Zonencharakter widerspricht. Die Schildergröße entspricht den Vorgaben der StVO für die örtlichen Gegebenheiten</p> <p>Die geforderten Rüttelstreifen würden zu einer weiteren Lärmbelastung führen. Wie bereits erwähnt werden Geschwindigkeitskontrollen in diesem Bereich durchgeführt.</p>
A 3.8	<ul style="list-style-type: none"> • Wie eingangs schon erwähnt, Regulierung ist Gut, Kontrolle ist Besser (unumgänglich). <ul style="list-style-type: none"> ➔ Aufstellen von Starenkästen, gerne auch im Wechsel blind mit einem wandernden Messgerät. <ul style="list-style-type: none"> ○ 1- Mannheimer Straße kurz nach der Kreuzung zum Suezkanalweg Stadteinwärts ○ 2- Anfang bis Mitte Suezkanalweg in Richtung zur B3 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im gesamten Stadtgebiet finden stetig Geschwindigkeitsmessungen statt. Dauerhafte Messstellen führen dazu, dass die Verkehrsteilnehmer davor abbremsten und wieder beschleunigen, sobald die Messstelle passiert wurde. Es wird durch die Verwaltung geprüft (kurzfristige Lärminderungsmaßnahme), ob eine Anschaffung eines Enforcement Trailers (mobiles Blitzgerät) für die Stadt Weinheim eine mögliche Option darstellt, um umfassendere Geschwindigkeitskontrollen, durchzuführen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 3.9	<ul style="list-style-type: none"> (Ein Wunsch, aber wohl zu ausgefallen und eventuell etwas für die Zukunft, wenn die genannten Maßnahmen nicht funktionieren, wäre eine Überwachung und Ahndung der Anliegerstrassenregelung über Nummernschilderkennung. Daher hier nur erwähnt, dass die heutige Technik das ermöglichen würde.) 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine solche Überwachung ist aus Kostengründen nicht vorgesehen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 04	Private/r	
A 4.1	<p>Der jetzige Lärmaktionsplan befasst sich zwar mit dem Bereich der Nordstadt, aber nicht nur die innerstädtischen Bereiche sind vom Verkehrslärm betroffen, sondern auch ein Großteil der Weststadt.</p> <p>Es wurden schon Lärmmessungen durchgeführt. Sie berücksichtigten allerdings nicht die Windverhältnisse. In der Weststadt weht der Wind die meiste Zeit aus West bzw. Südwest, was den Autobahnlärm verstärkt.</p> <p>Außerdem wurde nicht berücksichtigt, dass tagsüber durch die Gegengeräusche der Stadt der Lärm der Autobahn etwas vermindert wird. Nachts, wenn die Geräusche der Stadt verstummt sind, erreicht der geballte Lärm die Weststadt. Ich kann dann nicht das Schlafzimmerfenster öffnen. Kommt der Wind von Südwest, wird der Autobahnlärm auch noch durch die Wasserfläche des Waidsees verstärkt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Ermittlung der Beurteilungspegel für die HotSpots wurden folgende Faktoren berücksichtigt:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 - Boden- und Meteorologiedämpfung - Mehrfachreflexionen - Leichter Wind (ca. 3 m/s), der von der Straße zum Immissionsort weht - Temperaturinversionen, die immissionsverstärkend wirken <p>Alle oben aufgeführten Annahmen entsprechen den gesetzlichen Berechnungsverfahren.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Diese Untersuchung wird von der Stadt Weinheim in diesem Jahr durchgeführt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 4.2	<p>Demnächst kommt noch das Neubaugebiet „Allmendäcker“ dazu und somit ca. 700 weitere Personen, die dem Autobahnlärm ausgesetzt sind.</p> <p>Im Zuge der Fahrbahnerneuerung der Autobahn A5 möchte ich Sie bitten sich für einen besseren Lärmschutz einzusetzen. Sowohl für eine neue höhere effektivere Lärmschutzwand als auch für einen leiseren Fahrbahnbelag. Die Bewohner der Weststadt werden es Ihnen danken.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans für das Neubaugebiet wurde die schalltechnische Situation mit untersucht. Dort wurden alle gesetzlich vorgeschriebenen Orientierungswerte betrachtet und der weiteren Planung zugrunde gelegt.</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Diese Untersuchung wird von der Stadt Weinheim in diesem Jahr durchgeführt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 05	Private/r	
A 5.1	<p>Meine Familie und Ich sind Ur-Weinheimer und wohnen seit 25 Jahren in der Straße Am Ligusterhag. Angrenzend dazu ist die Pappelallee und um die geht es auch bei unserem Wunsch.</p> <p>Mehrere Briefe/Mails und Telefonate haben wir schon mit Kollegen von Ihnen geführt wegen des Lärms in der Pappelallee. Dieser Lärm geht mittlerweile so weit dass auch Abends/Nachts an Ruhe nicht zu denken ist. LKW die normalerweise durch die Freiburger Straße zu den Speditionen fahren müssen (Verbotsschild am Anfang der Pappelallee in Höhe Jet Tankstelle) und auch PKW/Motorräder die die Chance nutzen und auf der geraden Strecke bis zu den OEG Schienen Blumenstraße und umgekehrt statt Tempo 50 extrem zu rasen und Ihre Karossen aufheulen lassen.</p> <p>Das ist bekannt und da nützt es uns Anwohnern auch nicht irgendwelche Schreiben zu erhalten mit Begründungen die nicht zutreffend sind.</p> <p>Überall in unserer schönen Stadt wird Tempo 30 eingeführt, nur hier interessiert es keinen! Fehlt hier die Lobby oder warum wird nichts unternommen?</p> <p>Stellen Sie sich bitte oder Kollegen nur ein Mal um 16.00 Uhr oder dann um ca. 20.00 Uhr in Höhe Jet Tankstelle oder dann weiter in Höhe Ecke Blumenstraße/Ahornstraße hin. Der Verkehr der LKW läuft dann noch nachts wenn alle schlafen müssen.</p> <p>Daher bitten wir Sie TEMPO 30 in der Pappelallee zu prüfen und umzusetzen und/oder einen Kreisel an der Ecke Pappelallee/Ahornstraße zu bauen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anmerkung bezüglich der (verbotswidrigen) LKW-Fahrten und bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an das Ordnungsamt der Stadt Weinheim weitergeleitet.</p> <p>Im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Fortschreibung der 2. Stufe. Daher werden nur Straßen betrachtet, welche ein bestimmtes Verkehrsaufkommen haben (> 8.200 Kfz/24h). Es ist angedacht – wie auch bereits in der 2. Stufe – in der folgenden 4. Stufe das gesamtstädtische übergeordnete Straßennetz (unabhängig vom Verkehrsaufkommen) einer lärmtechnischen Betrachtung zu unterziehen. Dies erfolgt im Jahr 2023.</p>


Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 06	Private/r	
A 6.1	<p>Ich werde im September 2021 in die Grundelbachstraße, Weinheim, ziehen. Da ich mich jetzt schon vermehrt dort aufhalte, muss ich leider feststellen, dass die Lärmbelästigung dort kaum auszuhalten ist.</p> <p>Gerade wenn man die Fenster geöffnet hat oder sich im Garten aufhält.</p> <p>Gefühlt hält sich kein Mensch an die vorgegebenen 50 km/h, im Gegenteil, ein Vielzahl an PKWs scheinen kurz vor dem Kreisel (von der Peterkirche herkommend) noch mal richtig Gas zu geben. Gilt natürlich auch in umgekehrte Richtung.</p> <p>Auch ist eine starke Lärmbelästigung durch sehr laute Motorräder gegeben. Dies zeigt sich primär an Wochenenden und Feiertagen.</p> <p>In den Monaten Mai und Juni fahren auch (gefühlte im 5 Min. Takt) sehr laute Traktoren mit riesigen Anhängern in einem so schnellen Tempo durch die Grundelbachstraße, das man sein eigenes Wort nicht mehr versteht. Ich wäre Ihnen sehr, sehr dankbar, wenn die Grundelbachstraße zur Zone 30 erklärt werden könnte.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>


Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 07	Private/r	
A 7.1	<p>Gerne möchte ich Sie bei der Lärmaktionsplanung und der Beurteilung der örtlichen Situation und der erforderlichen Erfassung und Darstellung größerer Lärmquellen als Anwohner einer stark belasteten Straße unterstützen. Dies mache ich natürlich in der Hoffnung, dass sich hieraus Maßnahmen ergeben, die geeignet sind, den Verkehrslärm wirkungsvoll eindämmen und zugleich die Sicherheit zu erhöhen.</p> <p>Als Miteigentümer und Bewohner der Grundelbachstraße sehe ich mich erheblichem Verkehrslärm ausgesetzt. Die Lärmbelästigung setzt sich nach meiner Wahrnehmung aus folgenden Faktoren zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohe bis sehr hohe Verkehrsstärke über alle Tage und Tageszeiten - Saisonal auffällige Lärmentwicklung durch landwirtschaftliche (grobstollige) Zugmaschinen mit Anhänger, die offenbar schnell fahren. <p>Als der Capitol-Spieltreff (Grundelbachstraße 53) und das benachbarte Capitol-Café (Grundelbachstraße 51) noch in Betrieb waren, störte das An- und Abfahren der Gäste vor allem nachts bis in die frühen Morgenstunden.</p> <p>Darüber hinaus versammelten sich nachts über Mitternacht hinaus Gäste auf der Straße, deren laute Auseinandersetzungen deutlich zu vernehmen waren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p> <p>Die Anmerkungen bezüglich des Capitol-Spieltreff werden an das Ordnungsamt der Stadt Weinheim weitergeleitet.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 08	Private/r	
A 8.1	<p>Wir haben vor 2,5 Jahren ein Haus in Sulzbach gekauft, dieses steht an der Ecke Gutenbergstraße / Nördliche Bergstraße. Wir nutzen seit dem Umbau fast täglich unseren Garten, leider ist dieser zu Erholungszwecken kaum nutzbar. Da man sich an manchen Tagen nur noch durch anschreien unterhalten kann. Ganz schlimm wird es, wenn Motorräder unterwegs sind. Überhaupt zu den Feierabendzeiten bzw. am Wochenende bei schönem Wetter. Wir haben zum größten Teil unsere Fenster austauschen lassen, trotzdem hört man den Verkehrslärm noch erheblich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim ist die Überprüfung von Tempo 30 km/h auf der nördlichen Bergstraße vorgesehen. Hierzu werden im 3. Quartal 2021 aktuelle Verkehrserhebungen durchgeführt. Im Anschluss daran wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse kann auf der B3 in Sulzbach Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>
A 8.2	<p>Leider mussten wir feststellen, dass wir im Eigenengagement nicht viel gegen diesen Lärm tun können. Eine Mauer oder Gabionenzaun, der für Lärmschutz üblicher weiße zur Lärmhemmung eingesetzt wird, dürfen wir laut Bebauungsplan auf unserem Grundstück nur auf Höhe von 1,20 m/1,50 m errichten. Diese Höhe reicht leider nicht aus, um einen wirksamen Schallschutz zu erreichen. Als Lösung wurde uns vom Bauamt vorgeschlagen, den Zaun 80 cm ins Grundstück innere einzurücken, denn somit würden wir diese Regelung umgehen, dass halten wir aber nicht für eine brauchbare Alternative.</p>  <p>(Google – Eckhaus, Begrünungsstreifen, B3)</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 8.3	<p>Leider fehlt auch der Begrünungsstreifen inkl. Kirschbaum (gelber Pfeil) zwischen Nördlicher Bergstraße und Bergstraße (B3), die alte Hecke ist leider nur noch Totholz. Wenn diese Hecke (ca.120cm) ersetzt würde, würde dies schon zur Schallhemmung helfen. Des Weiteren wäre die Begrünung der Friedhofsmauer ratsam, so würde ebenfalls der Schall unterbrochen werden. Vielleicht wäre auch ein anderer Teer Belag ein Lösungsvorschlag.</p>  <p>(links B3/rechts nördliche Bergstraße Richtung Weinheim)</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Ersatzpflanzung der Hecke wird geprüft.</p> <p>Im Rahmen anstehender Fahrbahnsanierungen erfolgt die Überprüfung des Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts auf allen Landes-, Kreis und Bundesstraßen. Dies ist als Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen.</p>
A 8.4	<p>Die aktuelle Verkehrssituation stellt sich momentan wie folgt dar:</p> <p>Auch wenn es zu einer Entlastung durch die Kreisverbindungsstraße (K4229) gekommen ist, ist diese Belastung der B3 leider immer noch sehr hoch. Wir müssen immer wieder feststellen, dass am Ortsausgang Richtung Hemsbach schon vor dem Fußgängerüberweg vermehrt Stark über 50km/h beschleunigt wird. Wenn man als Fußgänger die Verkehrsinsel nutzt, braucht man zum Überqueren der Straße meist mehrere Minuten, da hier auch vonseiten der Autofahrer keine Rücksicht auf überquerende Fußgänger genommen wird.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Aktuelle Zahlen zum Verkehrsaufkommen nach Inbetriebnahme der Kreisverbindungsstraße werden im 3. Quartal 2021 auf der B 3 in Höhe Sulzbach erhoben. Die Anmerkungen werden bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich berücksichtigt. Aktuell ist der Polizei und der Verkehrsbehörde hierzu keine Gefahrenlage bekannt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Durch die dort vorgegebene Höchstgeschwindigkeit, sehen die Fahrzeuge (Sulzbach Richtung Hemsbach kommend) durch die leicht gebogene Straßenführung, oft Fußgänger erst viel zu spät, wenn sie vom Friedhof kommend die Straße queren möchten. Was bereits zu mehreren gefährlichen Situationen geführt hat.</p>  <p>(Google)</p>	

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 8.5	<p>Ein weiterer Punkt ist die Auffahrt auf die B3 aus der Schillerstraße kommend, dies ist eine sehr gefährliche Ecke. Durch die täglich im Parkverbot stehenden Pkws ist die Fahrbahn in beide Richtungen so schlecht einsehbar, dass man teilweise 1/3 der Pkw länge braucht, um sich auf die B3 zu tasten, um eine freie Sicht zu erhalten. Was das Ganze noch erschwert, sind die von Hemsbach kommenden Pkws, denn durch die Kurve und die erlaubten 50 km/h, sieht man diese meist erst zu spät. Wir haben mehrmals mit dem Ordnungsamt über den Sachverhalt gesprochen und hatten angeregt, an der Laterne vor der Hausnummer 82 einen Verkehrsspiegel anzubringen. Dieser würde das ganze übersichtlicher und vor allem Sicherer für alle machen!</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anmerkungen werden bei zukünftigen Planungen in diesem Bereich berücksichtigt. Aktuell ist der Polizei und der Verkehrsbehörde hierzu keine Gefahrenlage bekannt.</p> <p>Die Anbringung von Verkehrsspiegeln wird im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Verkehrsbesprechung diskutiert. Eine hundertprozentige Sicherheit bietet ein Verkehrsspiegel aber auch nicht, da es zu Fehleinschätzungen der Entfernungen oder Geschwindigkeiten kommen kann.</p>
A 8.6	<p>Wir würden uns im Abschnitt B3 nördlicher Ortseingang Sulzbach Richtung Weinheim, eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wünschen. Alternativ einen Zebrastreifen mit festem Blitzer.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht eine Verkehrszählung voraussichtlich im Herbst 2021 vor, wenn sich die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Verkehrszahlen normalisiert haben. Im Anschluss daran wird mit den aktuellen Verkehrszahlen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt um die Anspruchsvoraussetzungen für die Einrichtung von Temporeduzierungen aufgrund von Lärmschutz zu überprüfen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 09	Private/r	
A 9.1	<p>Mit Blick auf die Homepage der Stadt Weinheim, konnte ich den Bericht zum aktuellen Lärmaktionsplan einsehen. In diesem ist eine Auslegung und Kommentierung bis zum 28.05.21 vermerkt, daher möchte ich Ihnen fristgerecht folgende Rückmeldung bzw. Fragen hierzu stellen.</p> <p>Da ich selbst Bewohner der Grundelbachstraße bin, liegt mir dieser Bereich natürlich etwas näher am Herzen. Im Musterbericht des Lärmaktionsplans wurde die Grundelbachstraße selbst als Lärmquelle analysiert, leider konnte ich im Maßnahmenkatalog keine weitere Nennung dieser Straße finden. Leider ist so, dass gerade der Bereich zwischen Kreisel und Höhe Lindenstraße öfters zu schnelle Autos unterwegs sind, die einen starken Lärmpegel verursachen. Weiter fallen immer wieder Poser auf, die naturgemäß, recht laut unterwegs sind. Auch kommt es hier zu gewagten Überholmanövern, die einen öfters erschrecken lassen.</p> <p>Der hier genannte Bereich ist derzeit mit 50 km/h beschildert. Warum wird die Grundelbachstraße, trotz der o.g. Lärmanalyse, nicht auf 30 km/h reduziert? Dies würde den Anwohner lärmtechnisch guttun. Weiter wäre auch sinnvoll, hin und wieder Geschwindigkeitsmessungen in Höhe der Autowerkstatt vorzunehmen. Ich denke, dass dies auch eine abschreckende Wirkung auf eine zu schnelle Fahrweise haben kann.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p> <p>Die Anmerkung bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten wird an das Ordnungsamt der Stadt Weinheim weitergeleitet.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 10	Private/r	
A 10.1	<p>Seit fast 20 Jahren wohne ich schon in der Grundelbachstraße in Weinheim. Leider hat das Verkehrsaufkommen stark zugenommen, welches sich vor allem durch die Lärmbelästigung bemerkbar macht.</p> <p>Der Lärmpegel in der Grundelbachstraße ist einfach enorm, auch die im Frühjahr rasenden Traktoren mit Anhängern sowie etliche Motorradfahrer tragen dazu bei.</p> <p>Die PKW-Fahrer halten sich meines Erachtens selten an die vorgegebenen 50 km/h. Von daher erachte ich die Einrichtung einer 30-Zone für absolut sinnvoll.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie mein Anliegen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 11	Private/r	
A 11.1	<p>Wir wohnen in der Grundelbachstraße und unterstützen den Vorschlag ein Tempolimit von 30 in der Grundelbachstraße einzuführen. Die Lärmbelästigung ist doch sehr hoch.</p> <p>Aber auch die Verkehrssicherheit könnte damit erhöht werden, da durch die vielen Hofausfahrten, Bushaltestellen und Verkehrsinseln sehr viel Gefahrenpotenzial vorhanden ist. Ein ständiges Beschleunigen und scharfes Abbremsen ist zur Zeit gegeben welches Lärm und Unfallrisiko erhöht.</p> <p>Gerne stehe ich Ihnen für Fragen zur Verfügung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 12	Private/r	
A 12.1	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung möchte ich auf den immer noch anhaltenden Lärm von der A5 hinweisen.</p> <p>Aufgrund der großen Lücke des Lärmschutzwalls dringt der Lärm bei Westwind bis in meine Wohnung. Obwohl ich im Osten der Weststadt wohne.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Diese Untersuchung wird von der Stadt Weinheim in diesem Jahr durchgeführt.</p>
A 12.2	<p>Außerdem gibt es immer noch rumpelnde Güterzüge auf der Bahnstrecke, besonders nachts sind sie gut zu hören.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die bundeseigenen Bahnstrecken sind nicht Bestandteil der vorliegenden Lärmaktionsplanung, da das Eisenbahn-Bundesamt seit dem 01.01.2015 für diesen Teil der Lärmaktionsplanung zuständig ist. Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der 3. Stufe im Jahr 2017 eine Stellungnahme an das Eisenbahn-Bundesamt versendet.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 13	Private/r	
A 13.1	<p>Mit diesem Schreiben beziehe ich mich auf unser Telefonat vom 17. Mai dieses Jahres und lege Ihnen hiermit die Verkehrs- bzw. die dadurch bedingte Lärmbelästigung in der Wormser Straße dar.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. sehr gerade, breite Durchgangsstraße auf die Mannheimer Straße Richtung Innenstadt, Birkenau usw. (Die 30er Zone wird konstant missachtet.) 2. Nutzung durch motorisierte Schülerinnen und Schüler (mittels Autos, Mofas, Motorrädern) der Johann-Philipp-Reis-Schule und der Freudenbergschule mit sechs gewerblich-technischen Berufsfachschulen 3. Schwerlastverkehr - zum Teil Gigalaster - und Busse 	Kenntnisnahme
A 13.2	<p>Meine Vorschläge zur Lärm-Minderung:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. niedrige Fahrbahnschwellen (wie in der Fichtestraße), jeweils eine vor der kreuzenden Fichtestraße und eine danach 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Das Aufbringen von Fahrbahnschwellen kann zu weiteren Lärmbelastungen führen. Es wird geprüft ob Fahrbahnschwellen möglich und sinnvoll sind.</p>
A 13.3	<ol style="list-style-type: none"> 2. dauerhaft installierte Dialogdisplays bzw. solche mit Geschwindigkeitsanzeige 	<p>Kenntnisnahme</p> <p>In Abstimmung mit der Verkehrsbehörde werden nur zeitweise Dialogdisplays aufgestellt, um keinen Gewöhnungseffekt bei den Verkehrsteilnehmern zu erwecken.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 13.4	3. häufige Verkehrskontrollen	<p data-bbox="1205 284 1391 309">Kenntnisnahme</p> <p data-bbox="1205 347 2130 496">Die Anmerkungen bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an das Ordnungsamt weitergeleitet. Es wird darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtverwaltung bereits im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden und zudem als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen sind.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 14	Private/r	
A 14.1	<p>Ich möchte melden, dass auf dem Multring - Höhe Haltestelle Stahlbad - oft sehr weit über 50 km gefahren wird.</p> <p>Multring ist 4-spurig, es wird gerast.</p> <p>Überall wird von Reduzierung der Umweltbelastung gesprochen aber..... Es wäre schön, wenn die Stadt Weinheim intervenieren könnte, hier wohnen auch Leute!</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Anmerkungen bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an das Ordnungsamt weitergeleitet. Es wird darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtverwaltung bereits im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden und zudem als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen sind.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 15	Private/r	
A 15.1	<p>Danke für das freundliche Gespräch von heute Mittag. Wie schon telefonisch mitgeteilt ist die derzeitige Situation des Verkehrslärms und der Verkehrsdichte vor unserem Anwesen in der Grundelbachstraße sehr hoch. Eigentlich um es auf den Punkt zu bringen nur Erträglich bei geschlossenen Fenstern hin zur Straßenseite. Ein Lüften ist dadurch mit einer sehr hohen Lärmbelastung und wahrscheinlich auch noch einer hohen Abgasbelastung verbunden.</p> <p>Als eine erste kurzfristig realisierbare Maßnahme sehen wir eine Geschwindigkeitsreduzierung.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 16	Private/r	
A 16.1	<p>Den Lückenschluss in der Lärmschutzwand an der BAB A 5 sehen wir als zwingend notwendig an und begrüßen es sehr, dass diese Maßnahme in den Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim aufgenommen werden soll. Bei dem hauptsächlich vorherrschenden Süd-West-Wind sind wir als Bewohner des Friedrich-Ebert-Rings dem Lärm der nahen Autobahn schutzlos ausgeliefert. Selbst bei geschlossenem Fenster ist die Autobahn in unseren Wohnräumen zu hören.</p> <p>Auch die künftigen Bewohner des Neubaugebiets „Allmendäcker“ werden von den Lärmemissionen betroffen sein.</p> <p>Wir bitten Sie, sich dafür einzusetzen, dass der Maßnahmenträger die Lücke in der Lärmschutzwand möglichst bald schließt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt, eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Diese Untersuchung wird von der Stadt Weinheim in diesem Jahr durchgeführt.</p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans für das Neubaugebiet „Allmendäcker“ wurde die schalltechnische Situation mit untersucht. Dort wurden alle gesetzlich vorgeschriebenen Orientierungswerte betrachtet und der weiteren Planung zugrunde gelegt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 17	Private/r	
A 17.1	<p>Ich habe gehört, Sie machen eine Umfrage zum Straßenlärm in der Grundelbachstraße. Ich bin Anwohnerin in der Grundelbachstraße und kann bestätigen, dass diese stark frequentiert ist durch regen PKW Verkehr, LKW, Motorräder in der Saison und auch Traktoren.</p> <p>Dadurch ist der Lärmpegel sehr hoch. Nachts kommen noch vereinzelte Raser dazu, die sich nicht an Geschwindigkeitsregeln halten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 beginnend in der Grundelbachstraße ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.</p> <p>Die Anmerkungen bezüglich der gefahrenen Geschwindigkeiten werden an das Ordnungsamt weitergeleitet. Es wird darauf hingewiesen, dass Geschwindigkeitskontrollen durch die Stadtverwaltung bereits im gesamten Stadtgebiet durchgeführt werden und zudem als kurzfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen sind.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 18	Private/r	
A 18.1	<p>Mit großem Interesse habe ich vernommen, dass die Stadt Weinheim sich dafür einsetzen möchte, den Lärmschutzwall an der A 5 zu verbessern.</p> <p>Derzeit fehlt auf einer Länger von ca. 800 m der Lärmschutz komplett. Das hat zur Folge, dass mein Grundstück im Friedrich-Ebert-Ring hauptsächlich bei Süd-West-Wind sehr stark dem Lärm der Autobahn ausgesetzt ist.</p> <p>Als wir hier unser Haus gebaut haben, war die Autobahn noch nicht vorhanden. Mit jedem Jahr nimmt der Verkehr und damit der Lärm mehr zu. Jetzt müsste endlich etwas dagegen unternommen werden.</p> <p>Ich hoffe, Sie können diese Maßnahme umsetzen lassen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Diese Untersuchung wird von der Stadt Weinheim in diesem Jahr durchgeführt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 19	Private/r	
A 19.1	<p>Leider habe ich erst heute vom Lärmaktionsplan erfahren. Eine Anregung möchte ich loswerden:</p> <p>In der Friedrichstraße beschleunigen viele Autofahrer*innen auf Höhe des Heisenberggymnasiums, da sich dort die Straße etwas verbreitert. Die hohe Anzahl an getunten Autos, Motorrädern und Rollern, die gerne auch auf mehr als 30 km/h beschleunigen, führt zu einer deutlichen Lärmbelästigung.</p> <p>Ist es möglich, die 20-er Zone, die in der Hauptstraße zwischen Haupt- und Friedrichstraße besteht, auszuweiten? Warum wurde die verkehrsberuhigte Spielstraße die dort bestand aufgegeben?</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die mittlere Hauptstraße ist ein klassischer verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo-20-Zone). Sämtliche Vorgaben für den verkehrsberuhigten Bereich (Spielstraße mit Mischverkehrsfläche, hohe Aufenthaltsfunktion, Kinderspiele etc.) treffen dort gar nicht zu. Insofern ist mit der aktuellen Beschilderung die rechtlich korrekte Situation umgesetzt.</p> <p>Aufgrund des sich ändernden Ausbaustandards in der Friedrichstraße ist eine Ausweitung der Tempo-20-Zone nicht nachvollziehbar. Der Verkehrsteilnehmer erkennt nicht, warum er weiterhin die erhöhte Aufmerksamkeit aufbringen und max. 20 km/h fahren soll.</p>
A 19.2	<p>Ein großer verkehrsberuhigter Bereich zwischen Bahnhofstraße, Grundelbachstr, Entengasse- und Alter Postgasse wäre auch für die Verkehrssicherheit der vielen Kinder und älteren Menschen, die in diesem Bereich zu Fuß oder mit dem Fahrrad/Tretroller unterwegs sind, sehr zuträglich.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Voraussetzungen für einen so großen verkehrsberuhigten Bereich sind nicht gegeben. Darüber hinaus würde dieser sehr wahrscheinlich von den Verkehrsteilnehmern nicht akzeptiert und in der Folge auch nicht beachtet werden.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 20	Private/r	
A 20.1	<p>Sehr gut finden wir, dass sich die Bürger zum Lärmaktionsplan aktiv beteiligen und dazu äußern können. Wir sind vor 23 Jahren in die Röhstraße in Weinheim-Sulzbach gezogen und haben in diesen Jahren sowohl die Eröffnung des Saukopftunnels wie die der Kreisverbindungsstraße (KVS) miterleben dürfen. Die Lärmbelästigung hat sich in dieser Zeit eklatant erhöht. An unserem Wohnort sind wir vielen Lärmquellen gleichzeitig ausgeliefert, was sich potenziert. Der Autolärm auf der Westtangente in und aus dem Saukopftunnel und dem Bahnlärm der Güterzüge, vor allem in der Nacht.</p> <p>Dazu vor allem das Verkehrsaufkommen der B3, die zwar durch die KVS entlastet wird, aber nicht so sehr wie wir das gehofft hatten. Die Anzahl der durchfahrenden Autos, LKWs und Motorrädern ist immer noch zu hoch und sie sind zu schnell unterwegs. Von Weinheim kommend wird Tempo 50 gefahren und nach dem Ortsschild wird Gas gegeben. Die Motorradfahrer lassen die Motoren, sowohl in den Ort wie aus dem Ort, aufheulen. Bei weniger Verkehr in Sulzbach wird Gas gegeben! Am Wochenende haben die Ausflügler mit ihren Motorrädern und PKWs die Bergstraße für Spazierfahrten für sich entdeckt.</p> <p>Wenn wir dann im Garten sitzen haben wir Lärm von der Bergstraße, von der Zufahrt zum Saukopftunnel, Bahn und KSV. Zusätzlich kommt noch der Lärm aus der Luft hinzu. Motorisierte Gleitschirm- und Segelflieger sowie Flugzeuge der Luftsportvereine fliegen bevorzugt über unsere Köpfe in den Odenwald oder die Bergstraße entlang.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 20.2	Wir plädieren für Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf der Bergstraße durch Weinheim-Sulzbach! So wie es Hemsbach, zumindest teilweise, und Laudenbach schon auf der Bergstraße umgesetzt haben.	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht eine Verkehrszählung voraussichtlich im 3. Quartal 2021 vor, wenn sich die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Verkehrszahlen normalisiert haben. Im Anschluss daran wird mit den aktuellen Verkehrszahlen eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt um die Anspruchsvoraussetzungen für die Einrichtung von Temporeduzierungen aufgrund von Lärmschutz zu überprüfen.</p>
A 20.3	Wir plädieren für fest installierte „Blitzer“ am Orts Ein- und Ausgang zur Geschwindigkeitskontrolle! In fast jeder hessischen Gemeinde im Umfeld zu finden.	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Die Einrichtung von festen Geschwindigkeitsüberwachungen wird nicht als sinnvoll erachtet. Die Standorte solcher Anlagen sind nach kurzer Zeit allen bekannt. Die Folge ist ein Abbremsen und anschließendes wieder Beschleunigen der Verkehrsteilnehmer.</p> <p>Die Stadt Weinheim setzt auf mobile und an abwechselnden Orten stattfindende Kontrollen. Diese sind Bestandteil als kurzfristige Lärminderungsmaßnahme im Lärmaktionsplan.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 21	Private/r	
A 21.1	<p>Herzlichen Dank, dass sie den Weinheimer Bürgern wieder die Möglichkeit geben, sich zum Lärmaktionsplan zu äußern.</p> <p>Wie sie wissen, dient u. a. der Suezkanalweg als Schleichweg ins Gornheimertal. Wir möchten deshalb eine Sperrung der Rote Turmstraße/Mittelgasse (zumindest an den Wochenenden) anregen. Dies würde die vom Durchgangsverkehr betroffenen Anwohner entlasten und zu deutlich mehr Aufenthaltsqualität am Marktplatz führen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Sperrung der Rote Turmstraße / Mittelgasse würde einen sehr großen Eingriff darstellen. Die Verkehre würden auf entsprechend andere Straßen verlagert (wie z.B. die Birkenauer Talstraße & Grundelbachstraße), was wiederum für deren Anwohner eine zunehmende der Belastung bedeutet. Dieses Thema wird im Zuge eines Mobilitätskonzeptes – welches im Anschluss an die Zukunftswerkstatt erarbeitet wird – ganzheitlich betrachtet werden.</p>
A 21.2	<p>Außerdem sollte man die Buslinie 681 stärker bewerben - vielleicht mit einem Schnupperangebot oder Vergünstigungen für ÖPNV-Nutzer.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Entsprechende Marketingmaßnahmen für dieses Verkehrsangebot obliegen dem Kreis Bergstraße als zuständigem Aufgabenträger sowie dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar.</p>
A 21.3	<p>Leider wird die Tempo-30-Zone im Suezkanalweg von vielen Autofahrern nicht respektiert und sogar langsam fahrende Pkw oder Radfahrer bedrängt. Besonders in den Abendstunden wird mit der entsprechenden Lärmemission deutlich zu schnell gefahren. Von den uns zugesagten Geschwindigkeitskontrollen haben wir leider noch nichts bemerkt. Wir bitten sie deshalb nochmals, die Geschwindigkeit im Suezkanalweg des Öfteren zu kontrollieren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadt Weinheim setzt auf mobile und an abwechselnden Orten stattfindende Kontrollen. Diese sind als kurzfristige Lärminderungsmaßnahme Bestandteil im Lärmaktionsplan.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
A 22	Private/r	
A 22.1	<p>Ich bin Anwohnerin des Ulmenwegs in der Weststadt und wohne an dessen nördlichem Ende, nahe der Mannheimer Straße. Wie Sie sich sicher denken können, ist die Lärmbelastung zu nahezu jeder Tageszeit enorm. Aus diesem Grund wollte ich mich mal erkundigen, ob in mittelfristiger Zukunft dort Maßnahmen zum Lärmschutz der Anwohner geplant sind. Ich spreche hier sicherlich für viele andere Menschen, die teilweise noch näher an der Straße wohnen als wir. Ich gehe davon aus, dass eine Lärmschutzwand schon zu einer erheblichen Minderung des Lärms führen würde.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Rahmen der 3. Stufe der Lärmaktionsplanung erfolgt eine Fortschreibung der 2. Stufe. Es ist angedacht – wie auch bereits in der 2. Stufe – in der folgenden 4. Stufe das gesamtstädtische übergeordnete Straßennetz (unabhängig vom Verkehrsaufkommen) einer lärmtechnischen Betrachtung zu unterziehen. Dies erfolgt im Jahr 2023.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

B Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 01	Friedhofsverwaltung Stadt Weinheim	
B 1.1	<p>Ich danke Ihnen für das soeben sehr konstruktiv geführte Gespräch.</p> <p>Wie besprochen, sehen wir am Friedhof Weinheim Bedarf, die bereits bestehende sowie die durch die Erweiterungsmaßnahmen zu erwartende Lärmbelästigung zu berücksichtigen.</p> <p>Aufgrund der räumlichen Nähe der Kapelle zur B3 wirkt sich der dort vorbeifahrende Verkehr, insbesondere jedoch der Schwerlastverkehr sehr negativ auf die täglich stattfindenden Trauerfeierlichkeiten aus.</p> <p>Unabhängig davon grenzen viele Grabfelder und somit auch aktive Grabstätten direkt an die westlich gelegene Friedhofsmauer an. Wie Ihnen bekannt, ist diese lediglich durch einen Radweg von der B3 getrennt.</p> <p>Es sollte deshalb auch nicht außer Acht gelassen werden, dass die Anlaufstelle Grabstätte eine wichtige Rolle bei der Trauerbewältigung für die Hinterbliebenen einnimmt.</p> <p>Wir sind wohl bestrebt, neue Grabfelder im geschützteren Kernbereichs des Friedhofes bzw. oberhalb dessen zu erschließen, dennoch sollte auch auf bereits vorhandene und noch z. T. noch sehr lange laufende Grabstätten Rücksicht genommen werden.</p> <p>In der Hoffnung, dass Sie eine gute Lösung für die Hinterbliebenen finden, verbleiben wir.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 02	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	
B 2.1	<p>Durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt.</p> <p>Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.</p>	Kenntnisnahme

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 03	Polizeipräsidium Mannheim	
B 3.1	<p>Im Rahmen der vorliegenden Lärmaktionsplanung der Stadt Weinheim sind polizeiliche Belange insbesondere durch die beabsichtigten Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h berührt. Naturgemäß sind hiervon die am stärksten belasteten, nämlich die klassifizierten Straßen besonders betroffen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • B 3 / Ortsdurchfahrt Ortsteil Sulzbach • B 3, zwischen Einmündung Nibelungenstraße und Stadthalle • L 3408 (Birkenauer Talstraße), von B 3 bis Ortsausgang Weinheim <p>Grundsätzlich ist in diesem Zusammenhang zwischen der Geschwindigkeitsreduzierung aus Sicherheitsgründen und derjenigen aus Lärmschutzgründen zu unterscheiden.</p> <p>Beschränkungen des fließenden Verkehrs können u. a. aus Gründen der Sicherheit des Verkehrs dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt. Eine konkrete Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsbeschränkung nach sich ziehen</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Den schalltechnischen Untersuchungen liegen die jeweils gültigen Berechnungsvorschriften und die damit verbundenen Richtwerte zu Grunde. Von der Höheren Straßenverkehrsbehörde liegt eine eigene Stellungnahme vor (siehe B 10).</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>könnte, ergäbe sich beispielsweise bei einem starken Gefälle, einem vergleichbaren Anstieg, einer Kurvenlage oder sonstigen deutlichen verkehrstechnischen Abweichungen gegenüber bestimmten Regelgrößen. Voraussetzung sind hier gravierende Sicherheitsdefizite, die für jeden einzelnen Straßenabschnitt gesondert zu prüfen sind. Eine Verkehrszeichenanordnung darf jedenfalls nicht auf allgemeinen Erwägungen der Gefahrenabwehr bzw. der Verkehrssicherheit beruhen, sondern muss durch die Verkehrssicherheit vor Ort zwingend indiziert sein.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden haben weiter das Recht, die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen zu beschränken. Das Einschreiten zum Schutz vor Lärm setzt voraus, dass der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss. Für die Prüfung sind die Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung zu beachten. Danach kommen Maßnahmen insbesondere dann in Betracht, wenn die Pegelwerte tagsüber zwischen 06.00 und 22.00 Uhr 70 dB(A) und in der übrigen (Nacht)Zeit 60 dB(A) überschreiten.</p> <p>Sämtliche damit verbundenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind grundsätzlich nach Maßgabe des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75 ("Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung") zu treffen. Auf den besonderen Zustimmungsvorbehalt der Höheren Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums wird ausdrücklich hingewiesen.</p> <p>Die Entscheidung über die zu treffenden – oder zu unterlassenden – Maßnahmen liegt ausschließlich bei den zuständigen Verkehrsbehörden. Der Polizei kommt lediglich eine beratende Funktion zu. Das Polizeipräsidium Mannheim wird sich daher eng mit den zuständigen Verkehrsbehörden abstimmen und dort, wo die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, einer Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen nicht im Wege stehen.</p>	

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 04	RP Stuttgart Referat 16.3 - Kampfmittelbeseitigungsdienst BW	
	<p>Aufgrund der ausgedehnten Kampfhandlungen und Bombardierungen, die während des 2. Weltkrieges stattfanden, ist es ratsam, im Vorfeld von jeglichen Bau-(Planungs-)verfahren eine Gefahrenverdachtserforschung in Form einer Auswertung von Luftbildern der Alliierten durchzuführen.</p> <p>Alle nicht vorab untersuchten Bauflächen sind daher als potentielle Kampfmittelverdachtsflächen einzustufen.</p> <p>Seit dem 02.01.2008 kann der Kampfmittelbeseitigungsdienst Baden-Württemberg allerdings Luftbildauswertungen für Dritte, zur Beurteilungen möglicher Kampfmittelbelastungen von Grundstücken auf vertraglicher Basis, nur noch kostenpflichtig durchführen. Diese Auswertung kann bei uns mittels eines Vordrucks beantragt werden. Die dafür benötigten Formulare können unter www.rp-stuttgart.de (->Service->Formulare und Merkblätter) gefunden werden.</p> <p>Die momentane Bearbeitungszeit hierfür beträgt zurzeit mind. 18 Wochen ab Auftragseingang.</p> <p>Der Kampfmittelbeseitigungsdienst verzichtet auf weitere Beteiligung am Verfahren (Einladung zum Erörterungstermin, Informationen über Planänderungen und Übersendung des Planfeststellungsbeschlusses)</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 05	VRN GmbH (inkl. BRN und RNK)	
B 5.1	<p>Nachfolgend die gemeinsame Stellungnahme des BRN, RNK und VRN zur 3. Stufe der LAP in Weinheim:</p> <p>Die VRN GmbH, der Rhein-Neckar-Kreis und der BRN begrüßen grundsätzlich jene Maßnahmen die dazu dienen sollen, die Lärmbelastung der Wohnbevölkerung, vor allem während der Abend- und Nachtstunden, zu reduzieren. In der vorliegenden Fassung des Lärmaktionsplans ist in Weinheim zur Lärmreduktion unter anderem eine deutliche Erweiterung der Tempo 30-Zonen vorgesehen. Nach unserer Auffassung kann dieses Ziel jedoch nicht auf Kosten des ÖPNV umgesetzt werden. Hierzu hat sich auch der Rhein-Neckar-Kreis als ÖPNV-Aufgabenträger mit Beschluss des Gemeinsamen Nahverkehrsplans Rhein-Neckar verpflichtet. Gemäß des Gemeinsamen Nahverkehrsplans sind negative Auswirkungen verkehrsberuhigender Maßnahmen auf den ÖPNV auf ein Minimum zu beschränken. Maßnahmen die zu Fahrzeitverlängerungen führen, sollen nach Möglichkeit vermieden werden.</p> <p>Die in den geplanten Abschnitten durch Weinheim führenden Buslinien (631, 632, 632A, 680 und 684) waren schon in der Vergangenheit von zahlreichen geschwindigkeitsreduzierenden Lärminderungsmaßnahmen im Linienverlauf betroffen. Besonders die Linien 632 und 632A sind durch ihre Streckenführung sehr verspätungsanfällig und zusätzliche geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen verschärfen diese Problematik.</p> <p>Nur für die betroffenen Bereiche in Weinheim betrachtet mag im Einzelfall die Aussage zutreffen, dass die Eingriffe vernachlässigbar sind bzw. keine zu starke Einschränkung darstellt. Jedoch müssen wir die Linien ganzheitlich im gesamten Verlauf betrachten und da können solche Einzelmaßnahmen in der Summe zu einer deutlichen Fahrzeitverlängerung führen.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 5.2	<p>Das zuständige Verkehrsunternehmen (BRN für die Linien 631, 632 und 632A) hat die Fahrzeiten dahingehend ausgerichtet, dass sowohl im Schulverkehr als auch im regulären Linienverkehr optimale Anschlüsse für die Fahrgäste auf andere Buslinien bzw. Bahnverkehre sichergestellt werden. Die Fahrzeiten werden sich durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h in den betroffenen Abschnitten weiter verlängern. Jede Verlängerung der Fahrzeit wirkt sich negativ auf die Attraktivität des Busverkehrs aus. Gleichzeitig möchten wir Sie darauf hinweisen, dass ÖPNV Mehrkosten, welche infolge der Fahrzeitenverlängerung auf den betroffenen Buslinien entstehen könnten, von den Kommunen finanziert werden.</p> <p>Wir bitten daher um Prüfung alternativer Lärminderungsmaßnahmen die ohne Geschwindigkeitsreduzierung einhergehen. Sollte es keine Alternative zur Ausweitung der Tempo 30 Zone geben, bitten wir darum auf etwaige „Rechts-vor-Links“-Regelungen in diesem Bereich zu verzichten und die Vorfahrtsregelung beizubehalten, da diese Maßnahme sich äußerst negativ (Bremsen-Beschleunigen) auf die Fahrzeit und den Fahrkomfort des Busverkehrs auswirkt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Bei der Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen werden auch die Belange des ÖPNV mit einbezogen. Nach fachlicher Abwägung, wird der Fahrzeitverlust für den ÖPNV gegenüber dem Gesundheitsschutz der Anwohner als vertretbar eingeschätzt.</p> <p>Darüber hinaus ist die Stadt Weinheim bestrebt, den ÖPNV zu fördern und zu verbessern. So findet ein stetiger Austausch mit den Verkehrsunternehmen sowie den Aufgabenträgern und dem VRN statt, um einen fahrplanstabilen Betrieb durch Prüfung und Umsetzung geeigneter Maßnahmen wie beispielsweise auch den weiteren Ausbau der Bevorrechtigung des ÖPNV zu ermöglichen. Die Anordnung von Tempo 30 km/h hat keinerlei Auswirkungen auf die Vorfahrtsregelungen.</p>

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 06	Deutsche Bahn DB Immobilien	
B 6.1	<p>Die Deutsche Bahn AG, OB Immobilien, als von der OB Netz AG, der OB Station&Service AG sowie der OB Energie GmbH bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme als Träger öffentlicher Belange und aller Unternehmensbereiche zum o. g. Verfahren:</p> <p>Als zuständige Stelle der Deutschen Bahn AG geben wir Ihnen gerne folgende Informationen für die Offenlage des Lärmaktionsplanes der Stadt Weinheim an die Hand.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Westlich der Gemarkung Weinheim sowie auf Gemarkung Weinheim verläuft die Bahnstrecke 3601 Frankfurt - Heidelberg. Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes. Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig.</p> <p>Des Weiteren verläuft die Strecke 4104 Weinheim - Fürth auf Gemarkung Weinheim. Die Deutsche Bahn arbeitet gemeinsam mit dem Bund und der Industrie seit Jahren beständig und erfolgreich daran, den Lärm an besonders belasteten Schienenstrecken bundesweit Schritt für Schritt zu verringern.</p> <p>Hierzu geben wir Ihnen nachfolgende Informationen:</p>	
B 6.2	<ul style="list-style-type: none"> • Flüsterbremse: <p>Bereits seit 2020 ist die gesamte Güterwagenflotte von DB Cargo in Deutschland mit Flüsterbremsen unterwegs. Hierdurch wurde der Güterzugverkehrslärm im Laufe der letzten Jahre erheblich reduziert. Durch die ehemals verwendeten Grauguss-Klotzbremsen wurden die Radlaufflächen aufgeraut. Dies verursachte einen Großteil des Schienenverkehrslärms aus dem Güterverkehr. Die neuen Verbundstoffbremssohlen, sogenannte "Flüsterbremsen", reduzieren das Vorbeifahrgeräusch von Güterzügen um etwa 10 dB(A), was einer gefühlten Halbierung des Lärms entspricht.</p>	Kenntnisnahme
B 6.3	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere Geräuschminderungen an Schienenfahrzeugen: <p>Gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und der Industrie untersucht die OB AG derzeit weitere mögliche Innovationen zum Schallschutz und deren Umsetzung an Schienenfahrzeugen.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 6.4	<p>• Innovative Lärminderungsverfahren an Bahnstrecken und eventuell weitere Schallschutzmaßnahmen an Bahnstrecke 3601 im Bereich Weinheim:</p> <p>Bestandsstrecken unterliegen nicht der Verkehrslärmschutzverordnung und von daher besteht - anders als bei Neu- und Ausbaustrecken - kein rechtlicher Anspruch auf Lärmschutz. Für Bestandsstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht.</p> <p>Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 07	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis / Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	
B 7.1	Zum überarbeiteten Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim bestehen aus Sicht der unteren Naturschutzbehörde keine Bedenken und/oder Anregungen.	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 08	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis / Gesundheitsamt	
B 8.1	Von Seiten des Gesundheitsamtes ergeben sich für das oben benannte Vorhaben keine Einwände.	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 09	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis / Wasserrechtsamt	
B 9.1	Mit Mail vom 27.04.2021 haben Sie uns zum "Lärmaktionsplan der dritten Stufe (Überarbeitung gem. § 47d Abs. 5 BImSchG)" der Stadt Weinheim angehört. Nach Prüfung der Unterlagen können wir Ihnen mitteilen, dass keine Belange des Wasserrechts und der Unteren Bodenschutz- und Altlastenbehörde hierdurch berührt sind.	Kenntnisnahme

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 10	RP Karlsruhe Abt 4 / Ref 45 & 46 / Höhere Straßenverkehrsbehörde	
B 10.1	<p>Mit E-Mail vom 27.04.2021 wurde dem Regierungspräsidium Karlsruhe im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange der Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim zur Stellungnahme vorgelegt. Für die Abteilung 4 des Regierungspräsidiums Karlsruhe wird in diesem Schreiben von den Referaten 45 und 46 Stellung genommen.</p> <p>Im Bereich der Stadt Weinheim ist das Referat 45 des Regierungspräsidiums Karlsruhe zuständig für die Umsetzung von baulichen Lärmsanierungsmaßnahmen an den Bundesstraßen B3, B38 sowie den Landesstraßen L3408 und L3257.</p> <p>Das Lärmsanierungsprogramm an bestehenden Bundes – und Landesstraßen (passive Schallschutzmaßnahmen) wird fortgeführt, die Möglichkeit, Einzelanträge zu stellen, gibt es weiterhin.</p> <p>Referat 45 möchte darauf hinweisen, dass Lärminderungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan nur dann umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Den schalltechnischen Untersuchungen liegen die jeweils gültigen Berechnungsvorschriften und die damit verbundenen Richtwerte / Auslösewerte zu Grunde.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim												
	<p>Voraussetzung für die Durchführung einer baulichen Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind. Die Auslösewerte sind im Landeshaushalt festgesetzt und in folgender Tabelle aufgelistet.</p> <table border="1" data-bbox="257 408 1160 657"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>3. in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Beurteilungspegel an den Gebäuden sind durch Berechnung zu ermitteln und mit diesen Auslösewerten zu vergleichen. Maßgebend für die fachliche Berechnung des Beurteilungspegels sind die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen – RLS-19. Darüber hinaus muss die Maßnahme auch verhältnismäßig im Sinne des Fachrechts sein. Liegen diese Voraussetzungen vor, kann das Referat 45 als Fachbehörde die Maßnahmen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umsetzen.</p> <p>Zu den einzeln aufgeführten, die Straßenbauverwaltung betreffenden baulichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 45 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</p>		Tag	Nacht	1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	
	Tag	Nacht												
1. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)												
2. in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)												
3. in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)												
B 10.2	<p><u>Zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden mit Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung:</u></p> <p>Mit der Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an besonders betroffenen Gebäuden ist das Regierungspräsidium Karlsruhe grundsätzlich einverstanden. Eigentümer von Gebäuden an Bundes- und Landesstraßen, für die nach der RLS 19 eine Überschreitung der Auslösewerte der Lärmsanierung berechnet wurde, haben die Möglichkeit beim Regierungspräsidium Karlsruhe einen Antrag auf Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen zu stellen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadtverwaltung begrüßt die grundsätzliche Bereitschaft zur Fortführung des Lärmsanierungsprogramms.</p>												

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Voraussetzung für die Gewährung eines Zuschusses ist daneben, dass das betreffende Gebäude vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurde oder zumindest die Voraussetzung für das Gebäude in Form eines rechtskräftigen Bebauungsplanes zu diesem Zeitpunkt schon geschaffen war. Außerdem dürfen für das betreffende Gebäude in der Vergangenheit nicht bereits schon einmal Zuschüsse zu Lärmschutzmaßnahmen gezahlt worden sein. Im Gewährungsfall beträgt der Zuschuss 75% der Gesamtkosten für die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen.</p>	
B 10.3	<p><u>Zum Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags in der Ortsdurchfahrt Weinheim:</u></p> <p>Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen werden in Abhängigkeit ihres baulichen Zustands entsprechend einer landesweiten Dringlichkeitsliste durchgeführt. In dieser Liste ist die Ortsdurchfahrt von Weinheim momentan nicht als zur Erhaltung anstehend aufgeführt. Ein Austausch des Fahrbahnbelags kann daher erst langfristig erfolgen.</p> <p>Erst im Rahmen einer anstehenden Fahrbahnsanierung kann auch eine abschließende Aussage darüber getroffen werden, ob der Straßenabschnitt sich für den Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags eignet.</p> <p>Darüber hinaus gibt es von Seiten des Referates 45 keine Einwände gegen den aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Einbau eines lärmindernden Asphalt wird als langfristige Maßnahme im Lärmaktionsplan aufgeführt.</p>
B 10.4	<p>Zu den aufgeführten, die höhere Straßenverkehrsbehörde betreffenden Maßnahmen im Lärmaktionsplan nimmt Referat 46 des Regierungspräsidiums wie folgt Stellung:</p> <p>Zuständig für die Prüfung und Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Verkehrsverbote ist für das klassifizierte Straßennetz die untere Straßenverkehrsbehörde (Stadt Weinheim). Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach dem Beschluss des Lärmaktionsplans der dritten Stufe durch den Gemeinderat werden die erforderlichen Anträge bei der höheren Straßenverkehrsbehörde gestellt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Abgasen bedürfen überdies der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde (vgl. VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, V, Rn. 13, wobei der Zustimmungsvorbehalt gemäß der VwV-IM-StVO in Baden-Württemberg auf die Regierungspräsidien delegiert ist).</p> <p>Gemäß Ziffer V. der VwV-StVO zu § 45 Abs. 1 bis 1e bedarf es also zu beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Karlsruhe, Referat 46. Wir gehen ggfs. von entsprechender Vorlage eines separaten Antrages zu einem späteren Zeitpunkt (nach der Anhörung der Träger öffentlicher Belange) aus.</p>	
B 10.5	<p>Wie alle verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist auch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht in die freie Disposition der Behörden gestellt. Vielmehr ist es erforderlich, dass die rechtlichen Voraussetzungen für solche Maßnahmen gegeben sind.</p> <p>Dies ist regelmäßig gegeben, wenn die vom Straßenverkehr herrührenden Beurteilungspegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten sind (Orientierungswerte der Lärm-schutz-Richtlinien StV). Die Berechnung des Lärmpegels erfolgt hierbei nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) und nicht nach der für die Lärmkartierung angewandten vorläufigen Berechnungsmethode für die Ermittlung des Umgebungs-lärms an Straßen (VBUS).</p> <p>Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 regelt im Kern, dass bei einer Überschreitung der gebietsspezifischen Lärmvorsorgewerte, die in der 16. BImSchV geregelt sind, das Anordnungsersessen eröffnet wird und bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung besonders zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Im Ergebnis gibt es einen uneingeschränkten Ermessensspielraum ab Überschreiten der Grenzwerte der 16. BImSchV bis zu den Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV. Über den</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Den schalltechnischen Untersuchungen liegen die jeweils gültigen Berechnungsvorschriften und die damit verbundenen Richtwerte / Auslösewerte zu Grunde. Die im angeführten Kooperationserlass genannten Abwägungsgründe sind ebenfalls Bestandteil der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung.</p> <p>Bei der Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen werden verschiedene Belange mit einbezogen und gegeneinander abgewogen. Nach fachlicher Abwägung, werden eventuelle Fahrzeitverluste aller Verkehrsteilnehmer gegenüber dem Gesundheitsschutz der Anwohner als vertretbar eingeschätzt.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Orientierungswerten der Lärmschutz-Richtlinien StV ist das Ermessen eingeschränkt in Richtung eines Einschreitens im Regelfall.</p> <p>Der Kooperationserlass besagt nicht, dass sich bei einer Überschreitung der vom VGH genannten Orientierungswerte von 65/55 dB(A) das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten und zur Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen verdichtet. Es muss vielmehr eine Abwägung durch die Gemeinde erfolgen. Rechtsfehlerhaft ist die Abwägung einer Gemeinde u.a. dann, wenn die Anhörung der zuständigen Verkehrsbehörde unterblieben ist oder lediglich auf einem Gemeinderatsbeschluss fußt.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs.9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BlmschV). Werden die in § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrs-führung, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle).</p> <p>Für die Lärmaktionsplanung der Städte und Gemeinden gibt der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 umfassende Hinweise. Die dortigen Ausführungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Teil einer Lärmaktionsplanung gelten zunächst nur für die nach § 47c BImSchG kartierungspflichtigen Hauptverkehrsstraßen – das sind Bundesfern- und Landesstraßen mit mehr als drei Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Dies betrifft vor allem Fragen der</p>	

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgelegten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sowie die für die Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung relevante Aussage, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen. Die einen Lärmaktionsplan umsetzende Fachbehörde kontrolliert anhand der begründenden Unterlagen der planaufstellenden Kommune, ob das Planungsermessen rechtsfehlerfrei ausgeübt und der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz beachtet wurde. Nur ein abwägungsmängelfreier Lärmaktionsplan darf von der Fachbehörde umgesetzt werden.</p> <p>Nicht-kartierungspflichtige Straßenabschnitte werden im Rahmen von Lärmaktionsplanungen durch die Stadt/Gemeinde auf freiwilliger Basis einbezogen. Die hiervon betroffenen Streckenzüge (Bundes- und Landesstraßen unter 8.200 Kfz/Tag, sowie Kreis- und Gemeindestraßen) fallen nicht unter die Definition einer Hauptverkehrsstraße gemäß § 47b BImSchG. In diesem Fall obliegt die Ermessensausübung für hierauf abzielende Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei nicht-kartierungspflichtigen Straßenabschnitten durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktions-plan dargelegte Abwägung der Gemeinde zu eigen machen können, jedoch nicht müssen.</p> <p>Zur Frage des Lückenschlusses ist zu sagen, dass der Kooperationserlass regelt, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können.</p> <p>Der Kooperationserlass besagt weiterhin, dass der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs nicht pauschal in die Abwägung einzustellen ist, sondern er muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen</p>	

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Im Falle des Lärmaktionsplanes Weinheim kann die Fahrzeitverlängerung auf der B 3 aber bis zu 46 Sekunden betragen, auf der L 3408 bis zu 35 Sekunden.</p> <p>Zu den vorgesehenen ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h aus Lärm-schutzgründen nehmen wir wie folgt Stellung:</p>	
B 10.6	<p style="text-align: center;"><u>B 3, nördliche Bergstraße, Ortsdurchfahrt Sulzbach</u></p> <p>Gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan müssen aufgrund der Inbetriebnahme der neuen Kreisverbindungsstraße 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 daher laut Lärmaktionsplan angedacht, die Verkehrszählung im 3.Quartal 2021 nachzuholen und darauf aufbauend diesen Straßenabschnitt später zu ergänzen. Erst dann kann auch von unserer Seite zu dieser Maßnahme Stellung genommen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Nach Vorliegen aktueller Verkehrsbelastungen wird die schalltechnische Untersuchung für den Bereich der Ortsdurchfahrt Sulzbach durchgeführt und erneut vorgelegt.</p>
B 10.7	<p style="text-align: center;"><u>B 3, Bergstraße, Einmündung Langmaasweg bis Höhe Stadthalle (ca. Einmündung L 3408/ Birkenauer Talstraße) (ca. 950 m)</u></p> <p>In diesem Bereich sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags an 66 Gebäuden und von 55 dB(A) nachts an 67 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten, hiervon sind auch die Werte von 70 dB(A) tags an 10 Gebäuden und von 60 dB(A) nachts an 35 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in den Gebäuden betroffen sind. Zwar werden die Daten in tabellarischer Form zur Verfügung gestellt, hilfreich wäre aber eine Übersichtskarte mit den Fassadenpegeln, der jeweiligen Anzahl der Einwohner, die in den betroffenen Gebäuden wohnen, der Hausnummer und der Straßenbezeichnungen/ Einmündungen, spätestens beim Antrag auf Zustimmung zu der Geschwindigkeitsbeschränkung. Erst wenn die für die</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die geforderten Unterlagen mit zusätzlichen Angaben über die Anzahl der betroffenen Einwohner werden im Rahmen der Antragsstellung auf Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen bei der Höheren Verkehrsbehörde eingereicht.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Maßnahmenabwägung maßgeblichen und vom Einzelfall abhängigen Aspekte von der planenden Gemeinde gebührend berücksichtigt wurden und mit den entsprechenden Unterlagen einzelfallbezogen ermessensfehlerfrei abgewogen wird, ist dies von uns nicht zu beanstanden.</p>	
B 10.8	<p><u>L 3408, Birkenauer Talstraße, Einmündung B3 bis Ortsausgang Weinheim (ca. Höhe Hildebrandsche Mühle bzw. Birkenauer Talstraße 93) (ca. 700 m)</u></p> <p>Auf dem Teilstück Einmündung B 3 bis Einmündung Johannisstraße (ca. 120 m) bestehen kaum Lärmbetroffenheiten. Zum Lückenschluss verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen. Im Bereich ab ca. Einmündung Johannisstraße sind gemäß den Ausführungen im Lärmaktionsplan die Werte von 65 dB(A) tags an 34 Gebäuden und von 55 dB(A) nachts an 37 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten, hiervon sind auch die Werte von 70 dB(A) tags an 16 Gebäuden und von 60 dB(A) nachts an 21 Gebäuden mit Wohnbevölkerung überschritten. Nach einer ersten groben Prüfung stellt sich die Frage, wie viele Einwohner in den Gebäuden betroffen sind. Zu den Einwohnerdaten und der Maßnahmenabwägung verweisen wir auf unsere bisherigen Ausführungen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Der Abschnitt Einmündung B 3 bis Einmündung Johannisstraße ist zum Lückenschluss und zur Verhinderung von unnötigen Brems- und Beschleunigungsvorgängen aus Sicht der Stadtverwaltung zwingend erforderlich.</p> <p>Die geforderten Unterlagen mit zusätzlichen Angaben über die Anzahl der betroffenen Einwohner werden im Rahmen der Antragsstellung auf Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen bei der Höheren Verkehrsbehörde eingereicht.</p>
B 10.9	<p>Abschließend kann ich Ihnen versichern, dass die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) bereit und willens ist, den nach Fachrecht zulässigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen unter Berücksichtigung der geänderten Rechtsprechung und des aktualisierten Kooperationserlasses zuzustimmen, wo dies möglich ist, weil eine entsprechende Maßnahmenabwägung erfolgt.</p> <p>Eine Mehrfertigung geht an die Referate 45 (Regionales Mobilitätsmanagement) und 54.2 (Industrie und Kommunen) beim Regierungspräsidium Karlsruhe und an das Landratsamt des Rhein-Neckar-Kreises.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Stadtverwaltung begrüßt die grundsätzliche Bereitschaft zur Unterstützung in Rahmen von verkehrsrechtlichen Anordnungen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 11	rnv Rhein Neckar Verkehr GmbH / Abteilung Planung	
B 11.1	Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH ist von der dritten Stufe des Lärmaktionsplans nicht betroffen.	Kenntnisnahme

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 12	Landratsamt Rhein-Neckar-Kreis / Amt für Landwirtschaft und Naturschutz	
B 12.1	Zur vorliegenden Planung äußern wir keine Bedenken. Landwirtschaftliche Belange werden möglicherweise betroffen sein, wenn konkrete bauliche Maßnahmen zur Umsetzung kommen sollten und landwirtschaftliche Nutzflächen für die Installation oder den naturschutzrechtlichen Ausgleich dieser Maßnahmen in Anspruch genommen werden sollten. Für die nähere Zukunft ist der Lückenschluss des Lärmschutzbauwerkes an der BAB 5 Fahrtrichtung Darmstadt, zwischen Rastplatz Wachenburg bis Waidsee geplant.	Kenntnisnahme

lfd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 13	Verband Region Rhein-Neckar	
B 13.1	Bezüglich des oben genannten Verfahrens haben wir keine Anmerkungen oder Änderungswünsche.	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 14	Feuerwehr Weinheim	
B 14.1	<p>Grundsätzlich unterstützen wir als Feuerwehr Weinheim die geplanten Maßnahmen zum Aktionsplan zur Lärmreduktion.</p> <p>Wir als große Freiwillige Feuerwehr sind darauf angewiesen, dass im Alarmfall unsere ehrenamtlichen Angehörigen sich unverzüglich an der Feuerwehrwache einfinden um entsprechend die Fahrzeuge zu besetzen.</p> <p>Aktuell wird der Feuerwehrbedarfsplan fortgeschrieben. Dieser liegt uns im Entwurf vor. Daraus können wir bereits heute Folgendes in Bezug auf unsere Hilfsfristen festhalten.</p> <p>Der Gutachter hat das Ausrücken der ersten taktischen Einheit (Löschfahrzeug) vom Feuerwehrzentrum bewertet. Hier ist entscheidend, dass bei kürzerer Ausrückzeit unserer ehrenamtlichen Einsatzkräfte mehr Zeit für die Anfahrt zur Einsatzstelle innerhalb der definierten Eintreffzeit von 10 Minuten bleibt. Als Zielstellung geht man hier bei Freiwilligen Feuerwehren von einem Wert von 5 Minuten aus. Unsere Freiwilligen Feuerwehrangehörigen sind über Funkmeldeempfänger jederzeit in Bereitschaft. Sobald der Alarm kommt, müssen Sie von ihrem Wohnort das Feuerwehrzentrum in der Bensheimer Straße anfahren. Eine genaue Auswertung für das Gebiet Nordstadt eingegrenzt durch die Bergstraße und Birkenauer Talstraße können wir Ihnen bei Bedarf gerne zur Verfügung stellen. Nach unseren derzeitigen Erkenntnissen liegen wir bereits heute bei einer Erreichbarkeit von 6 Minuten Fahrzeit vom Feuerwehrzentrum. Diese Situation würde aus unseren derzeitigen Erkenntnissen sehr wahrscheinlich durch ein mögliches Tempolimit die spätere Ankunft an der Einsatzstelle unserer Einsatzkräfte weiter verschärfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Es ist unstrittig, dass sich durch die Einführung von Tempo 30 km/h die Fahrzeiten auf den betroffenen Abschnitten erhöhen werden.</p> <p>Der tatsächlich kritische Pfad von den Wohnorten der Freiwilligen Feuerwehrangehörigen zum Feuerwehrzentrum, der bei der Feuerwehr erfragt wurde, kann nicht abgebildet werden. Aufgrund der komplexen Berechnung der Ausrückzeiten im Rahmen des Feuerwehrbedarfsplanes ist es nicht möglich, einen direkten Zusammenhang mit der Einführung von Tempo 30 km/h auf der Birkenauertalstraße bzw. der nördlichen B3 und den Wohnorten der Freiwilligen Feuerwehrangehörigen herzustellen.</p> <p>Im Zuge eines Mobilitätskonzeptes – welches im Anschluss an die Zukunftswerkstatt erarbeitet werden soll – werden die Belange der Feuerwehr selbstverständlich berücksichtigt. So wird es ein Ziel sein, den Verkehrsfluss für Weinheim zu optimieren bzw. zu verstetigen und dadurch auch die Fahrzeiten zu verkürzen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 14.2	<p>Aus diesem Grund ist für die Feuerwehr das Einhalten der Hilfsfristen von maßgeblicher Bedeutung um eine erfolgreiche Rettung oder Brandbekämpfung gewährleisten zu können.</p> <p>In den geplanten Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, dem weiteren Ausbau von möglichen Kreisverkehren, den Rückbau / Reduzierung von Straßenbreiten, gepaart mit möglichen weiteren Vorschlägen von versetztem Parken und Tempo 30 sieht die Feuerwehr einen erheblichen Zielkonflikt zwischen der gewünschten Lärmentlastung und der Hilfeleistung in Notsituationen.</p> <p>Die Auswirkungen der Maßnahmen könnte für die Stadt Weinheim jährlichen Folgekosten nach sich ziehen um Maßnahmen zur Verbesserung der Hilfsfrist umzusetzen, um nicht ins Organisationsverschulden zu kommen.</p> <p>Für uns werden wir die Entwicklungen und Auswirkungen beobachten und weiter analysieren und ggfs. mit einer Einschätzung an die Verwaltungsspitze herantreten. Grundsätzlich möchten wir uns den geplanten Maßnahmen nicht in den Weg stellen und hoffen Sie haben Verständnis für unsere Sichtweise, dass wir auf die möglichen Auswirkungen mit unserem Wissen aus dem Entwurfsstand des Feuerwehrbedarfsplans hinweisen müssen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Situation nach Einführung von Tempo 30 km/h wird sowohl von Seiten der Feuerwehr, als auch von der Verkehrsabteilung beobachtet und ausgewertet. Die bereits im Bestand angespannte Situation hinsichtlich der Ausrückzeiten der Feuerwehr wird im Rahmen des Feuerwehrbedarfsplans separat im Gemeinderat diskutiert.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 15	IHK Rhein-Neckar	
B 15.1	<p>Wir bedanken uns für die Beteiligung an der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Weinheim. Die Industrie- und Handelskammer (IHK) Rhein-Neckar nimmt als Trägerin öffentlicher Belange hierzu wie folgt Stellung.</p> <p>Wir begrüßen grundsätzlich umweltpolitische Maßnahmen, die zur Umweltentlastung und zur Minderung des Gesundheitsrisikos beitragen. Dazu gehören auch die Betrachtung der Lärmsituation und Strategien zur Reduzierung von Lärmbelastungen. Zugleich sind die Belange des Wirtschaftsverkehrs hierbei zu berücksichtigen. Die Fortschreibung der Lärmaktionsplanung sollte weder aktuelle noch zukünftige wirtschaftliche Tätigkeiten negativ beeinträchtigen.</p>	Kenntnisnahme
B 15.2	Die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen von Tempo 30 km/h auf der B 3 nördliche Bergstraße - Ortsdurchfahrt Sulzbach (ganztägig), auf der B 3 Bergstraße - Einmündung Nibelungenstr. bis Höhe Stadthalle (ganztägig) und auf der L 3408 (Birkenauer Taistraße) - B 3 bis Ortsausgang Weinheim (ganztägig) sind auf Verhältnismäßigkeit zu prüfen.	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Verhältnismäßigkeit wird durch die Abwägung der unterschiedlichen Belange und Betroffenheiten im Rahmen der Offenlage geprüft und abgewägt. Zudem erfolgte in Anlehnung an den Kooperationserlass des Ministeriums eine Abwägung für die unterschiedlichen Verkehrsträger.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 15.3	<p>Der Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg sieht vor, dass das Einführen von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, gegen die Belange des fließenden Verkehrs, Fahrzeitverlängerungen, Auswirkungen auf den ÖPNV sowie Verdrängungseffekte abgewogen werden muss. Die Leichtigkeit des Verkehrs ist hiernach nicht pauschal in Abwägung zustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Auch sollten Fahrzeitverlängerungen nicht länger als 30 Sek. betragen. Die Anzahl und das Ausmaß der Lärmbetroffenheit sind ebenfalls gegen Verkehrsbeschränkungen abzuwägen - vor allem, wenn es sich um Bundesstraßen und Landstraßen mit Bündelungs- und überörtlicher Verbindungsfunktion handelt.</p>	Kenntnisnahme
B 15.4	<p>Wir weisen darauf hin, dass die Förderung eines flüssigen Verkehrsablaufs erheblich zur Lärmreduzierung beitragen kann. Vermehrten Brems- und Anfahrvorgängen führen zu erhöhtem Lärm- und Emissionsaufkommen und sind unerwünschte und kontraproduktive Folgen. Wir regen daher an, die Schaltungen der Lichtsignalanlagen zu überprüfen und ggf. zu optimieren.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Optimierung der Lichtsignalanlagen wird geprüft. Nach der Einführung von Tempo 30 km/h sind ggfs. Anpassung an der Lichtsignalanlagensteuerung erforderlich.</p>
B 15.5	<p>Wir plädieren vor dem Hintergrund der genannten Faktoren, der wichtigen überregionalen Verbindungsfunktion der B 3 und im Sinne eines geringeren Emissionsaufkommens dafür, die Verhältnismäßigkeit von Tempo 30 km/h auf allen drei Strecken zu prüfen, ggf. nur Tempo 40 km/h einzuführen oder ggf. die Geschwindigkeit nur nachts (22-6 Uhr) auf Tempo 30 km/h zu reduzieren.</p> <p>Gern übersenden wir Ihnen die Handlungsempfehlungen der baden-württembergischen Industrie- und Handelskammern zu umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen anbei zu Ihrer Information.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h verringern sich die Emissionspegel aufgerundet um ca. 2 dB(A). Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h verringern sich dagegen die Emissionspegel gerundet um ca. 3 dB(A). Veränderungen des Pegels um 3 dB(A) werden vom Gehör des Menschen gerade noch wahrgenommen (sog. „Wahrnehmbarkeitsschwelle“).</p> <p>Des Weiteren wird angemerkt, dass bei Tempo 30 km/h sich gegenüber Tempo 40 km/h die Verkehrssicherheit erhöht.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 15.6	<p>Die Weiterführung des Lärmsanierungsprogramms und der Lärmschutzbauwerke bewerten wir positiv, sofern sich hierdurch kosteneffizient Lärmwertverbesserungen erzielen lassen.</p> <p>Wir begrüßen den gesamtheitlichen Ansatz, der mit einem Mobilitätskonzept und seiner Planung über die Zukunftswerkstatt von der Stadt verfolgt wird. Hierbei wäre es wünschenswert Wirtschaftsvertreter, Wirtschaftsförderer und Unternehmen einzubeziehen und die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Wir freuen uns, wenn Sie uns über weitere Schritte informieren und wir ggf. den Prozess beratend unterstützen dürfen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Im Rahmen der Zukunftswerkstatt werden Vertreter und Interessensgruppen aus allen Themenbereichen beteiligt.</p>

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 16	MVV Netze GmbH	
B 16.1	<p>Nach Prüfung Ihrer Unterlagen nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Geltungsbereich befinden sich keine Versorgungsleitungen der MW Energie AG. Aus unserer Sicht können wir dem Lärmaktionsplan zustimmen.</p>	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 17	Stadt Weinheim / Amt für Klimaschutz, Grünflächen und technische Verwaltung	
B 17.1	Aus Sicht des Klimaschutzmanagements werden alle Maßnahmen begrüßt, die neben der Lärminderung auch eine Verringerung des CO ₂ -Ausstoßes bewirken.	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 17.2	<p>So kann durch die Ausweisung von Tempo-30-Zonen ein vorausschauendes Fahren mit weniger Bremsvorgängen erreicht werden, was sich auf die Lärmemission und den Schadstoffausstoß positiv auswirkt. Zudem wird in Tempo-30-Zonen auch das Radfahren sicherer. Daher ist die Anzahl der ausgewiesenen km in Tempo-30-Zonen auch ein Beurteilungskriterium für den eea.</p>	Kenntnisnahme

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 18	Autobahn GmbH des Bundes	
B 18.1	<p>Mit Schreiben vom 27.05.2021 haben Sie der Autobahn GmbH des Bundes, Niederlassung Südwest die Unterlagen zur Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplanes vom 23.11.2016 zukommen lassen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan, der u. a. auch die Bundesautobahn BAB A5 mit einbezieht, wurde gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG bereits für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt.</p> <p>Außerdem wurde die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) zu dem Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim als Träger öffentlicher Belange (TÖB) an diesem Verfahren beteiligt und um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Der Autobahn GmbH des Bundes wurde zum 1. Januar 2021 die Verwaltung der Bundesautobahnen im Rahmen ihrer Eigenschaft als Bundesverwaltung übertragen. Vor diesem Hintergrund nimmt die Autobahn GmbH, Niederlassung Südwest, als Träger öffentlicher Belange zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes Stellung.</p> <p>Bei dem unter dem Punkt 3. „Maßnahmenplanung“ aufgeführten „Lückenschluss des Lärmschutzbauwerkes an der BAB A5, Fahrtrichtung Darmstadt, Rastplatz Wachenburg bis Waidsee“ handelt es sich um die einzige</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Maßnahme des Lärmaktionsplanes welches die Belange der Autobahn GmbH des Bundes unmittelbar tangiert und in den nächsten 5 Jahren zur Lärminderung umgesetzt werden soll.</p> <p>Bezüglich der beabsichtigten Maßnahme an der BAB A5 können wir Ihnen nach vertiefender Prüfung der Unterlagen folgendes mitteilen:</p>	
B 18.2	<p>Die in Rede stehende Lärmschutzwand wurde primär als Schutzbauwerk für die an der Anlage rastenden Lkw-Fahrer errichtet. Der Schutz des Stadteils Ofling ist lediglich ein positiver „Nebeneffekt“ der Wand. Somit handelt es sich auch nicht um eine zu schließende „Lücke“ im Lärmschutzbauwerk oder gar ein Versäumnis des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) bei der Planung und Umsetzung dieser Maßnahme.</p>	Kenntnisnahme
B 18.3	<p>Da wir in diesem Bereich und in diesem Zeitraum lediglich Sanierungsarbeiten (FDE-Maßnahmen) an der BAB A5 ohne wesentliche Änderungen an der Straße durchführen werden, befinden wir uns nicht im Rahmen der Lärmvorsorge. Der Bau einer Lärmschutzwand auf diesem Straßenabschnitt ist in unserer Projektplanung für die kommenden Jahre daher auch nicht vorgesehen.</p>	Kenntnisnahme.
B 18.4	<p>Der betreffende Autobahnabschnitt befindet sich im sogenannten „Weiteren Bedarf“ des Bundesverkehrswegeplans 2030. Im „Weiteren Bedarf“ sind Abschnitte aufgeführt, bei denen ein Ausbau aufgrund der Verkehrsbelastung notwendig ist, die jedoch keinen „Vordringlichen Bedarf“ darstellen. Wann der Ausbau stattfinden wird, ist derzeit nicht gesichert abzusehen. Somit fallen die betroffenen Abschnitte entlang der BAB A5 in Weinheim vorerst nicht unter die Lärmvorsorge, die zur Einhaltung gesetzlich vorgeschriebener Immissionsgrenzwerte verpflichtet.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 18.5	<p>Im Fall der Stadt Weinheim an der BAB A5 kommt somit nur eine Lärmsanierung in Frage, also, eine Förderung von Lärmschutzmaßnahmen an bestehenden Straßen (ohne bauliche Änderungen). Im Unterschied zur Lärmvorsorge besteht bei der Lärmsanierung allerdings kein Rechtsanspruch auf bestimmte Immissionsrichtwerte oder Lärminderungsmaßnahmen. Es handelt sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulasträgers auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen.</p>	Kenntnisnahme
B 18.6	<p>Voraussetzung ist dabei u.a. die Überschreitung der Auslöswerte zur Lärmsanierung nach der Berechnungsmethodik der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19). An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen sowie in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten betragen diese seit einer Absenkung im August 2020 für den Tagzeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) 64 dB(A) und für den Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) 54 dB(A). Für Kern-, Dorf- und Mischgebiete liegen die Auslöswerte der Lärmsanierung sowohl für den Tag- als auch den Nachtzeitraum um 2 dB(A) höher. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) weisen darauf hin, dass im Nachtzeitraum an einzelnen Immissionsorten die Auslöswerte nach RLS-19 zur Lärmsanierung überschritten sein könnten.</p>	Kenntnisnahme
B 18.7	<p>Zur Umsetzung von Lärmsanierungsmaßnahmen ist eine Lärmberechnung nach den RLS-19 erforderlich, in welcher die vorhandenen Schutzfälle mit Überschreitungen der Auslöswerte sowie die Höhe der Überschreitungen ermittelt werden. Die Ergebnisse der Umgebungslärmkartierung nach der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ stellen keine ausreichende fachliche Grundlage dar.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die angesprochene schalltechnische Untersuchung wird durch die Stadtverwaltung beauftragt und vorgelegt. Dort werden alle aufgeführten gesetzlichen Regelungen berücksichtigt und die potentiellen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen aufgelistet.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 18.8	<p>Neben einer Überschreitung der Auslösewerte sind für eine Lärmsanierung weitere Voraussetzungen zu erfüllen. Diese sind in den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97)“ definiert und für jeden konkreten Einzelfall (Schutzfall) ebenfalls zu überprüfen. So ist eine Lärmsanierung u.a. nach Nr. 46 der VLärmSchR 97 i.d.R. ausgeschlossen, wenn die zu schützende bauliche Anlage nach dem 01.04.1974 errichtet wurde.</p>	Kenntnisnahme
B 18.9	<p>Zusätzlich ist auf Grundlage der Lärmberechnung nach RLS-19 eine Verhältnismäßigkeitsprüfung zur Abwägung zwischen aktiven und passiven Maßnahmen durchzuführen. Gemäß den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes – VLärmSchR 97 haben aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) auch im Rahmen der Lärmsanierung Vorrang gegenüber dem passiven Lärmschutz (z.B. Lärmschutzfenster). Bei Vorliegen von Gründen der Unverhältnismäßigkeit, beispielweise durch ein offensichtliches Missverhältnis zwischen Kosten und Nutzen der aktiven Lärmschutzmaßnahme, muss von diesem grundsätzlichen Vorrang zugunsten passiver Lärmschutzmaßnahmen abgewichen werden.</p>	Kenntnisnahme
B 18.9	<p>Der in der Fortschreibung/Überprüfung des Lärmaktionsplans aufgeführte Lückenschluss des Lärmschutzbauwerks an der BAB A5, Fahrtrichtung Darmstadt, Rastplatz Wachenburg bis Waidsee, ist mit erheblichen Kosten verbunden, die nur bei einer Vielzahl von Schutzfällen mit Überschreitungen wirtschaftlich zu rechtfertigen ist. Die vorliegenden Daten zur Lärmbelastung entlang der BAB A5 in Weinheim deuten bereits darauf hin, dass diese Bedingung nicht erfüllt ist. In diesem Fall wäre eine Verbesserung des Lärmschutzes ausschließlich durch passive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster) an den betroffenen Gebäuden möglich. Nach unserer Auffassung würden die Kosten für den Bau einer Lärmschutzwand in diesem Bereich außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.</p>	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 18.10	Auf der Grundlage der uns vorliegenden Unterlagen und der Betrachtung aller oben genannten Punkte kommt die Autobahn GmbH zum Ergebnis, dass die Maßnahme „Lückenschluss des Lärmschutzbauwerks an der BAB A5, Fahrtrichtung Darmstadt, Rastplatz Wachenburg bis Waidsee an der BAB A5“ abzulehnen ist.	Kenntnisnahme

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 19	Stadt Weinheim / Bürger- und Ordnungsamt: Verkehrsabteilung	
B 19.1	<p><u>1. Ganztägige Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h auf der B 3 (Ortsdurchfahrt Sulzbach sowie zwischen Einmündung Langgassen-/Langmaasweg bis Höhe Stadthalle), und der L 3408 (Birk. Talstraße), zwischen B 3 und Ortsausgang Weinheim (Hausnummer 93):</u></p> <p>Gemäß § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO „können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken ... Das gleiche Recht haben Sie ... 3. zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.“ § 45 Abs. 9 StVO ergänzt: „Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der ... genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.“</p> <p>Die genannten Streckenabschnitte liegen -innerorts- auf der klassifizierten B 3 bzw. L 3408 und führen als Hauptverkehrsadern in recht langen, überwiegend gerade verlaufenden Abschnitten die Verkehrsströme nach bzw. aus Weinheim bzw. Sulzbach raus.</p> <p>Aufgrund des recht breiten, guten Ausbaus und der guten Sichtverhältnisse auf der B 3, werden die motorisierten Verkehrsteilnehmer die reine Beschilderung einer Geschwindigkeitsreduzierung aller Voraussicht nach nicht einfach so anerkennen / akzeptieren. Verkehrsrechtliche Anordnungen sind regelmäßig so zu treffen, dass sie beim Verkehrsteilnehmer mit dem sogenannten „beiläufigen Blick“ wahrgenommen und sodann auch akzeptiert werden. Um generell akzeptierte Anordnungen durchzusetzen, können flankierende Geschwindigkeitskontrollen unterstützend hilfreich sein. Insofern raten wir dringend dazu, die Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Maßnahmen zu unterstützen, um die notwendige Akzeptanz (mehr oder weniger) zu erzwingen (faktische Unmöglichkeit schnell zu fahren).</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Prüfung von baulichen Maßnahmen bzw. Aufbringen von Markierungen zur Umgestaltung des Straßenraums wird als kurzfristige Maßnahme in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen. Vorbehaltlich der Zustimmung des für die Bundesstraßen zuständigen Regierungspräsidiums kann in den Bereichen, in denen kurzfristige Maßnahmen gut möglich sind, die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung aus Lärmschutzgründen mit diesen Maßnahmen kombiniert erfolgen.</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
	<p>Als Mindestmaßnahme regen wir an, in Fällen, in welchen bauliche Maßnahmen bspw. auf Grund der gegebenen Platzverhältnisse nicht möglich sind (und verkehrslenkende Maßnahmen mangels alternativer Streckenführung ausgeschlossen werden müssen), den Verkehrsraum durch Markierung aufzuteilen und damit den Verkehrsfluss zu „entschleunigen“ (versetztes Parken, Fahrradstreifen, Radschutzstreifen etc.).</p>	
B 19.2	<p><u>2. Aufnahme / Weiterführung Lärmsanierungsprogramm des Bundes für die B 3:</u></p> <p>Dort wo Betroffenheiten vorliegen können selbstverständlich auch verkehrsrechtliche Maßnahmen geprüft werden. Ergänzend hierzu sollten Grundstückseigentümer auch auf die Fördermöglichkeiten des Bundes zu passiven Lärmschutzmaßnahmen an den Gebäuden (Lärmschutzfenster etc.) hingewiesen werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Aufnahme / Weiterführung des Lärmsanierungsprogramm des Bundes ist bereits eine Maßnahme im Lärmaktionsplan.</p>
B 19.3	<p><u>3. Parallele Verkehrszählung auf der K 4229 und der B 3 in Sulzbach als Überprüfung der Entlastungswirkung:</u></p> <p>Eine entsprechende Zählung werden wir gemeinsam mit und auf Zuruf durch das Amt 61 im Herbst vornehmen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
B 19.4	<p><u>4. Durchführung der Zukunftswerkstatt:</u></p> <p>Amt 61</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
B 19.5	<p><u>5. Geplante Erstellung eines Mobilitätskonzepts:</u></p> <p>Amt 61</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Abwägung zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 19.6	<p><u>6. Durchführung von turnusmäßigen Geschwindigkeitskontrollen im Stadtgebiet:</u></p> <p>Der städtische Gemeindevollzugsdienst führt bereits seit vielen Jahren regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen im gesamten Stadtgebiet Weinheims (inkl. der Ortsteile) durch. Hierbei werden sowohl scharfe Messungen mit unserer im Fahrzeug eingebauten, mobilen Lasermessanlage durchgeführt, des Weiteren werden auch dokumentierende Dauermessungen vorgenommen, um bspw. belastbares Zahlenmaterial zu Beschwerdelagen zu erhalten.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Prüfung der Anschaffung eines Enforcement Trailers (mobiles Blitzgerät) wird als kurzfristige Maßnahme in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen.</p>
B 19.7	<p><u>7. Lückenschluss Lärmschutzbauwerk an der BAB A5 (i.V.m. der Durchführung einer schalltechnischen Untersuchung):</u></p> <p>Autobahn GmbH + Amt 61</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Ifd. Nr.	Inhalt / Anregungen	Stellungnahme Stadt Weinheim
B 20	<p>Gemeinde Gornheimertal</p>	
B 20.1	<p>Im Rahmen der formellen Behördenbeteiligung zum Lärmaktionsplan der Stadt Weinheim hat sich die Gemeindevertretung der Gemeinde Gornheimertal zu dieser Thematik beraten. In der Sitzung vom 13.07.2021 wurde der folgende Beschluss gefasst:</p> <p>Die Gemeindevertretung beschließt, keine Anregungen zum vorgelegten Aktionsplan der Stadt Weinheim zu geben, da die Belange der Gemeinde Gornheimertal durch die Planung nicht berührt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

Anlage 5:

Antworten auf allgemeine Fragen zum Verkehrslärm

- 1. In wie fern werden Elektroautos bei den schalltechnischen Berechnungen berücksichtigt? Ein Elektroauto ist doch leiser als ein Auto mit Verbrennungsmotor. Ab welchem Anteil an E-Autos ist ein signifikanter Unterschied beim Verkehrslärm zu erwarten?**

Bei der Erstellung des Lärmaktionsplans handelt es sich um eine Bestandserfassung der Lärmsituation. Die zugrundeliegenden Verkehrsbelastungen / Verkehrszusammensetzungen stammen aus der offiziellen Straßenverkehrszählung des Bundes 2015. Da im Jahr 2015 und auch heute die Elektromobilität noch nicht weit fortgeschritten ist, sind dadurch keine Einflüsse auf den Verkehrslärm darstellbar.

Der Anteil an Elektrofahrzeugen in Deutschland beträgt derzeit ca. 1,5 %. Die in Deutschland gesetzlich vorgeschriebenen Berechnungsvorschriften – hier die RLS-19 – sieht bisher keine Berücksichtigung dieser Fahrzeugflotte vor. Belastbare Angaben, ab welchem Anteil ein spürbarer Unterschied zu erwarten ist, liegen derzeit nicht vor. Dieser Anteil dürfte aber ganz erheblich über den aktuellen Flottenbeständen liegen.

Neben den Motorengeräuschen gehen allerdings auch die Abrollgeräusche der Reifen mit steigender Geschwindigkeit zu einem immer größeren Anteil in den Emissionspegel eines Kfz ein, welche dann ab Geschwindigkeiten von mehr als 60 km/h ohnehin dominieren.

- 2. Ist eine Temporeduzierung auf 40 km/h nicht auch schon ausreichend um den Anforderungen des Lärmschutzes gerecht zu werden?**

Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 40 km/h verringern sich die Emissionspegel aufgerundet um ca. 2 dB(A). Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 km/h verringern sich dagegen die Emissionspegel gerundet um ca. 3 dB(A). Veränderungen des Pegels um 3 dB(A) werden vom Gehör des Menschen gerade noch wahrgenommen (sog. „Wahrnehmbarkeitsschwelle“), sodass erst mit einer Reduzierung auf 30 km/h ein wahrnehmbarer Effekt der Lärminderung eintritt.

Des Weiteren sei angemerkt, dass sich bei Tempo 30 km/h gegenüber Tempo 40 km/h die Verkehrssicherheit weiter erhöht.



3. Inwiefern bringt die Einrichtung einer „Grünen Welle“ entlang der B3 eine Lärmminimierung?

Eine Verstetigung des Verkehrsflusses (weniger Abbremsen und wieder Anfahren) ist bezogen auf die Lärmentwicklung als positiv zu bewerten. Die Stadt ist hierzu im regelmäßigen Austausch mit dem Straßenbauamt des Kreises, das für die Bundesstraßen die Lichtsignalanlagensteuerung vornimmt. Mit Blick auf die im Lärmaktionsplan diskutierten Abschnitte der B3 ist anzumerken, dass dort eine Fußgängerbedarfslichtsignalanlage in Betrieb ist (in Höhe Grund- und Realschule Friedrich). Diese kann daher zur Zeit nicht in eine Grüne-Welle mit einbezogen werden. Erst bei einer Änderung der Lichtsignalschaltung könnte dies erfolgen, was aber wiederum zu vermehrten Halten außerhalb der Schulzeit von Kraftfahrzeugen an der Fußgängerlichtsignalanlage führen wird, da diese dann nicht nur bei Bedarf reagiert. Darüber hinaus lässt sich die Schrankenschließanlage am Bahnübergang zur Weschnitztalbahn auf Höhe der Nibelungenstraße nicht mit den Lichtsignalanlagen entlang der B3 synchronisieren.

4. Wieso wird kein „Flüsterasphalt“ eingebaut anstatt eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h?

Der Straßenlastbauträger hat als langfristige Maßnahme die Überprüfung eines Einbaus von lärmoptimierten Asphalt für Innerortsstraßen bei einer anstehenden Straßensanierung zugesagt. Kurzfristig und außerhalb üblicher Instandhaltungsintervalle kann diese kostenintensive Maßnahme nicht umgesetzt werden. Daher soll auf den untersuchten Straßenabschnitten Tempo 30 km/h eingeführt werden. Die Einführung von Tempo 30 km/h ist eine vergleichsweise günstige und leicht umsetzbare Maßnahme zur Reduzierung der Lärmbelastigungen.

5. Thema Lärmsanierung: Weshalb wird nicht auf den Einbau von Lärmschutzfenstern hingewirkt, anstatt die Geschwindigkeit zu reduzieren?

Zur Verringerung des Umgebungslärms sind aktive Schallschutzmaßnahmen beispielsweise an der Quelle (Kfz, Fahrbahn) oder auf dem Ausbreitungsweg (Schallschutzwände o.ä.) – was für Innerortsstraßen mit beidseitig anschließender Bebauung jedoch überwiegend ausscheidet – erforderlich.

Der Einbau von Schallschutzfenstern – oder die Umsetzung anderer Lärmschutzmaßnahmen an baulichen Anlagen (passive Schutzmaßnahmen) – mindert die Einwirkung von Außenlärm auf die Innenräume, was jedoch ein geschlossenes Fenster voraussetzt, was bei allen Lüftungssituationen – insbesondere im Sommer – somit keine Verbesserung bringt. Außenbereiche (Balkone / Terrassen,



Aufenthaltsflächen, etc.) werden durch die Umsetzung von passiven Maßnahmen grundsätzlich nicht geschützt.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist in erster Linie die Reduzierung des Umgebungslärms. Die Umsetzung passiver Maßnahmen ist daher nur als Ergänzung zum aktiven Schallschutz zu verstehen.

6. Wie verhält es sich mit den Zuständigkeiten bei der Autobahn? Auf welche Weise kann man der Forderung nach dem Lückenschluss der Lärmschutzwand noch mehr Nachdruck verleihen?

Die Autobahn GmbH des Bundes, die für die Lärmschutzbauwerke an der BAB A5 zuständig ist, erklärte in Ihrer Stellungnahme vom 28.06.2021, dass in den kommenden Jahren kein Lückenschluss geplant sei. Es wird jedoch angeregt eine schalltechnische Untersuchung durchzuführen, um Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) zu ermitteln. Die Verwaltung schlägt vor, diese Untersuchung noch in diesem Jahr durchzuführen.

7. Einschätzung der Lärmbelastung in der Grundelbachstraße: besteht hier die Chance aufgrund der aktuellen Belastung mit einer schalltechnischen Untersuchung auch Tempo 30 km/h anordnen zu können?

Für die Anordnung von Tempo 30 km/h aus Lärmschutzgründen entlang der L 3257 in der Grundelbachstraße beginnend ab der Einmündung Birkenauer Talstraße bis zur Einmündung Hauptstraße wird eine schalltechnische Untersuchung zur Überprüfung der Anspruchsvoraussetzungen für Temporeduzierungen durchgeführt. In Abhängigkeit der Ergebnisse und der Aufnahme als Maßnahme in den Lärmaktionsplan kann auf der L 3257 einheitlich Tempo 30 km/h eingerichtet werden.

8. Thema Geschwindigkeitskontrollen:

- a. **Wie wirksam und sinnvoll sind mobile Kontrollen im Hinblick auf Lärmschutz?**
- b. **Wie wirksam und sinnvoll sind feste Blitzegeräte im Hinblick auf Lärmschutz?**

Aus den Einwendungen der Bürgerschaft ist klar zu erkennen, dass die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an vielen Stellen des Stadtgebietes überschritten werden. Insbesondere in den schon bestehenden Tempo 30 km/h Abschnitten. Daher halten wir mobile Kontrollen für besser geeignet als feste Kontrollgeräte.

Generell helfen Geschwindigkeitskontrollen für eine subjektive bessere Lärmsituation vor Ort. Hierbei ist insbesondere der Nachtzeitraum zu benennen.

Beschlussvorlage

Federführung:

Amt für Stadtentwicklung

Geschäftszeichen:

61 - SE

Drucksache-Nr.

127/21

Beteiligte Ämter:

Amt für Immobilienwirtschaft

Amt für Soziales, Jugend, Familie und Senioren

Amt für Vermessung, Bodenordnung und Geoinformation

Stadtkämmerei

Datum:

27.08.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Information über die Ergebnisse des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung,“ und Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat nimmt den beigefügten Abschlussbericht zum Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ zur Kenntnis und stimmt den Vorschlägen der Verwaltung für das weitere Vorgehen zu.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Dez. II
1 x Ämter 20, 50, 62, 65
1 x Amt 61 z.d.A.

Bisherige Vorgänge:

ATU/017/12 Aufbau eines GIS-gestützten Wohnbaulandkatasters

Beratungsgegenstand:

1. Ausgangssituation

Im Rahmen des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ des damaligen Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Baden-Württembergs wurde 2010-2011 der Aufbau eines GIS-gestützten Wohnbaulandkatasters gefördert. Bei der gemeinderätlichen Beratung zum Wohnbaulandkataster 2012 war die Aktivierung von Baulücken ausdrücklich Teil des weiteren Vorgehens. Im dazugehörigen Bericht wurde zunächst die Vermarktung der Baugrundstücke in „Lützelsachsen-Ebene“ vorgeschlagen. Als nächster Schritt sollte eine Aktivierung der restlichen Innenentwicklungspotenziale, insbesondere der klassischen Baulücken im Bestand, angestoßen werden. Empfohlen wurde dabei eine gezielte Ansprache von Baulückeneigentümern, um deren Verkaufs- und Bebauungsabsichten zu ermitteln und diese für das Thema Innenentwicklung zu sensibilisieren. Als weiterer Schritt wurde die Überplanung ausgewählter Bereiche vorgeschlagen.

Der Gemeinderat hat des Weiteren im Jahr 2016 beraten, eine gezielte Aktivierung von Baulücken anzugehen, um die Innenentwicklung voranzutreiben: „[Nun] steht als nächster Schritt die Ansprache von Baulückeneigentümern an, um deren Verkaufs- bzw. Bebauungsabsichten zu ermitteln und diese für das Thema Innenentwicklung zu sensibilisieren. Die Eigentümeransprache wird sich dabei zunächst auf die Baulücken in älteren Bebauungsplangebietem sowie auf Baulücken in § 34-BauGB-Gebieten konzentrieren“.

Daher hat sich die Stadt in 2017 erneut für die Teilnahme am Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ beworben mit dem Ziel, genau diese Abfrage und Ansprache von Baulückeneigentümern zu starten.

2. Ergebnisse „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“

Die Wohnbauentwicklung in der Stadt Weinheim verläuft sehr dynamisch. Aufgrund des Bevölkerungswachstums, einer geringen Belegungsdichte, der steigenden Wohnfläche pro Kopf und der Beliebtheit des Einfamilienhauses als bevorzugter Wohnform ist seit Jahren ein kontinuierlicher Bedarf an Wohnbaugrundstücken zu verzeichnen. Dies ist im Hinblick auf die politischen und rechtlichen Zielstellungen zum Boden- und Klimaschutz kritisch zu sehen. Aus Sicht der Verwaltung ist es daher erforderlich, zusätzlich zu den bereits etablierten Maßnahmen weitere, ergänzende Initiativen zu starten, um den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten. Die gezielte Aktivierung von Baulücken bietet in diesem Zusammenhang große Potenziale.

Gleichzeitig muss aber auch festgestellt werden, dass dem Flächenverbrauch allgemeine gesellschaftliche Trends zu Grunde liegen (z.B. der Wunsch nach mehr Wohnfläche pro Person), die allenfalls eingeschränkt durch die Stadt beeinflusst werden können. Um die Innenentwicklung voranzutreiben, ist für die Stadt daher eine gezielte Aktivierung von Baulücken von großer Bedeutung.

Um dieses Ziel zu erreichen, wurden im Rahmen des Förderprogramms des baden-württembergischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ gemeinsam mit dem kommunalen Flächenmanager – dem Büro Sternemann und Glup aus Sinsheim – die Baulücken aus dem bestehenden Baulückenkataster aus dem Jahr 2010/2011 zunächst aktualisiert und kategorisiert. Auf dieser neuen Grundlage wurden anschließend Fragebögen an die Eigentümer der 319 Baulücken oder Grundstücken mit baulückenähnlichen Teilflächen geschickt, um deren Bau- und Verkaufsbereitschaft abzufragen. Sofern Eigentümer Interesse artikulierten oder Beratungsbedarf deutlich wurde, stand das Büro sowie die Verwaltung beratend zur Seite. Es konnte ein Rücklauf von 100 Fragebögen (ca. 30 %) verzeichnet werden.

Neben dem geringen Rücklauf war auch nur eine geringe Bereitschaft zur Kontaktaufnahme (ca. 28 % der eingegangenen Fragebögen) und zur Bebauung (ca. 28 %) oder zum Verkauf (ca. 21 %) des Grundstücks aus den eingegangenen Fragebögen abzulesen. Die Gründe für das fehlende Bau- oder Verkaufsinteresse sind vor allem (ca. 46 % der Antworten) die Bevorratung für die spätere Eigennutzung oder für Nachkommen. Des Weiteren werden die Baulücken als Haus- oder Kleingarten (ca. 17 % der Antworten) genutzt oder das Grundstück dient als Kapitalanlage (ca. 12 % der Antworten). Weitere Gründe sind der Anlage 1 zu entnehmen. Die Lage am Kapitalmarkt, der geringe Bankenzinssatz und unattraktive Anlagenmodelle geben derzeit keine Anreize, Immobilien zu verkaufen, nur um das Kapital dann anderweitig anlegen zu müssen.

Mit der Eigentümerbefragung wurde versucht, auf freiwilliger Basis Informationen von den Eigentümern über ihre Absichten zu erhalten und Anregungen beziehungsweise Motivation zur Bebauung oder zum Verkauf des Grundstücks an Bauwillige zu geben. Schlussendlich ist festzustellen, dass dieses Instrument, bei dem die Stadt auf eine „freiwillige“ Mitwirkung setzt, leider größtenteils erfolglos geblieben ist.

Bau- oder verkaufsbereite Grundstückseigentümer sind in den letzten Jahren aufgrund der attraktiven Verkaufsmöglichkeiten allerdings vermutlich auch ohne den Aufruf durch das Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ bereits tätig geworden.

Dies spiegelt sich in der faktisch feststellbaren Baulückenaktivierung wider, wenn man die Entwicklung seit 2011 betrachtet. Seit der letzten Baulückenerhebung im Jahr 2011 wurden 169 Baulücken, davon 90 Baulücken der Priorität 1 (klassische Baulücke im Bestand), inzwischen bebaut.

In der Betrachtung 2011 betrug die Fläche aller vorhandenen Baulücken der Priorität 1 insgesamt etwa 30,3 ha und man ging davon aus, dass dieses Potenzial bis zum Jahr 2019 auf etwa 21,0 ha abschmelzen würde. Zu Grunde gelegt wurde damals eine vergleichsweise hohe Aktivierungsrate von 4,5 % pro Jahr, weil zahlreiche Baulücken im Baugebiet Lützelsachsen-Ebene verzeichnet waren, die eine baldige Nutzung vermuten ließen. In der aktuellen Betrachtung 2019 stehen nur noch lediglich 18,5 ha der Flächen aus der Priorität 1 zur Verfügung. Dies bedeutet, dass 39 % der Baulücken der Priorität 1 überbaut wurden. Damit wurden die eher optimistischen Erwartungen aus 2011 sogar übertroffen.

Dies ist sicherlich auf die besonders hohe Nachfrage und auf die guten erzielbaren Verkaufspreise der letzten Jahre zurückzuführen. Im Umkehrschluss liegt darin sicherlich auch die Ursache für das geringe Mitwirkungsinteresse seitens der jetzt noch verbliebenen Baulückeneigentümer im Rahmen der Fragebogenaktion.

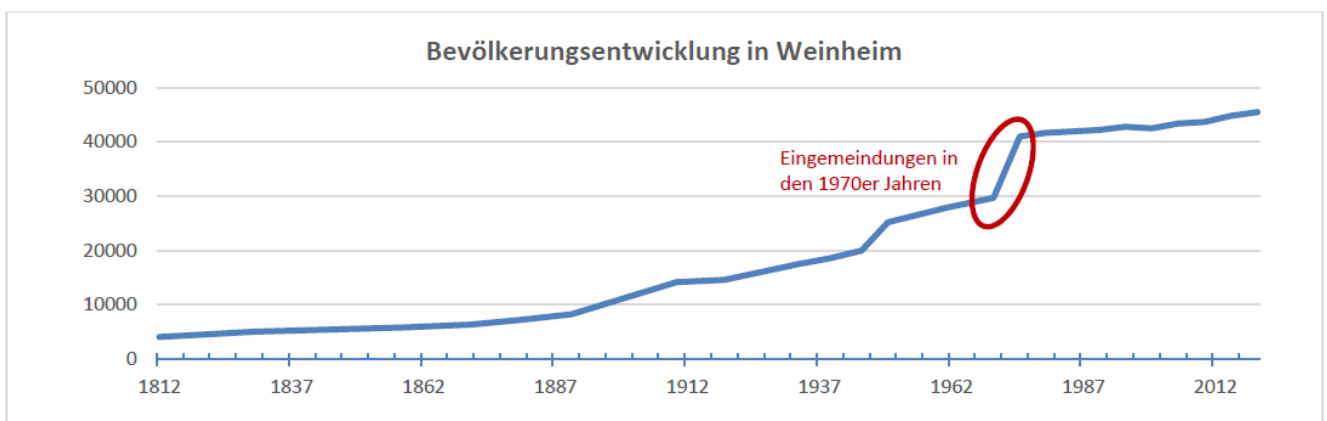
Wer mit dem Gedanken an einen Baulückenverkauf oder eine eigene Aktivierung gespielt hatte, der konnte dieser Idee in den letzten Jahren bereits bestens nachkommen, sodass durch die Fragebogenaktion kaum noch Eigentümer erreicht werden konnten, die für eine Entwicklung offen sind.

Neben den „klassischen“ Baulücken wurden auch zahlreiche größere Bereiche mit zusammenhängenden Baulücken betrachtet, die Potenzial für eine innerörtliche Entwicklung bieten. Gezielt hat die Verwaltung in einzelnen, besonders relevanten Bereichen Eigentümer angesprochen, um zu schauen, ob und wie eine Aktivierung der Potentiale möglich ist. Die Bereitschaft aus den Gebieten heraus, eine Entwicklung voranzutreiben, war allerdings auch in diesen Bereichen gering. Es scheiterte oft bereits an den Schlüsselgrundstücken, von denen ausgehend der weitere Bereich entwickelt werden könnte.

Die Parallelität von hoher Nachfrage und geringem Angebot, u.a. aufgrund fehlender Mitwirkungsbereitschaft, stellt die Stadt allerdings nach wie vor vor die Herausforderung, den hohen Druck auf den Wohnungsmarkt auch in der Zukunft zu bewältigen.

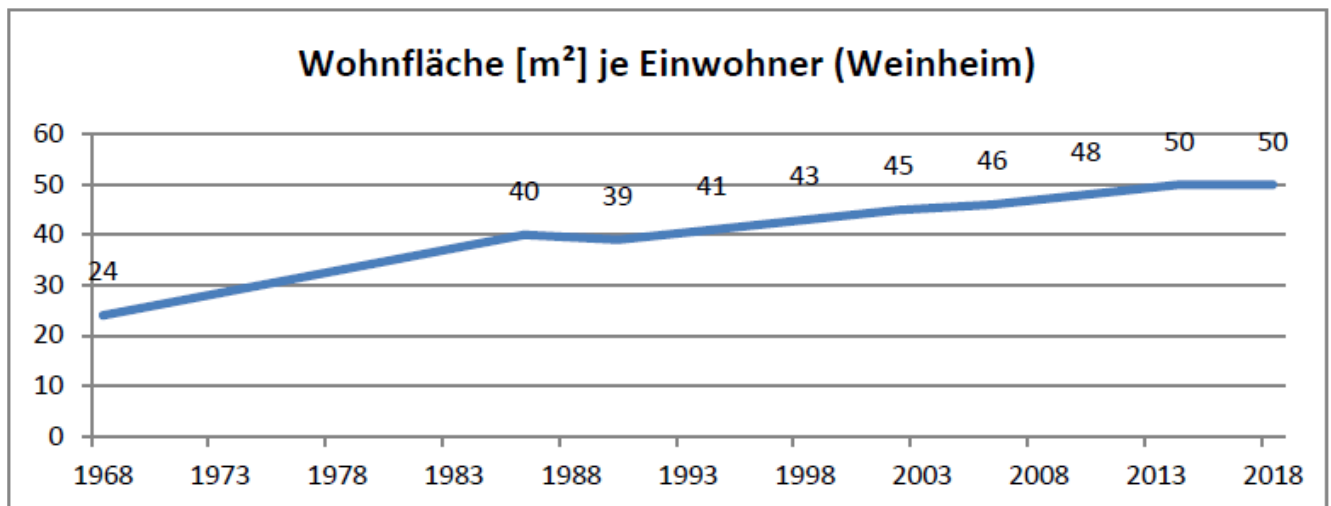
Daher wird die Verwaltung in dieser Vorlage auch nicht nur den Abschlussbericht präsentieren, sondern in den Abschnitten 4.2 und 4.3 auch jene Überlegungen und Prüfungen darlegen, die über den Abschlussbericht zur Fördermaßnahme hinaus angestellt wurden. Zuletzt wurde ganz gezielt noch auf das Ergebnis der BauGB-Novelle 2021 („Baulandmobilisierungsgesetz“) des Bundes gewartet, weil noch offen war, ob und wie sich hier der Handlungsspielraum der Kommunen verändern würde.

3. Bisherige Wohnraumentwicklung in Weinheim



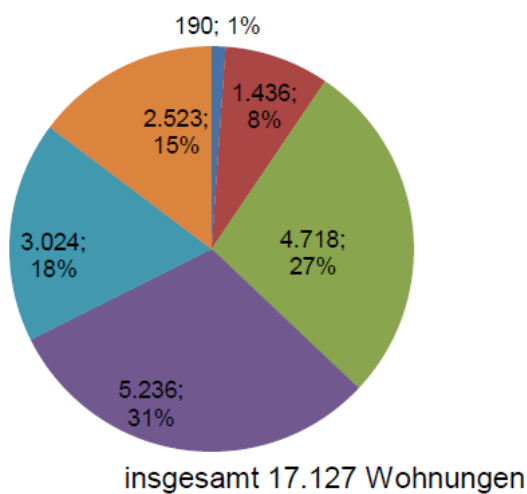
Der Wohnraumbedarf steigt in der Stadt Weinheim, wie auch auf Bundes- und Landesebene, seit Jahrzehnten kontinuierlich. Die Wohnfläche je Einwohner/in liegt in Weinheim in 2019 bei ca. 50,1 m² (zum Vergleich: Baden-Württemberg 46,4 m²/Einwohner/in; Deutschland: 47,0 m²/Einwohner/in, jeweils mit steigender Tendenz (Quellen: Statistisches Landesamt BW, Statistisches Bundesamt)). Vom Ende der 1960er Jahre bis zu Beginn der 1990er Jahre war ein eklatanter Anstieg der Wohnfläche je Einwohner/in um circa 16 m² innerhalb von nur gut 20 Jahren zu verzeichnen. Seit den 1990er Jahren stieg die Wohnfläche je Einwohner/in zwar weniger stark, aber immerhin noch um weitere 10 m² innerhalb der letzten 20 Jahre. Insgesamt hat sich die Wohnfläche je Einwohner/in innerhalb der letzten 50 Jahre verdoppelt. Das bedeutet, dass eine gleiche Anzahl an Personen heute doppelt so viel Wohnfläche als noch vor 50 Jahren beansprucht (nicht berücksichtigt sind dabei Nebenflächen wie z.B. Stellplätze, deren Bedarf ebenfalls gestiegen ist). In Städten liegen die Werte üblicherweise unter dem Landesdurchschnitt (Quelle: Statistisches Landesamt BW). Auffällig ist, dass dies in Weinheim nicht zutrifft.

Im Vergleich zum Durchschnitt für baden-württembergische Gemeindegrößen von 20.000 bis 50.000 Einwohner mit 42,3 m² Wohnfläche je Einwohner/in (Quelle: Statistisches Landesamt BW, Stand: 2010) leben Weinheimer/innen mit 50,1 m² je Einwohner demnach auf überdurchschnittlich viel Wohnfläche. Der in den letzten Jahren und Jahrzehnten zu verzeichnende kontinuierliche Anstieg von Wohnfläche pro Einwohner/in ist gemäß Klimaschutz-Steckbriefes für Weinheim mit den Nachhaltigkeitszielen nicht vereinbar, denn ein erheblicher Teil der durch effiziente Bauweise bzw. Sanierungen erreichten Energieeinsparungen wurde durch den erhöhten Flächenbedarf wieder aufgezehrt (Quelle: Klimaschutz-Steckbrief Weinheim, Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH).

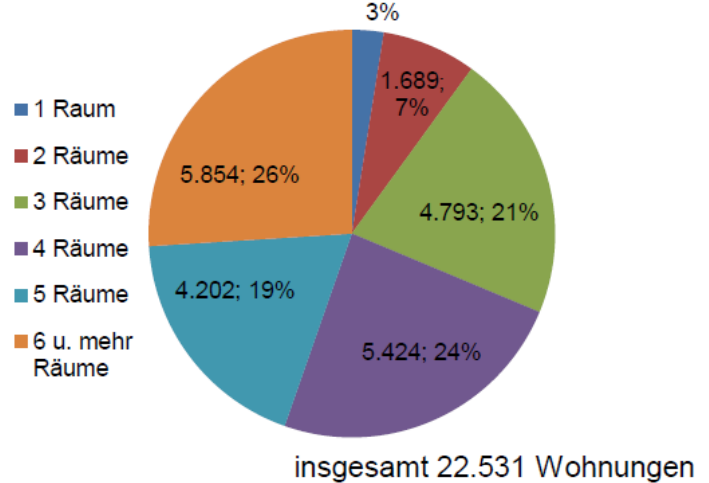


Gleichzeitig haben über 25% aller Wohnungen in Weinheim 6 oder mehr Zimmer, 1978 lag dieser Wert noch bei circa 15%. Wohnungen mit 6 oder mehr Zimmern haben in der Regel mehr Wohnfläche als Wohnungen mit weniger Zimmern und es handelt sich bei dieser Wohnungsgröße oft um freistehende Einfamilienhäuser.

Wohnungen nach Anzahl der Räume in Weinheim 1978



Wohnungen nach Anzahl der Räume in Weinheim 2018

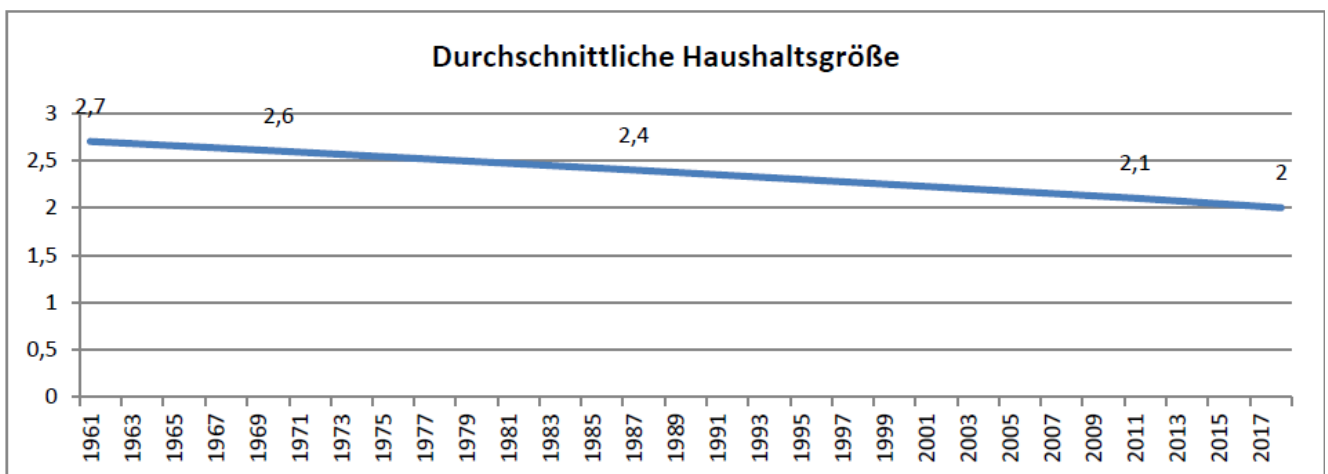


Die seit 1978 fast verdoppelte Anzahl der Wohnungen mit 6 oder mehr Zimmern lässt vermuten, dass es heute deutlich mehr Haushalte mit vielen Personen gibt. Dem ist aber mitnichten so.

Der Anteil der Vielpersonenhaushalte (5 und mehr Personen pro Haushalt) geht sowohl bundes- als auch landesweit stark zurück, was auch für Weinheim gilt. Während 1970 landesweit ca. 14 % (bundesweit ca. 13 %) der Haushalte aus 5 und mehr Personen bestanden, sind es heute nur noch ca. 4 % (bundesweit 3%).

Kaum an einer anderen Stelle wird die stattfindende Entwicklung so deutlich wie hier. Die Zahl der Haushalte mit vielen Personen und einem nachvollziehbar hohen Bedarf an Wohnungen mit vielen Zimmern hat deutlich abgenommen – der Anteil ebensolcher Wohnungen hat umgekehrt aber deutlich zugenommen. Diese Wohnungen werden jedoch nur noch durch deutlich weniger Personen pro Haushalt genutzt.

Aber auch im kleinteiligen Bereich setzen sich Veränderungen fort. Noch in den 1960er Jahren lebten durchschnittlich 2,7 Personen in einem Haushalt in Weinheim, heute sind es im Mittel nur noch 2,0 Personen. Diese Verringerung der Haushaltsgröße steht oft im Zusammenhang mit einer überproportionalen Zunahme an Ein- und Zweipersonenhaushalten, die z.B. durch geringere Kinderzahlen, mehr Singlehaushalte, Partnerschaften mit getrennten Haushalten oder die lebenszeitlich frühere Gründung eigener Haushalte durch junge Erwachsene entstehen. Dabei ist davon auszugehen, dass je weniger Personen in einem Haushalt leben, desto mehr Wohnfläche wird insgesamt benötigt.



Die genannten Trends (Zunahme der Wohnfläche pro Kopf, Zunahme der Zahl der Räume pro Wohnung, Verringerung der durchschnittlichen Haushaltsgröße) spiegeln einen erheblichen Mehrbedarf an Wohnraum wider – und zwar selbst bei gleichbleibender Bevölkerung. Es liegt sogar eine Disproportionalität vor: Während die Haushaltsgrößen sinken, steigen gleichzeitig die Wohnungsgrößen und die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf. Dies ist vor allem ein gesellschaftliches Thema und macht deutlich, in welchem starken Gegensatz diese Entwicklungen am Immobilien- und Wohnungsmarkt zu den Nachhaltigkeitszielen stehen.

In Gesprächen ist immer wieder festzustellen, dass sich viele Menschen der negativen Wirkung eines Mehr an umbauten Raums pro Person nicht bewusst sind: mehr Gebäudesubstanz muss mit Material- und Energieeinsatz zunächst erstellt werden und geht mit einem erhöhten Flächenverbrauch einher. Nach der Herstellung muss das Raumvolumen dauerhaft unterhalten und in der Regel beheizt werden und führt so zu weiterem kontinuierlichem Ressourcenverbrauch und entsprechenden Belastungen. Das Umweltbundesamt schildert die Folgen der Flächennutzung durch Wohnen für die Umwelt folgendermaßen: „Jeder bewohnte Quadratmeter Fläche in Gebäuden führt zu höherem Energieverbrauch, denn die Fläche wird beleuchtet, beheizt, mit Bodenbelag versehen und möbliert, muss gereinigt und instandgehalten werden.“

Dies führt zu erhöhtem Energie- und Ressourcenverbrauch und ggf. Schadstoffemissionen. Haushalte und ihre Mitglieder belegen nicht nur Wohnfläche innerhalb von Gebäuden, sondern ihnen ist allein oder anteilig auch die Grundstücksfläche, auf der das Wohngebäude steht, zuzurechnen.“

Wie stark alleine der Effekt der Zunahme an Wohnfläche pro Person in Weinheim ist, soll ein einfaches Beispiel illustrieren. Dabei reicht der Betrachtungshorizont lediglich bis zum Jahr 1994 zurück und nicht etwa bis in die unmittelbare Nachkriegszeit mit ihren aus heutiger Sicht zum Teil essentiellen gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Entwicklungsschritten.

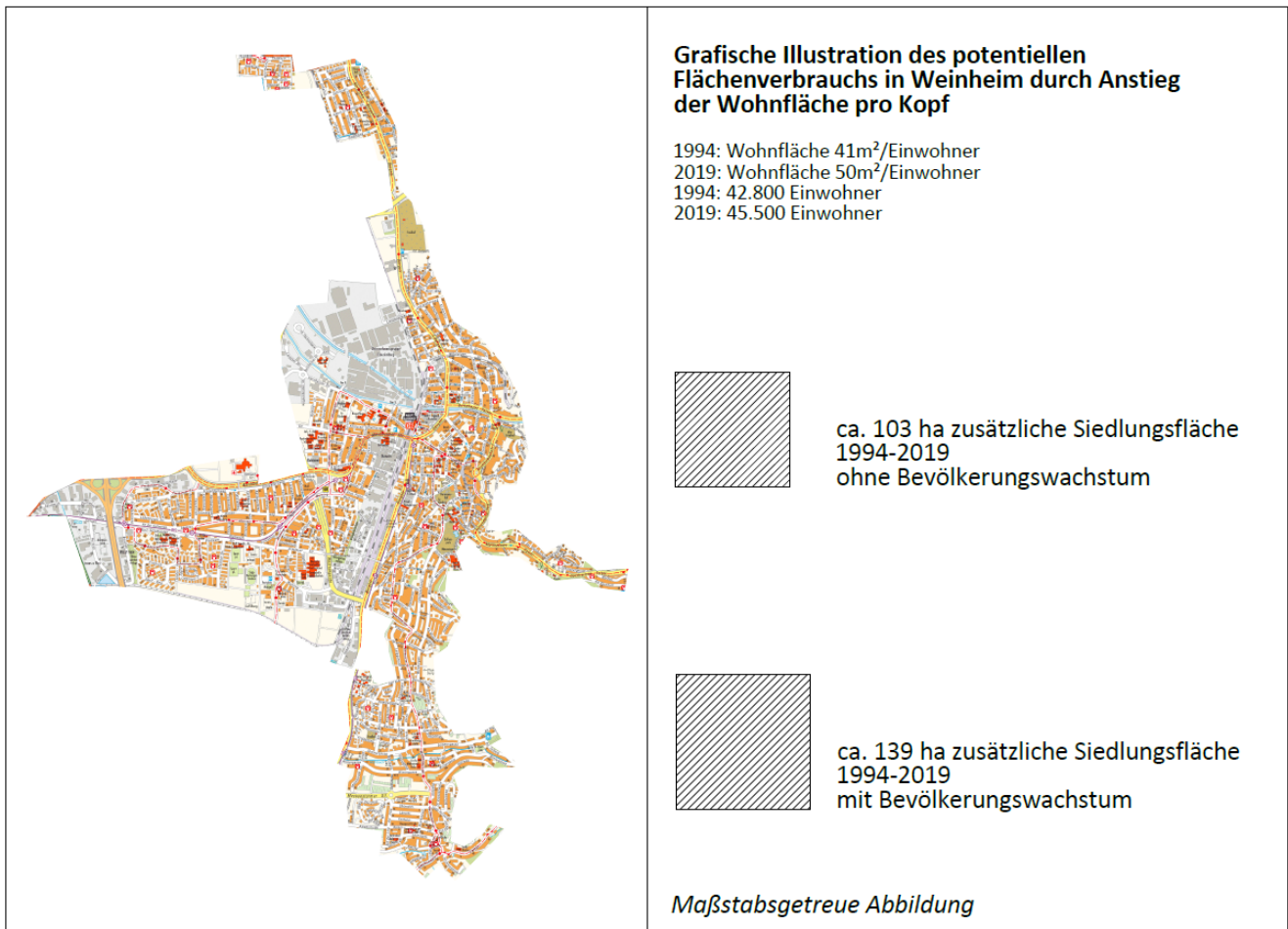
Die Bevölkerung Weinheims wuchs von 1994 mit 42.800 Einwohnern/innen bis 2019 mit 45.500 Einwohner/innen um etwa 2.700 Personen. Bei einer durchschnittlichen Wohnfläche von 50 m² pro Person, sind dies $2.700 * 50 = \mathbf{135.000 \text{ m}^2 \text{ Wohnfläche}}$, die aufgrund des **Bevölkerungswachstums** seit 1994 zusätzlich bereitgestellt werden mussten.

Der Wohnflächenbedarf wuchs von 1994 mit 41 m² pro Einwohner/in bis 2019 mit 50 m² pro Einwohner/in um 9 m² pro Person. Nimmt man die Bevölkerung aus 1994 mit 42.800 Einwohnern und berechnet deren Mehrbedarf an Wohnfläche, ergibt dies $42.800 * 9 = \mathbf{385.200 \text{ m}^2 \text{ Wohnfläche}}$, die aufgrund der **Steigerung des Wohnflächenbedarfs** seit 1994 zusätzlich bereitgestellt werden mussten. Das Bevölkerungswachstum ist demnach weit weniger relevant für den gestiegenen Wohnraumbedarf zwischen 1994 und 2019 als die Steigerung der durchschnittlichen Wohnfläche.

Die Steigerung des Wohnflächenbedarfs **ohne Bevölkerungswachstum** entspricht 385.200 m² (Berechnung siehe oben) reine Wohnfläche ohne Grundstück! Ein einfaches und in dieser Form natürlich fiktives Rechenbeispiel mag illustrieren helfen, über welche Dimensionen man hier spricht. Hätte die Stadt diese Fläche ausschließlich als Einfamilienhausgebiet (Wohnfläche dabei in Deutschland durchschnittlich 140 m² pro Gebäude) am Stadtrand umgesetzt, wären dafür $385.200 \text{ m}^2 / 140 \text{ m}^2 = \mathbf{2.751 \text{ EFH}}$ erforderlich gewesen! Wenn man im für solche Lagen heute üblichen Mix aus freistehenden Einfamilien- und Doppelhäusern von der Zwischenform, dem Doppelhaus als Durchschnittstypologie für diesen Bedarf rechnerisch ausgeht, ergäbe dies bei der wohlwollenden Annahme, man hätte nur Doppelhausgrundstücke mit 300 m² Grundstücksfläche $2.751 * 300 \text{ m}^2 = \mathbf{825.300 \text{ m}^2}$ (**also über 82,5 ha**) Nettowohnbauland. Rechnet man noch die öffentlichen Flächen (Erschließungs-, Gemeinbedarfs- und Grünflächen), die ca. 25% eines Baugebietes ausmachen, hinzu, so erhält man $\text{ca. } 82,5 \text{ ha} * 1,25 = \mathbf{103 \text{ ha Bruttowohnbauland}}$. Dies entspricht einer Fläche von mehr als 16 mal dem Baugebiet „Allmendäcker“, das innerhalb der letzten 25 Jahre zusätzlich verbraucht worden wäre, ohne dass ein einziger Einwohner hinzugekommen wäre.

Setzt man unter denselben Berechnungsannahmen das **Bevölkerungswachstum** seit 1994 noch hinzu, ergibt sich für den Mehrbedarf von insgesamt 520.200 m² Wohnfläche ein Bruttowohnbaulandbedarf von **140 ha**, also über 22 mal die Fläche des Baugebiets „Allmendäcker“.

Nachfolgende Abbildung illustriert die so ermittelten Flächenverbräuche grafisch und stellt sie dem Hauptsiedlungskörper Weinheims entlang der B3 maßstabsgleich gegenüber. So wird deutlich, welche große, zusätzlich zu bebauenden räumlichen Bereiche sich aus der Mehrung der Wohnfläche pro Person ergeben würden, wenn alleine neue Einfamilienhausgebiete mit Doppelhäusern diesen Zuwachs bewältigen würden.



Der Mehrbedarf von 520.200 m² Wohnfläche in den 25 Jahren zwischen 1994 und 2019, von denen gut 385.000 m² (circa 74%) alleine auf den Zuwachs der Wohnfläche pro Person um 9 m² zurückzuführen sind, stellte eine enorme Herausforderung für die Stadtentwicklung Weinheims dar. Man konnte erkennen, dass in der einfachen Berechnung fast 140 ha Bruttobauland erforderlich gewesen wären, wenn auf weitgehend ambitionslose, unverdichtete Wohnformen am Stadtrand ohne einen Beitrag der Innenentwicklung gesetzt worden wäre. Weinheim selbst hat seit Mitte der 1990er Jahre im Bereich Wohnen flächenhafte Außenentwicklungen von circa 55 ha umgesetzt, was nur gut einem Drittel der 140 Hektar entspricht.

Wo	Bebauungsplan Nummer	Wann (ca.)	Hektar
<u>Außenentwicklung</u>			
Viernheimer Str., Beundstr.	111	1999	0,9
Römerloch	071.C	2001	8,5
Sulzbach West II	306, 306.1, 306.2	2003	5,2
Lützelsachsen: Westliche Bachwiesenstraße	221	2004	2,6
Prankelstr./Mozartstr.	118	2005	1,3
Hohensachsen West II	707, 707.A, 7/07-09	2005	10,4
Oberflockenbach Großsachsener Straße, Sandweg	4/07-06	2007	1,7
Sulzbach Im Röth	1/03-07	2008	0,4
Römerloch Ost	1/02-07	2009	0,9
Lützelsachsen-Ebene	2/03-06	2009	14,4

Lützelsachsen Stephansberg	2/04-08	2009	0,4
Oberflockenbach Reinhardswiese Nord	4/03-08	2009	0,5
Rippenweier Steingrund-Süd	5/03-11	2016	1,1
Allmendäcker südlich der Liegnitzer Straße	1/03-16	2018	6,3
			54,6

Dass zumindest in Teilen verdichtete Bauformen als in dem obigen Rechenbeispiel realisiert werden konnten, hat hier sicher einen positiven Effekt erzielen können. Hinzu kommen ca. 11 ha an Flächenentwicklungen im Innenbereich, die auf einem Bebauungsplan basierten. Der Großteil des Mehrbedarfs erfolgte darüber hinaus aber in zahllosen kleinteiligen, nicht flächenhaft erfassbaren Maßnahmen der Innenentwicklung. Dies zeigt, was die Innenentwicklung seither geleistet hat und wie weitgehend eine dem tatsächlichen Wohnflächenmehrbedarf entsprechende Außenentwicklung vermieden werden konnte.

Wo	Bebauungsplan Nummer	Wann (ca.)	Hektar
<u>Innenentwicklung/Nachverdichtung</u>			
Breslauer Str., DBS	066.1	1999	1,1
Müllheimer Tal	107, 107.A, 107.B, 1/01-17	2002	3,7
Schlossbergterrasse	108.1	2006	0,4
Stahlbadstraße/Forlenweg	1/01-06	2007	0,5
Zwischen Gleiwitzer Str. und Suezkanalweg	1/01-07, 1/01-07a	2008	2,3
Hohensachsen: Nördlich Am Weiheracker	7/07-09	2009	0,3
Leibnizstr. Nord	1/02-09	2010	0,7
Multring/Mierendorffstraße	1/05-07	2012	0,6
Hohensachsen: Östlich Am Steinbrunnen	7/07-98c	2015	0,7
Schollstraße, Goerdelerweg	1/05-13	2016	0,3
Ehem. Zulassungsstelle	1/01-16	2018	0,4
			11,0 ha

Dass es nicht so schlimm gekommen ist, wie es hätte kommen können, ist aber nur ein schwacher Trost, zumal die Entwicklung des steigenden Wohnraums pro Person weitergeht. In jedem Fall wird nach der Betrachtung der statistischen Daten klar, dass der maßgebliche Treiber der Wohnbauentwicklung und des Flächenverbrauchs in Weinheim der immer weiter steigende Flächenverbrauch der Einwohner Weinheims ist. Vorteile für die Stadt gibt es dadurch so gut wie keine, auch nicht auf die Kommunalfinanzen bezogen. Dies ist auch dann nicht der Fall, wenn wohlhabende Haushalte überproportional große Wohnflächen belegen. Denn auch ein wohlhabender Haushalt bringt der Stadt Weinheim bei der Aufteilung des Gemeindeanteils an der Einkommensteuer durch das Land kaum höhere Zuweisungen als ein durchschnittlicher Haushalt, weil die entsprechende Verteilung der Einkommensteueranteile durch Obergrenzen gedeckelt ist.

Die einzelnen Einkommensteuerbeträge werden nur bis zu einem bestimmten Betrag bei der Aufteilung berücksichtigt (bis 35.000 Euro bzw. 70.000 Euro bei gemeinsam Veranlagten): die Kommune bekommt nur den einheitlich gedeckelten Betrag. Geht man beispielsweise davon aus, dass sich ein einkommensstarker Haushalt ein Wohngebäude mit zahlreichen Zimmern auf 1.200 m² Grundstück für zwei Personen leistet, dann könnte auf diesem Grundstück mit einer effizienteren Ausnutzung beispielsweise ein Gebäude mit vier, sechs oder gar acht Wohneinheiten entstehen, in denen dann vier, sechs oder gar acht Haushalte mit durchschnittlichem Einkommen leben können. Unterstellt, diese Haushalte würden alle jeweils mit ihrem Einkommen die Deckelung des kommunalen Einkommenssteueranteils erreichen, so brächten sie damit vier, sechs oder acht Mal statt nur ein Mal den maximalen Einkommenssteueranteil nach Weinheim. Neben den ökologischen Aspekten ist auch dies ein klares Indiz dafür, wie sehr die Stadt davon profitiert, wenn verstärkt auf verdichtete Wohnformen gesetzt wird. Demgegenüber ist nach der „Wohntraumstudie 2019“ der Interhyp AG die bevorzugte Wohnform von 63% der Deutschen nach wie vor das freistehende Einfamilienhaus, also die flächenintensivste und in der Regel auch wohnflächenineffizienteste Art des Wohnens.

Auf einen Aspekt gilt es ebenso hinzuweisen. Der individuelle Wohnflächenkonsum unterscheidet sich auch altersabhängig. Je älter die Bewohner und Bewohnerinnen sind, desto mehr Wohnfläche beanspruchen sie im Durchschnitt. 2013 lag die Wohnfläche der über 80-Jährigen in Deutschland bei 63,7 m², Tendenz laut Prognosen steigend bis 2030. Der Grund dafür ist vor allem, dass Eltern, nachdem die Kinder ausgezogen sind, meist in der großen Wohnung bleiben und nicht bereit sind, in eine kleinere Wohnung zu ziehen. Dies alleine ist kein dominierender oder das Wachstum an Flächenbedarf hauptsächlich auslösender Aspekt. Dennoch stellt sich hier die Frage, ob und wie auf einen Wohnstrukturwechsel hingewirkt werden kann, wenn Menschen älter werden, die Kinder ausgezogen sind oder einer der Lebenspartner verstirbt. Der Wohnflächenbedarf sinkt damit und ein Wohnungswechsel in kleinere Strukturen könnte stattfinden. Sodann könnte die bisherige, größere Wohnung vermietet oder verkauft werden.

Der Blick auf die Ursachen der Entwicklung ist nach Einschätzung der Verwaltung wichtig, denn er zeigt, dass der Flächenverbrauch nur sehr bedingt steuerbar ist. Vielmehr ergibt er sich zu großen Teilen aus der individuellen Lebensführung, die sich nicht durch öffentlich-rechtliches Handeln der Gemeinde beeinflussen lässt.

Gleichzeitig ist es selbstverständlich gerechtfertigt, die Neuausweisung von Wohngebieten „auf der grünen Wiese“ kritisch zu hinterfragen. Allerdings zeigt das Gebiet Allmendäcker deutlich das Bemühen der Stadt, Wohnraum für weniger zahlungskräftige Personengruppen zu ermöglichen, indem eine ökonomisch und ökologisch sinnvolle, verdichtete Bauweise angestrebt wird. Sehr viel flächenintensivere Wohnformen finden sich vorwiegend in etablierten Bestandlagen, siehe hierzu die Ausführungen in nachfolgendem Kapitel.

4. Innenentwicklung

Die Ziele des Klima- und Bodenschutzes haben mittlerweile eine Bedeutung und Dringlichkeit erlangt, dass jetzt das Handeln der Städte noch stärker als bisher auf das Thema Innenentwicklung ausgerichtet werden sollte. Durch den Fokus auf die Innenentwicklung kann der Flächenverbrauch reduziert werden und die Ziele des Klima- und Bodenschutzes mit den Anforderungen an eine zeitgemäße Siedlungsentwicklung besser in Einklang gebracht werden. Hierzu muss die Stadt die Innenentwicklung jedoch weiter vorantreiben.

Dies geschieht zum einen durch die Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen, um mehr Bebauung im Innenbereich zuzulassen, auf der anderen Seite spielen die Eigentümer eine entscheidende Rolle. Die Möglichkeiten und Potentiale der Innenentwicklung werden in den nachfolgenden Kapiteln zusammengefasst.

4.1 Abschlussbericht Büro Sternemann und Glup

Der Abschlussbericht des Büros Sternemann und Glup ist in Anlage 1 der Vorlage beigefügt. Die Ergebnisse der Fragebogenaktion wurden bereits in Kapitel 2 zusammengefasst und eingeordnet. Pläne mit den kartierten Baulücken können aufgrund des Datenschutzes nicht in der Anlage veröffentlicht werden.

Wichtig darüber hinaus ist, dass neben den „klassischen“ Baulücken auch zahlreiche größere Bereiche mit zusammenhängenden Baulücken betrachtet wurden, die Potenzial für eine innerörtliche Entwicklung bieten. Die Verwaltung teilt die Einschätzung des Büros Sternemann und Glup, dass einige Bereiche, die sich für eine großflächigere Entwicklung eignen, zu gegebener Zeit weiterverfolgt werden sollen:

Die entlang des Langewiesenwegs (Hohensachsen) gelegenen Grundstücke wurden hinsichtlich einer Nachverdichtung insbesondere zu den Themen „Entwässerung“ und „Feuerwehrrreichbarkeit“ untersucht. Eine Nachverdichtung auch in den hinteren Grundstücksteilen wäre zwar möglich, aber nur unter der Voraussetzung, dass die Schwierigkeiten hinsichtlich der Entwässerung und der engen Fahrbahn bewältigt werden können – dies ist auch eine Kostenfrage. Eine Abfrage der Grundstückseigentümer, deren Grundstücke bereits nach § 34 bebaubar sind, hat ergeben, dass entweder kein Interesse an einer Bebauung besteht oder erst in über 10 Jahren. Aus diesem Grund sieht die Verwaltung die Aufstellung eines Bebauungsplans zum jetzigen Zeitpunkt nicht als sinnvoll an. Das Quartier sollte gemäß den benannten zeitlichen Perspektiven in ca. 10 Jahren nochmals in Augenschein genommen werden. Gleichzeitig soll bei eingehenden Bauanträgen darauf geachtet werden, dass die Realisierbarkeit des Konzeptes des Büros Sternemann und Glup nicht unmöglich gemacht werden (vgl. Anlage 1, Abschlussbericht S. 32 f.).

Auch das Quartier zwischen Goethestraße, Nördlichen Bergstraße, Albert-Schweitzer-Straße und Dammweg (Sulzbach) ist durch sehr tiefe Grundstücke und damit einem großen Innenbereich geprägt. Im Rahmen des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innentwicklung“ wurden eine ganze Reihe von Gesprächen mit Eigentümern geführt. Jedoch konnte insbesondere schon bei den Schlüsselgrundstücken keine Bereitschaft für eine Nachverdichtung im Quartier erzeugt werden. Das Gebiet sollte in ca. 10 Jahren nochmals in Augenschein genommen werden, wenn möglicherweise ein Generationenwechsel erfolgt ist (vgl. Anlage 1, Abschlussbericht S. 29 ff.).

Beide Fälle zeigen, wie schnell das aktivierende, auf Mitwirkung und Überzeugung setzende Vorgehen der Verwaltung im Bestand an seine Grenzen kommt. Wir berichten an dieser Stelle auch deshalb über die Erwähnung im Bericht hinaus darüber, damit die Politik – sodenn sie dies möchte – hier Anstoß nehmen kann. Dies gilt umso mehr für die folgenden beiden Bereiche, in denen Bebauungspläne gezielt einer weiteren Innenentwicklung entgegenstehen. Hier bedingt es zunächst eines politischen Handelns, ehe aktivierend gewirkt werden könnte.

Im Gebiet „Lützelsachsen-Mitte“ gibt es an einigen Stellen innerörtliche Nachverdichtungspotenziale, gegen die die planungsrechtlichen Festsetzungen eines Bebauungsplans aus dem Jahr 2003 stehen. Für die Mitte Lützelsachsens das passende Maß an Entwicklungsmöglichkeiten und Entwicklungsbeschränkungen zu finden, war im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplans ein wichtiges Anliegen des Ortschaftsrats

Lützelsachsen. Daher schlägt die Verwaltung vor, dass über das Gebiet innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 220 „Lützelsachsen-Mitte“ zeitnah mit dem Ortschaftsrat beraten werden sollte, um die Inhalte des Bebauungsplans zu analysieren und ein mögliches weiteres Vorgehen abzustimmen (vgl. Anlage 1, Abschlussbericht S. 28 f.).

Das Quartier zwischen der Birnenstraße und der Fliederstraße (Weststadt) ist zwar entlang der Erschließungsstraßen bebaut, weist aber relativ schmale und sehr tiefe Grundstücke auf, sodass im Innenbereich des Quartiers noch Nachverdichtungspotenzial besteht. Erst 2007 wurde ein Bebauungsplan aufgestellt, für den vorab eine Eigentümerbefragung durchgeführt wurde. Die Eigentümer sprachen sich mehrheitlich für eine geringe Bautiefe (28 m) und gegen eine Innenverdichtung aus. Ein Generationen- oder Eigentümerwechsel hat nach Erkenntnissen der Verwaltung bislang noch nicht stattgefunden, sodass dieses Meinungsbild weiterhin Bestand haben dürfte. Das Quartier sollte daher in einigen Jahren nochmals in Augenschein genommen werden, wenn möglicherweise ein Generationenwechsel erfolgt ist (vgl. Anlage 1, Abschlussbericht S. 23 f.). Möglicherweise möchte der Gemeinderat im Umgang mit dem Bebauungsplan aber ein anderes Signal setzen, weil möglicherweise ein abwartendes Vorgehen angesichts der Wichtigkeit der Innenentwicklungsaufgabe nicht mehr in die Zeit passt.

4.2 Innenentwicklung – bereits vorhandene Gebäude

4.2.1. Teilweise fertiggestellte Gebäude

In Weinheim gibt es zwar nur wenige Gebäude, die längerfristig nicht vollständig fertig gestellt worden sind, dennoch geht die Verwaltung diesen wenigen Einzelfällen nach und versucht im Dialog mit den Eigentümern die Fertigstellung der Gebäude zu erreichen. Denn die Fläche der teilweise fertiggestellten Gebäude sind zwar bereits „verbraucht“, jedoch kann das Gebäude nicht zweckentsprechend genutzt werden. Zusätzlich dazu geben unfertige Gebäude kein schönes städtebauliches Bild ab und können damit die Nachbarschaft beeinträchtigen.

Aktuell erfolgt eine Prüfung dieser Gebäude, bei denen eine Fertigstellung seit einigen Jahren nicht absehbar ist. Dabei handelt es sich lediglich um Einzelfälle in der Stadt. Analog zu den Baulücken, werden hier zunächst auf freiwilliger Basis die Gründe für die Untätigkeit abgefragt. Zudem wird versucht, auf kommunikativem Wege die Bauherren zur Fertigstellung der Gebäude zu motivieren. Bei allen Objekten, mit denen die Verwaltung derzeit befasst ist, besteht aus unterschiedlichen Gründen aktuell Hoffnung auf eine Entwicklung in Richtung einer Fertigstellung der Gebäude.

4.2.2. Leerstand

Ein zu großer Leerstand von Immobilien in einer Stadt kann ein ernsthaftes Problem darstellen. Im Extremfall können sich Leerstände negativ auf die Umgebung auswirken, wenn sich beispielsweise Leerstände in größerer Zahl häufen oder Leerstandsimmobilien dem Verfall ausgesetzt sind. Problematisch ist vor allem eine hohe Zahl an ungewolltem Leerstand. Dieser ist oft in ländlichen Gebieten mit strukturellen Problemen (z.B. Abwanderung, demographischer Wandel) vorzufinden. Da dort die Nachfrage geringer als das Angebot ist, gibt es dann kaum Möglichkeiten oder Maßnahmen, dem Leerstand entgegenzuwirken. Verschärft sich die Anzahl der Leerstände, kann ein Trading-Down-Effekt einsetzen, welcher sich negativ auf das Umfeld auswirken und Funktionsverluste des Quartiers oder des Ortes mit sich bringen kann.

Es gibt allerdings immer einen gewissen Prozentsatz von kurzfristigem Leerstand, die sogenannte Fluktuationsrate. Als angemessen wird in der Literatur eine Leerstandsquote von 3 bis 5 % angesehen.

Laut des Zensus 2011 war in Weinheim 2011 ein Leerstand von 3,7% zu verzeichnen. Aktuellere Daten liegen derzeit nicht vor, der Verwaltung sind aber gegenüber 2011 keine aus diesem Rahmen fallenden negativen Entwicklungen bekannt. Leerstände werden mit dem Zensus 2021 wieder erhoben, zusätzlich werden mit dem Zensus 2021 auch die Leerstandsdauer und die Leerstandsgründe abgefragt.

Aufgrund der geringen Leerstandsquote bei Wohnungen und keiner Auffälligkeit bezüglich eines erhöhten ungewollten Leerstands, kann man davon ausgehen, dass es in Weinheim **keine Leerstandsprobleme** gibt. Zu diesem Ergebnis kam man bereits im Rahmen des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ 2010. Im Endbericht aus 2011 heißt es, dass Leerstände aufgrund des vorherrschenden Siedlungsdrucks in Weinheim nur punktuell vorkommen, d.h. ohne räumliche Konzentration und nicht strukturell bedingt sind. Man ging damals auch davon aus, dass derzeit vorliegende Leerstände größtenteils in absehbarer Zeit wieder auf dem Wohnungsmarkt verfügbar gemacht werden. Auf eine systematische Leerstandserfassung wurde nachvollziehbarerweise verzichtet.

Gäbe es eine erkennbare Leerstandsproblematik bei Wohnungen in Weinheim wäre die Verwaltung offen für ein Leerstandmonitoring, um räumliche oder strukturelle Häufungen genauer analysieren zu können. Weitergehend kann dann eine aktive Leerstandsmobilisierung initiiert werden, wie dies vor einiger Zeit die Stadt Ludwigsburg getan hat. Dort wurde in der Verwaltung eine Stelle für die Aufgabe der Wohnraumaktivierung geschaffen. Nach der Bestandsaufnahme der Leerstände wurden von der Stelleninhaberin vor Ort die Gründe des Leerstands abgefragt. Die Analyse hat allerdings ergeben, dass der Anteil an unbegründetem Leerstand in Ludwigsburg sehr gering ist. Gerade unser direkter Kontakt mit den Kollegen in Ludwigsburg zeigte deutlich, wie gering die Handlungsmöglichkeiten trotz eines hohen personellen und finanziellen Aufwands sind, wenn kein echtes, deutlich über die Fluktuationsrate hinausgehendes Leerstandsproblem vorliegt. Auch für weitergehende Instrumente wie die Wiedervermietungsprämie des Landes Baden-Württemberg stehen dann dem erforderlichen Aufwand nicht die angemessenen Einsatzmöglichkeiten gegenüber.

Dass es neben dem vordergründigen Problem des ungewollten Leerstands immer auch in gewissem Umfang vom Eigentümer gewollten Leerstand gibt, weil Eigentümer etwa eine Wohnung im eigenen Haus nicht vermieten wollen oder für spätere Pflegekräfte oder Familienangehörige vorhalten, ist mehr oder weniger hinzunehmen, da es kaum Möglichkeiten gibt, abgesehen von Motivation und Werbung, auf die Eigentumsfreiheit einzuwirken. Allenfalls eine Zweckentfremdungssatzung kann den Eigentümern ab Gültigkeit der Satzung verbieten, bis dato vermieteten Wohnraum nicht mehr zu vermieten, was aber eine entsprechend starke aktuelle Entwicklung als Grundlage voraussetzt, die in Weinheim derzeit nicht zu verzeichnen ist. Zudem besteht damit keine Möglichkeit, Einfluss auf bereits vor Erlass der Satzung vorhandene Bestandsfälle zu nehmen.

Demnach sieht die Verwaltung aufgrund eines aktuell in Weinheim nicht erkennbaren strukturellen Leerstandsproblems keine sinnvollen Handlungsmöglichkeiten. Allerdings wird die Verwaltung weiterhin sehr genau beobachten, ob sich Veränderungen bezüglich des Wohnungsleerstands in Weinheim ergeben. Die Ergebnisse des Zensus 2021 werden hier von besonderer Bedeutung sein.

4.2.3 Zweckentfremdung

Eine Zweckentfremdungsverbotssatzung wurde in wenigen, vor allem sehr großen Städten in Baden-Württemberg erlassen, um dem Wohnungsdruck zu begegnen. Das Gesetz über das Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum (ZwEWG) gibt den Gemeinden die Möglichkeit, durch eine Satzung ein Verbot der Zweckentfremdung von Wohnraum festzulegen. Eine Zweckentfremdung liegt insbesondere vor, wenn bisher genutzter Wohnraum länger als sechs Monate leer steht, abgerissen, überwiegend für gewerbliche oder berufliche Zwecke verwendet oder überlassen oder baulich derart verändert oder in einer Weise genutzt wird, dass er für Wohnzwecke nicht mehr geeignet ist. In den Innenstädten großer Städte, wo gewerbliche und freiberufliche Nutzungen die Wohnnutzung immer weiter zurückdrängen, liegt ein gutes Einsatzgebiet für diese Form der Satzung. Allerdings ist der Aufwand der Überwachung und Fallbearbeitung im Verhältnis gesehen sehr groß, sodass der Einsatz einer solchen Satzung auf einer deutlich erkennbaren und gehäuft in Erscheinung tretenden Problemlage fußen sollte. In Weinheim gibt es hierfür keine Anzeichen. Im Gegenteil ist bezogen auf das ganze Stadtgebiet die Wohnnutzung aufgrund des aktuell erheblichen Drucks auf dem Wohnungsmarkt oft die ökonomisch von den Grundstückseigentümern bevorzugte Nutzung. Ein Nachteil der Satzung ist zudem, dass alle Zweckentfremdungen, die bereits vor dem Erlass der Satzung bestehen, Bestandsschutz genießen.

4.2.4 Werbung und Beratungsangebot für Wohnen in kleineren Strukturen

Ein weiterer Beitrag zur Verringerung der Wohnfläche pro Kopf kann das Werben für Wohnen in kleineren Strukturen sein. Dies geht auch aus dem Abschlussbericht des Büros Sternemann und Glup hervor. Ältere Menschen wohnen oftmals alleine in großen Häusern/Wohnungen (aus denen die Kinder bereits ausgezogen sind) und haben Angst vor den Herausforderungen eines Umzugs und Immobilienverkaufs. Sofern ältere Menschen bereit sind, ihre Wohnung gegen eine kleinere Wohnung „einzutauschen“, könnte die Stadt Wohnraum für Familien zurückgewinnen und gleichzeitig älteren Menschen helfen, in bedarfsgerechte, barrierefreie Wohnungen umzuziehen. Erfolgreich bei der Werbung für Wohnen in kleineren Strukturen in anderen Gemeinden waren vor allem die Wohnraumschaffung in der vertrauten Wohnumgebung des Personenkreises und das Anbieten von Wohnungen mit geringeren Mietkosten im Vergleich zur „alten“ Immobilie.

Die Verwaltung möchte bei der Entwicklung von neuen Gebieten mit einer entsprechenden barrierefreien Wohnraumstruktur insbesondere Senioren unterstützen, die von einer größeren Wohnung in eine kleinere ziehen und dabei Wohnraum für z.B. größere Familien freispielen. Da man aktuell mit dem GRN-Areal und den dort entstehenden ca. 400 neuen Wohneinheiten sowie mit dem Gebiet Allmendäcker mit ca. 300 Wohneinheiten sehr gute Gelegenheiten hat, hier Veränderungen zu erzielen, überlegt die Verwaltung aktuell, wie sie in Abstimmung mit den Investoren ältere Weinheimer aktivieren kann, in Weinheim einen entsprechenden Umzug vorzunehmen. Die Wiederbelegung der dann frei werdenden und in der Regel größeren Wohnungen und Häuser wäre ein sehr willkommener zusätzlicher Effekt dieser neuen Bebauungen. Das zuständige Amt für Soziales, Jugend, Familie und Senioren hatte hierzu bereits in einer Vorlage im letzten Sozialausschuss Ausführungen vorgelegt.

4.2.5 Befassung mit Bebauungsplänen/§ 34-Gebieten im Bestand

Für bestehende Wohngebiete gilt entweder ein Bebauungsplan oder, sofern dies nicht der Fall ist, richtet sich die Zulässigkeit von Bauvorhaben nach § 34 BauGB, also dem Einfügen in die Bebauung der näheren räumlichen Umgebung. In der Regel sind die im Laufe der Jahre und Jahrzehnte entstandenen Bautypologien und die dazugehörigen Erschließungssysteme aufeinander abgestimmt und ortsangepasst. Ist dies ab einem gewissen Zeitpunkt grundsätzlich nicht mehr der Fall, würde ein Gebiet eine umfassende Restrukturierung erfahren müssen, wie man es von einzelnen Sanierungsgebieten kennt, insbesondere wenn z.B. Nutzungen aufgegeben werden (z.B. westlich Hauptbahnhof). Aber selbst wenn größere Umbrüche nicht angezeigt sind, kann es in einzelnen Fällen vorkommen, dass der Zulässigkeitsrahmen, der sich aus dem Bebauungsplan oder § 34 BauGB ergibt, enger als heutzutage sinnvoll gefasst ist und die städtebaulich und nachbarschaftlich vertretbare Entstehung von weiteren Wohneinheiten verhindert. Die Verwaltung hält insbesondere auch im Rahmen der baurechtlichen Zulassungsverfahren die Augen offen, ob dies in einzelnen Gebieten typischerweise der Fall ist und überlegt dann, was zu tun ist. Oftmals lassen sich gewisse Einschränkungen auch im Zulassungsverfahren lösen, denn der Gesetzgeber hat verschiedene Befreiungsregeln geschaffen, die Abweichungen im Einzelfall zulassen.

Da, wo dies im Rahmen der baurechtlichen Zulassung nicht gelingt, aber sinnvoll wäre, erwägt die Verwaltung Änderungen bzw. Aufstellungen von Bebauungsplänen oder ist offen für eine grundsätzliche Befassung mit den jeweiligen Strukturen. Dabei lassen sich insbesondere drei Fälle unterscheiden:

- Die erste Fallgruppe lässt sich an zwei Vorgängen aus den letzten Jahren illustrieren, in denen Bebauungspläne vertikale Nachverdichtung verhinderten. Diese gab es in Sulzbach und in Rippenweier. In beiden Fällen ging es um die Nutzung der Dachgeschosse als Wohnung. In Sulzbach West II steht eine Bebauungsplanvorschrift entgegen, die dort ein Grundzug der Planung ist. Einige betroffene Eigentümer stießen die Änderung an, allerdings wurde die von der Verwaltung erstellte Vorlage zur Bebauungsplanänderung mit der Empfehlung der Planänderung kontrovers in der Anwohnerschaft diskutiert. Hier bestanden Befürchtungen vor einer Zunahme von Wohneinheiten und Auswirkungen auf die Erschließung, sodass weder der Ortschaftsrat noch der damalige ATU der Änderung zustimmten. In Rippenweier war die Ortschaft sehr gewillt, eine ähnlich gerichtete Bebauungsplanänderung für den Bereich „Groß- und Gehlingsacker“ zur Zulassung von Kniestöcken, die Wohneinheiten in Dachgeschossen erlauben, auf den Weg zu bringen. Auch die Verwaltung stand einer Bebauungsplanänderung offen gegenüber. Letztlich ließ sich über das Regierungspräsidium aber noch eine Lösung im Zulassungsverfahren finden. Gerade der Fall Sulzbach zeigt, was auch außerhalb von Weinheim oft zu verzeichnen ist: Je mehr Eigentümer mit den bestehenden Möglichkeiten und Strukturen zufrieden sind, desto schwieriger ist es, Veränderungen in Bestandsgebieten umzusetzen. Erst wenn ein Gebiet erkennbare städtebauliche Missstände aufzeigt, ist die Bereitschaft oft größer.
- Einzelne Gebiete fallen in Städten unter dem Gesichtspunkt der Innenentwicklung aktuell verstärkt ins Auge, weil ihre Flächenstruktur offenkundig wenig effizient erscheint. Auch hier wird man, um die Eigentümer und Bewohner mitzunehmen, in der Regel nur eine behutsame Nachverdichtung diskutieren wollen. Aber insbesondere, wenn im Vergleich zu anderen Gebieten überproportional viele öffentliche Flächen vorhanden sind, stellt sich die Frage, ob hier nicht Handlungsräume bestehen.

In Weinheim trifft das z.B. auf den Siedlungsbereich rund um den Friedrich-Ebert-Ring zu, der aktuell von einer Masterstudentin der Universität Kaiserslautern auf sein Potential für eine Nachverdichtung hin untersucht wird. Von den Ergebnissen erhofft sich die Verwaltung Hinweise auf den Umfang als auch auf die Möglichkeiten der Ausschöpfung des Potentials.

- Natürlich gibt es darüber hinaus ein fortlaufendes Bemühen Grundstückssituationen über einen bisherigen Bebauungsplan oder die Möglichkeiten nach § 34 BauGB hinaus zu entwickeln, indem neue Bebauungspläne aufgestellt werden. So hätte etwa eine bauliche Struktur wie das AWO-Gebäude im Bereich des ehemaligen Fellspeichers nach § 34 BauGB in der Bestandslage ohne vorhabenbezogenen Bebauungsplan nicht errichtet werden können, auch die Bebauung der Baugenossenschaft bei der ehemaligen Zulassungsstelle oder die wohnbauliche Nutzung des Lukaskirchen-Areals in der Schollstraße wäre ohne Bebauungsplan nicht denkbar gewesen so wie aktuell unter anderem auch das Vorhaben Bergstraße 147, das der ATUS zuletzt als vorhabenbezogenen Bebauungsplan auf den Weg gebracht hat. Dies sind nur einige wenige Beispiele, die zeigen, dass auf diesem Wege in Weinheim über die letzten Jahre beständig Innenentwicklung stattfindet.

Wichtig ist aus Sicht der Verwaltung bei bestehenden Bebauungsplänen und 34er-Gebieten weiterhin einen genauen Blick auf die Zulassungspraxis und die Vorschläge für sinnvolle Vorhaben beizubehalten sowie selbst für bestimmte Situationen, von Einzelgrundstücken bis Siedlungsbereichen, die Diskussion anzustoßen und ggf. eine verträgliche Nachverdichtung umzusetzen.

4.2.6 Größere, zusammenhängende Wohnungsbestände der 1950er bis 1970er Jahre

Auch wenn im vorgenannten Punkt bereits von der dezidierten Analyse von Bestandsgebieten die Rede war, so sind hier die großen, verdichteten Wohnungsbestände der 1950er bis 1970er Jahre nochmals gesondert in den Blick zu nehmen. Wie man es vor allem aus der Weststadt kennt, handelt es sich oft um größere, mehrgeschossige Gebäude mit zahlreichen Wohnungen, die aber oftmals nicht besonders dicht auf den Grundstücken angeordnet wurden. Hier besteht vor allem im Zusammenhang mit teilweisen Veränderungen am Bestand, der mittlerweile einige Jahrzehnte alt ist, möglicherweise die Chance auf Nachverdichtung. Auch dieses Potential muss individuell ausgelotet werden. Schwierig ist dies bekanntermaßen dort, wo Eigentumswohnungen in großer Zahl vorherrschend sind, weil hier einzelne Eigentümer, die Veränderungen nicht zustimmen möchten, ausreichen, um entsprechende Überlegungen zum Scheitern zu bringen.

Sofern sich die Wohnungsbestände, was ebenfalls häufig der Fall ist, aber eigentumsrechtlich in der Hand von einzelnen institutionellen Eigentümern wie Wohnungsbaugesellschaften befinden, lohnt sich vorrangig ein Ausloten der Nachverdichtungsspielräume. Die Verwaltung schlägt daher vor, konkret auf diese institutionellen Eigentümer zuzugehen und sofern Interesse besteht, gemeinsam mit diesen über Nachverdichtungsmöglichkeiten nachzudenken und entsprechende Vorschläge gemeinsam zu erarbeiten.

4.2.7 Nachverdichtung bei Einzelhandelsimmobilien und Immobilien mit großen Parkplatzflächen

Durch vertikale Nachverdichtung/Aufstockung ist es möglich, eine bessere Bodenausnutzung zu erreichen. Bei gleichem Flächenverbrauch kann durch vertikale Nachverdichtung entweder mehr Wohnfläche in Gebäuden geschaffen werden oder mehr Flächen für Wohnnutzung freigespielt werden.

Dass mit vertikaler Nachverdichtung mehr Wohnfläche in Gebäuden geschaffen werden kann, wurde bereits weiter oben bei der Nutzung bzw. Aufstockung von Dachgeschossen thematisiert und in der Tat spielt die vertikale Nachverdichtung in dieser Form im tagtäglichen Zulassungsgeschehen in Weinheim eine nicht zu unterschätzende Rolle. Allerdings kann vertikale Nachverdichtung bei großen, typischerweise flachen Gebäuden auch in größerem Umfang sinnvoll sein. Hier sind vor allem Einzelhandelsimmobilien in integrierten Lagen von Interesse. Gute Beispiele für vertikale Nachverdichtung bei ursprünglich in der Regel eingeschossigen Gebäuden des Einzelhandels gibt es bundesweit. Da bestehende Märkte jedoch meist statisch nicht auf eine Aufstockung ausgelegt sind, wird eine Aufstockung vor allem im Zuge eines Neubaus oder einer Generalsanierung realisiert. Bei der vertikalen Nachverdichtung von Gebäuden des Einzelhandels in Weinheim sind zwar je nach Standort oftmals eher Gewerbenutzungen als Aufstockung aufgrund der benachbarten und darunterliegenden Immissionsquellen (z.B. B3, Bahn, Parkverkehr des Einzelhandels) denkbar, aber in Einzelfällen kommt auch Wohnnutzung in Frage. Die Verwaltung möchte in den nächsten Monaten aktiv auf die Eigentümer sowie die Betreiber von entsprechenden Einzelhandelsimmobilien in Weinheim zugehen und über vertikale Nachverdichtungsmöglichkeiten werben, um insbesondere auch die Bereitschaft zu signalisieren, für eine bessere Ausnutzung der überbauten Flächen – sofern erforderlich – bauleitplanerisch tätig zu werden.

Um mit Veränderungen im Bestand mehr Flächen für neue Nutzungen freizuspielen, ist es am erfolgversprechendsten jene Flächen ins Auge zu fassen, auf denen bisher wenig in kapitalintensive Gebäudestrukturen investiert wurde. Dies sind vor allem große, zusammenhängende Parkplatzflächen. Hier lassen sich durch Stapelungen oftmals erhebliche Flächeneinsparungen erzielen, die dann für neue Nutzungen zur Verfügung stehen, je nach Lagegunst mitunter auch für die Wohnnutzung. Ist diese Lagegunst nicht gegeben, können die Flächen in der Regel immerhin für gewerbliche Nutzungen infrage kommen. Mehrstöckige Parkflächen sind zudem rentabler, je größer die Stellplatzanzahl ist. Auch können sich dadurch Fußwege verkürzen und größere Schattenflächen entstehen, woraus eine geringere Aufheizung der Fahrzeuge und des Asphalts resultiert. Auch hier möchte die Verwaltung aktiv auf die Eigentümer der größten zusammenhängenden Parkplatzflächen in Weinheim zugehen und für kompaktere Stellplatzlösungen werben sowie die Bereitschaft hinterlegen, auch hier bei Bedarf bauleitplanerisch tätig zu werden.

Beide genannten Aspekte sollen natürlich auch bei der Neuansiedlung entsprechender Nutzungen in künftigen Bebauungsplänen verstärkt Berücksichtigung finden.

4.2.8 Bebauung öffentlicher Parkplätze im Innenstadtbereich

Öffentliche Parkplätze sind bereits versiegelte Flächen, die ebenfalls für eine Nachverdichtung dienen können. Bauliche Maßnahmen auf öffentlichen Parkplätzen sind nicht nur in klimatischer oder bodenschonender Hinsicht sinnvoll, sondern bieten auch städtebaulich ein großes Potenzial, da sich Parkplätze oft als Auslassungen in der Bebauungsstruktur präsentieren (z.B. Amtshausplatz).

Hierbei ist zu beachten, dass die vorhandenen und zumeist recht intensiv genutzten Stellplätze oftmals erhalten oder ersetzt werden sollen, wobei natürlich in der Regel schon der Vorteil besteht, dass die öffentlichen Stellplätze in der Regel nicht einer konkreten Nutzung zugeordnet sind. In Frage kommt somit in der Regel eine Tiefgaragenlösung und eine Überbauung des vorhandenen Parkplatzes. Es gibt einige öffentliche Parkplätze in Weinheim, die sich für eine Überbauung oder Umgestaltung eignen. Alleine aus dem Entwicklungskonzept Innenstadt aus dem Jahr 2002 gehen der Amtshausplatz, der Institutsparkplatz, der Parkplatz Luisenstraße und der Parkplatz Rote-Turm-Straße als Potenziale zur Be- oder Überbauung hervor. Daneben können noch der Lindenparkplatz sowie der Parkplatz in der Mannheimer Straße neben dem geplanten Hotel genannt werden.

Gerade bei den innerstädtischen, öffentlichen Parkplätzen wird die Stadt das Ergebnis der Zukunftswerkstatt abwarten, wo dieses Thema behandelt werden soll. Hierbei sind natürlich auch die Interessen des Einzelhandels mit denen der Wohn- und Parkraumversorgung abzuwägen.

4.2.9 Nachverdichtung im Bereich von Erhaltungs- und Gestaltungssatzungen

Vereinzelt tauchte in den letzten Wochen und Monaten die Frage auf, ob denn nicht Gestaltungs- und Erhaltungssatzungen einer Innenentwicklung und Nachverdichtung stark entgegenstehen würden. Dies ist regelmäßig nicht der Fall, da sich an den quantitativen Bebauungsmöglichkeiten, die sich aus einem geltenden Bebauungsplan oder dem § 34 BauGB-Rahmen ergeben, durch die Satzungen in der Regel nichts ändert.

Eine Gestaltungssatzung nimmt lediglich Einfluss auf die Gestaltung von baulichen Anlagen und eine Erhaltungssatzung stellt sicher, dass die städtebauliche Eigenart, wie sie faktisch in einem Gebiet vorhanden ist, erhalten bleibt und Neubauten sich auch gestalterisch in diese Struktur des Bebauungsplans oder 34er-Rahmens einpassen. Bestes Beispiel dafür, dass eine Nachverdichtung im Geltungsbereich solcher Satzungen nicht maßgeblich beeinträchtigt wird, zeigt die Weinheimer Erhaltung- und Gestaltungssatzung, die seit über 25 Jahren gilt. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Satzung in einigen Punkten weitergehend reguliert als die Novellierungsvorschläge, die aktuell diskutiert werden. Dies betrifft einige stärkere Differenzierungen im Bereich der Gestaltungssatzung, vor allem aber die Fokussierung der Erhaltungssatzungen auf präzise definierte Einzelgebiete statt den gesamten Geltungsbereich.

Seit 1994, also dem Zeitraum, in dem die momentan rechtskräftige Erhaltung- und Gestaltungssatzung gilt, sind Beispiele für eine voranschreitende Innenentwicklung die Neubauten zwischen dem Spitalgässchen und der Grundelbachstraße, neben dem ehemaligen Notariat in der Grabengasse, sowie Neu-/Umbauten in der Hildastraße 1/1, der Ehretstraße, der Luisenstraße, zwischen der Luisen- und Bahnhofstraße, in der Friedrichstraße neben dem Werner-Heisenberg-Gymnasium,, im Gerberbachviertel sowie einige Neu- oder Umbauten in der Wachenbergstraße.

Hinzu kommen jene Vorhaben, die mittels der Aufstellung neuer Bebauungspläne innerhalb der seit 1994 in Kraft getretenen Erhaltung- und Gestaltungssatzung entstanden sind. Denn für bedeutende Projekte besteht auch die Möglichkeit der Umsetzung im Geltungsbereich einer Satzung. So wurde etwa für die Bebauungspläne für das Schlossbergareal sowie die Weinheim-Galerie die Erhaltung- und Gestaltungssatzung für die entsprechenden Bereiche außer Kraft gesetzt. Im Bebauungsplan für das Karlsbergareal wurden im Umgang mit der

vorhandenen, eigenen Bausubstanz abweichende Regelungen von der Erhaltungs- und Gestaltungssatzung vorgenommen.

Insgesamt wird deutlich, dass der Anspruch, die städtebauliche Entwicklung im Innenstadtbereich gestalterisch zu lenken und in Teilbereichen die städtebauliche Eigenart erhalten zu wollen und Weiterentwicklungen daran zu orientieren, nicht einer verträglichen Innenentwicklung und Nachverdichtung im Wege steht.

4.2.10 Zur Sensibilität des Themas

Innenentwicklung in und mit bestehenden baulichen Strukturen und deren Bewohnern ist mitunter ein wirklich schwieriges und sensibles Thema. Obwohl in den letzten Jahren viele mutige und wichtige Schritte bei der Innenentwicklung im Bestand in Weinheim gegangen werden konnten, ist die politische Dimension stets von besonderer Bedeutung. So können Umstände auch dann einer Innenentwicklung entgegenstehen, wenn sogar die Eigentumsfrage kein Hindernis darstellt, weil kein Privater beteiligt ist. Dies lässt sich gut am Beispiel der Stahlbadsiedlung im Bereich Schollstraße/Zepelinstraße/Kurbrunnenweg nachvollziehen, die nach wie vor flächig mit eingeschossigen Einfamilienhäusern im städtischen Eigentum bebaut ist. Diese weisen eine stark mangelbehaftete Bausubstanz auf. Der geltende Bebauungsplan aus den 1960er Jahren sieht eine erheblich dichtere, vielgeschossige Bebauung auf den Grundstücken vor. Diese grundlegende Zielstellung ist nachvollziehbar, denn die Lage bietet sich für eine moderne, mehrgeschossige Bebauung an, in der auch gezielt Wohnraum zu sozial orientierten Tarifen, z.B. für die heutigen Bewohner, vorgesehen werden könnte. Auch der Erhalt der maßgeblichen Platz- und Gebäudestruktur des einstigen Kurhauses am Stahlbad ließe sich sehr wahrscheinlich gut integrieren. Ein Impuls, hier über eine entsprechende Innenentwicklungsmaßnahme ernsthaft nachzudenken, ist bisher nicht erfolgt. Die Befassung auf politischer Ebene inklusive einer Begehung vor einigen Jahren führte vielmehr aus unterschiedlichen Gründen zu dem Ergebnis, am heutigen Bestand festzuhalten.

Das Beispiel macht deutlich, wie schwierig sich das Thema Innenentwicklung darstellen kann und zwar selbst bei baulich vergleichsweise eindeutiger Ausgangslage und trotz dem Umstand, dass das liegenschaftliche Heft des Handelns hier allein in städtischer Hand liegt. Damit wird auch noch einmal deutlich, warum sich private Bestandseigentümer mitunter so schwer mit Veränderungen ihres Umfelds tun und Nachverdichtung in der Regel nicht allein mit einer Verordnung oder Anordnung von außen funktionieren kann.

4.3 Innenentwicklung – unbebaute Grundstücke

4.3.1 Baulückenaktivierung auf freiwilliger Basis

Mit der Fragebogenaktion und dem damit verknüpften Beratungsangebot des Programms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ ist die Stadt Weinheim erstmals in eine systematische und flächendeckende Baulückenaktivierung eingestiegen. Auch wenn in der aktuellen Situation des Immobilien- und Kapitalmarktes in Weinheim keine großen freiwilligen Potentiale gehoben werden konnten, empfiehlt die Verwaltung in einem bestimmten Abstand die Abfrage zu wiederholen. Dieser Abstand sollte ca. 10 Jahre betragen, was Hoffnung gibt, dass sich bei einigen Grundstücken die Situation der Eigentümer sowie die Rahmenbedingungen geändert haben.

Außerdem dürfte es mit diesem zeitlichen Abstand gut möglich sein, wieder eine Landesförderung bekommen zu können, soweit das Land die bisherige Förderschiene und Förderpraxis beibehält, was sicher sehr zu empfehlen ist. Unabhängig von dieser flächendeckenden Aktivierungsoffensive steht die Verwaltung natürlich auch sonst jedem Baulückeneigentümer beratend zur Seite. Auch die laufende Genehmigungspraxis zeigt, dass in gewissem Umfang fortlaufend mindergenutzte oder bislang ungenutzte Grundstücke, zumeist infolge eines Eigentümerwechsels, einer Bebauung zugeführt werden.

4.3.2 Größere Innenentwicklungsbereiche mit kleinteiligen Eigentümerstrukturen

Im Rahmen des Projekts „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wurden auch Bereiche identifiziert, bei denen mehrere Baulückengrundstücke mit in der Regel unterschiedlichen Eigentümern einen zusammenhängenden Bereich bilden. Hierzu wurde bereits in Abschnitt 4.1 entsprechende Ausführungen gemacht. Grundsätzlich gilt, dass diese Bereiche im Blick zu behalten sind. Dort, wo Eigentümerabfragen an der Mitwirkungsbereitschaft scheiterten, kann es durchaus Sinn machen, in gewissen Abständen turnusmäßig nachzufassen. Vor allem sollte aber dann, wenn Veränderungen registriert werden, auch abseits des Turnus nachgefasst werden, weil eine veränderte Haltung an einer Stelle oder ein möglicherweise aufkeimendes Mitwirkungs- oder Bauinteresse an einer Stelle einen Dominoeffekt nach sich ziehen kann.

4.3.3 (Re-)Aktivierung von größeren, zusammenhängenden Brach- und Konversionsflächen

Die Aktivierung sowie Reaktivierung von größeren, zusammenhängenden Konversionsflächen haben höchste Priorität in der Weinheimer Stadtentwicklung! Regelmäßig ist der Aufwand für solche Entwicklungen besonders groß, denn sie erfordern ein oftmals kompliziertes Bebauungsplanverfahren. Wichtige Beispiele der letzten 20 Jahre, sind in nachfolgender Tabelle aufgelistet, ohne ausschließliche Beschränkung auf die Wohnnutzung, weshalb sich die Flächengröße auch teilweise zu der in der Tabelle in Kapitel 3 unterscheidet:

Standort	Bebauungsplan Nummer	Wann (ca.)	Hektar
Müllheimer Tal	107, 107.A, 107.B, 1/01-17	2002	3,7
Schlossbergterrasse	108.1	2006	2,9
Weinheim Galerie	1/06-07, 1/06-07a, 1/06-07b	2008	0,6
Zwischen Gleiwitzer Str. und Suezkanalweg	1/01-07, 1/01-07a	2008	2,3
Nördlich am Weiheracker (Ho.sa.)	7/07-09	2009	0,3
Leibnizstr. Nord	1/02-09	2010	1,6
Ehem. Fellspeicher	1/05-09	2010	0,3
Drei Glocken Center	1/08-07	2010	2,5
Multring/Mierendorffstraße	1/05-07	2012	1,0
Ehem. Güterbahnhof	1/01-09	2012	8,7
Östlich am Steinbrunnen (Ho.sa.)	7/07-98c	2015	0,7
Schollstraße, Goerdelerweg	1/05-13	2016	0,8
Ehem. Zulassungsstelle	1/01-16	2018	0,4
GRN-Areal	1/02-16	2020	6,2
			32,0

Sollten sich neue Brach- oder Konversionsflächen ergeben, wird die Verwaltung diese Flächen in jedem Fall weiterhin prioritär angehen (z.B. Albert-Schweitzer-Schule). Gerade eine Entwicklung wie die des GRN-Areals zeigt, welches enorme Entwicklungspotential in solchen Flächen stecken kann.

4.3.4 Allgemeines Vorkaufsrecht

Eines der auch vom Büro Sternemann und Glup benannten Instrumente zur Unterstützung der Innenentwicklung für die Nutzung Wohnen ist das Vorkaufsrecht. Der Gemeinde, die alle notariellen Grundstückskaufverträge für die Prüfung auf Ausübung des Vorkaufsrechts zugestellt bekommt, hat ein allgemeines Vorkaufsrecht (§ 24 BauGB) für „Grundstücke in Gebieten, die nach § 30, 33 oder 34 Absatz 2 vorwiegend mit Wohngebäuden bebaut werden können, soweit die Grundstücke unbebaut sind, wobei ein Grundstück auch dann als unbebaut gilt, wenn es lediglich mit einer Einfriedung oder zu erkennbar vorläufigen Zwecken bebaut ist.“

Das Vorkaufsrecht darf nur ausgeübt werden, wenn das Wohl der Allgemeinheit dies rechtfertigt. Dem Wohl der Allgemeinheit kann insbesondere die Deckung eines Wohnbedarfs in der Gemeinde dienen.

Bei der Ausübung des Vorkaufsrechts hat die Gemeinde den Verwendungszweck des Grundstücks anzugeben. Ein qualifiziertes öffentliches Interesse ist in der Regel anzunehmen, wenn die Gemeinde das Grundstück zur Bereitstellung von Wohnraum erwerben will (EZBK/Stock BauGB § 24 Rn. 78).

Die Verwaltung prüft bereits jeden Kaufvertrag, ob die Voraussetzungen für die Ausübung des Vorkaufsrechts vorliegen und ob dies ausgeübt werden soll. Seit Juli 2019 wird in den Fällen der bisher weitgehend unbebauten Grundstücke im Innenbereich mit den Käufern Kontakt aufgenommen und diese nach ihrer Absicht im Umgang mit dem Grundstück befragt. Bisher gab es circa 34 Fälle (meist etwa ein bis zwei Fälle pro Monat), bei denen unbebaute Wohnbaugrundstücke verkauft wurden. Alle dieser 30 Käufer haben auf Nachfrage der Verwaltung mitgeteilt, dass sie ihr Grundstück innerhalb der nächsten Jahre bebauen werden. Maßnahmen bezüglich des § 24 Abs. 1 Nr. 6 BauGB sind nicht erforderlich, da aufgrund der Baubereitschaft der Käufer (noch) kein Handlungsbedarf gegeben ist und dieser auch nicht absehbar ist. Die Verwaltung wird dies weiter beobachten. Sollten Abweichungen von den Zusagen gemacht werden oder tatsächlich Käufer auftauchen, die nicht das Ziel haben, in den nächsten Jahren eine Bebauung durchzuführen, wird die Verwaltung dem Gemeinderat mit großer Wahrscheinlichkeit vorschlagen, das Vorgehen zu verschärfen. Dies könnte dadurch erfolgen, dass der Gemeinderat grundsätzlich für die für Wohnbauzwecke im Innenbereich geeigneten Grundstücke das Vorkaufsrecht beschließt und die Verwaltung in jedem Verkaufsfall das förmliche Anhörungsverfahren durchführt. Trägt sich der Käufer tatsächlich mit der Absicht, das Grundstück in absehbarer Zeit bebauen zu wollen, unterschreibt er eine rechtlich bindende Abwendungsvereinbarung. Damit wendet er die Ausübung des Vorkaufsrechts durch die Gemeinde ab, muss im Gegenzug aber die Bebauung durchführen. Kommt es nicht zu einer Abwendungsvereinbarung, muss die Stadt konsequenter Weise ihr Vorkaufsrecht ausüben und das Grundstück zu dem zwischen Käufer und Verkäufer vereinbarten Grundstückspreis ankaufen (soweit dieser in gewissen Toleranzgrenzen gemäß dem Verkehrswert angemessen ist) und im Anschluss mit Bauverpflichtung wieder veräußern.

Der Verwaltungsaufwand für die Durchführung dieses Vorgehens ist vergleichsweise hoch, weil Anhörungstermine unter dem Druck einzuhaltender Fristen durchzuführen sind und die rechtlichen Themen den Käufern und ggf. deren Rechtsvertretungen im Einzelnen erläutert und mit ihnen diskutiert werden müssen. Außerdem müsste ein größerer Betrag im Haushalt vorgehalten werden, um in der Lage zu sein, Vorkaufsrechte auch tatsächlich ausüben zu können. Daher legt die Verwaltung Wert darauf, dass vor Einführung eines solchen Vorgehens klar ist, dass und in welchem Umfang es mit dem recht hohen Aufwand möglich ist, eine tatsächliche Verbesserung zu erzielen. Bei den bisherigen Fällen ist aktuell kein Erfordernis zu erkennen, was sicher auch mit der Immobilienmarktsituation und dem massiven Nachfragedruck zusammenhängt.

Darüber hinaus läuft aktuell gerade eine Umfrage zur Vorgehensweise bezüglich des allgemeinen Vorkaufsrechts bei anderen Städten. Daraus ergeben sich möglicherweise weitere Lösungsansätze, die in der Stadt Weinheim angewendet werden können oder Erfahrungen zu dem oben beschriebenen Vorgehen.

4.3.5 Baulücken in jüngeren Wohnbaugebieten

In Weinheim gibt es allein 90 Baulücken mit einer beachtlichen Fläche von insgesamt circa 3,6 ha, die ausschließlich aus den neu geschaffenen Wohnbaugebieten der letzten 30 Jahre übrig geblieben sind. Das Besondere an dieser Kategorie der Baulücken ist, dass die Bebauungsmöglichkeit der Grundstücke allesamt durch einen zum Zeitpunkt der Gebietsentwicklung neuen Bebauungsplan geschaffen wurde. Daher existieren in Weinheim diese in durchaus erheblichem Maße für eine Bebauung sehr gut geeignete Grundstücke mit zeitgemäßem Baurecht und sehr guter Anbindung an den neu geschaffenen Erschließungsstraßen. Diese Grundstücke sind für eine leicht vorzunehmende Bebauung prädestiniert.

Städtische Grundstücke in diesen Neubaugebieten, die nach einer Baugebietsumlegung mit Bauverpflichtung weiterverkauft worden sind, wurden alle bebaut. Das Problem liegt also bei privaten, oftmals über das Umlegungsverfahren an Alteiligentümer zugeteilten Grundstücken, die nach der Baurechtschaffung ungenutzt liegen bleiben, teils über Jahrzehnte. Hierbei gibt es nachträglich keine erfolgversprechenden Eingriffsmöglichkeiten der Stadt in das private Eigentum mit dem Ziel, eine Bebauung durchzusetzen. Erst, wenn diese Grundstücke weiterverkauft werden, kann die Stadt das Vorkaufsrecht ausüben, wobei dies zumeist nicht erforderlich sein wird, weil der Weiterverkauf eines dieser für eine Bebauung sehr gut geeigneten Baugrundstücke in der Regel gerade zum Zwecke der Bebauung erfolgen wird. Soll an der Situation für die Zukunft etwas geändert werden, muss dies früher geschehen. Der einzige Anknüpfungspunkt ist das Verfahren, in denen die Grundstücke in der Regel gebildet werden: das Umlegungsverfahren.

Insgesamt sind bei diesem Thema drei Aspekte von besonderer Bedeutung:

4.3.5.1 Beibehaltung der Bauverpflichtung beim Verkauf städtischer Grundstücke

Soweit dies im Rahmen von „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ anhand der ermittelten Baulücken recherchierbar war, sind alle der Stadt im Rahmen einer Baulandumlegung zugeteilten Wohnbaugrundstücke mittlerweile bebaut, denn sie sind mit einer Bauverpflichtung verkauft worden. Dies unterstreicht nochmals die Bedeutung dieser Verpflichtung in Kaufverträgen der Stadt. Diese mittlerweile in Weinheim übliche Praxis, bei der in der Regel eine Frist von drei bis fünf Jahren (je Zeitpunkt der Beurkundung, bestehender Erschließungsstand des Grundstücks etc.) für die Fertigstellung eines bezugsfertigen Wohngebäudes gewährt wird, ist unbedingt fortzusetzen.

4.3.5.2 Baugebote im Rahmen künftiger Umlegungsverfahren

Die Stadt kann (auch im Zuge einer Baugebietsentwicklung) lediglich für die von der Stadt verkauften Grundstücke eine Bauverpflichtung durchsetzen. Die Festsetzung einer Bauverpflichtung für private Grundstücke hingegen ist schwieriger. Es kann rechtlich nur auf die Möglichkeit des Erlasses des Baugebots im Rahmen von künftigen Umlegungsverfahren bei Wohnbaugebieten zurückgegriffen werden. Gemäß § 59 Abs. 7 BauGB kann die Umlegungsstelle bei der Zuteilung von Grundstücken unter den Voraussetzungen des § 176 BauGB ein Baugebot anordnen.

Die Voraussetzungen der §§ 175 und 176 BauGB müssen jeweils erfüllt sein. Diese Voraussetzungen müssen von der Umlegungsstelle bei Erlass des jeweiligen Gebots nachgewiesen werden können. Die allgemeine Voraussetzung des § 175 Abs. 2 BauGB („alsbaldige Durchführung aus städtebaulichen Gründen erforderlich“, wobei „auch ein dringender Wohnbedarf der Bevölkerung berücksichtigt werden“ kann) gilt in der Umlegung laut Rechtskommentierung als im Regelfall erfüllt.

Es besteht rechtlich die Möglichkeit, ein von der Stadt in Aussicht gestelltes Baugebot durch den „freiwilligen“ Abschluss eines städtebaulichen Vertrages abzuwenden und so ggf. individuelle Anpassungen zu vereinbaren.

Neben der Aufklärung über den Willen der Stadt in den Aufstellungsverfahren von Bebauungsplänen mit Wohnbaugebieten soll zukünftig in neuen Baugebieten bei Zuteilung von Grundstücken in der Umlegung ein Baugebot angeordnet werden. Sollte sich bei den Gesprächen ergeben, dass ein Großteil der Eigentümer nicht bereit ist zu bauen, ist zu hinterfragen, ob das Gebiet dann überhaupt oder nur teilweise entwickelt werden soll. Bei einer teilweisen Entwicklung könnte das Gebiet dann in Bauabschnitte gegliedert werden.

4.3.5.3 Baugebote für bestehende Baulücken der letzten 30 Jahre Durchsetzung einer Bebauung auf noch unbebauten Grundstücken in bereits vorhandenen Neubaugebieten

Der Einsatz des klassischen Baugebots (§ 176 BauGB) für schon bestehende Baulücken erfolgte deutschlandweit bislang nur in Einzelfällen, insbesondere in Großstädten. Festzustellen ist stets ein sehr großer Verwaltungsaufwand für Beratung und Vollzug sowie große Rechtsunsicherheiten, die zu teilweise jahrelangen Gerichtsverfahren führen. Gleichzeitig sind die Erfolgsquoten häufig gering. Das Baugebot kommt daher deutschlandweit nur sehr selten zum Einsatz. In der städtebaulichen Praxis spielt es heute praktisch keine Rolle. Mit der gerade rechtskräftigen Novelle des Baugesetzbuchs, dessen Änderungsgesetz den Namen „Baulandmobilisierungsgesetz“ trägt, hat der Bundesgesetzgeber eine weitere Schwächung statt einer Stärkung des Instruments beschlossen, in dem vom Baugebot Betroffene nun zusätzlich die Möglichkeit haben durch die Angabe von in direkter Linie Verwandten, für die das Grundstück gedacht sein kann, die Anwendung des Baugebots zu verhindern. Diese neue Regelung ist zunächst auf fünf Jahre befristet. Damit ist das Instrument endgültig nicht mehr sinnvoll einsetzbar, denn wer dem Baugebot nicht folgen möchte, kann sich nun schlicht auf einen entsprechenden Verwandten berufen. In der dem Gesetzgebungsverfahren vorangehenden Arbeit der Baulandkommission wurden zum Baugebot auch gegenteilige Vorschläge unterbreitet, die eine Stärkung des Baugebots zur Folge gehabt hätten. Insofern ist nicht ausgeschlossen, dass eine nach der Bundestagswahl neu gebildete Bundesregierung bei der Baulandmobilisierung im Innenbereich zu einer anderen Gesetzgebung kommt. Die Verwaltung wird dementsprechend die Entwicklungen der nächsten Jahre genau beobachten.

Sollte das Instrument aufgewertet und praktikabler werden, dann wird die Verwaltung insbesondere für die ca. 3,6 ha an Grundstücken in den Neubaugebieten der letzten Jahre und Jahrzehnte das Thema in die gemeinderätliche Diskussion einbringen.

4.4 Zusammenfassung und Ausblick

Die möglichen Potentiale und Entwicklungen in Bezug auf den Flächengewinn durch Innenentwicklung wurden in den vorigen Kapiteln ausführlich dargelegt. Zusammenfassend wird folgendes Vorgehen vorgeschlagen:

Innenentwicklung – bereits vorhandene Gebäude

- Aufgreifen der Einzelfälle und Aktivierung der Eigentümer bei nicht fertiggestellten Gebäuden
- Leerstand: die Verwaltung wird weiterhin beobachten, ob sich Veränderungen bezüglich des Wohnungsleerstandes in Weinheim ergeben und Maßnahmen vorschlagen, sofern sich die Entstehung einer Leerstandsproblematik abzeichnen würde.
- Die Verwaltung möchte bei der Entwicklung neuer Gebiete mit einer entsprechenden barrierefreien Wohnraumstruktur insbesondere auf Senioren aktiv zugehen, um sie zum Umzug in kleinere, aber für sie geeignetere Strukturen zu gewinnen, um früher den freigezogenen Wohnraum Mehrpersonenhaushalten zur Verfügung zu stellen.
- Die Verwaltung hält den Zulässigkeitsrahmen von bestehenden Bebauungsplänen oder § 34 in der Zulassungspraxis im Auge, ob und wo Regelungen zu stark der Schaffung weiterer Wohneinheiten im Wege stehen. Falls dies im jeweiligen Kontext sinnvoll erscheint, schlägt die Verwaltung den Gremien eine Änderung vor. Weiterhin werden mit der Aufstellung neuer Bebauungspläne in Bestandslagen, soweit sinnvoll und erforderlich, aktiv Nachverdichtungsmaßnahmen vorgeschlagen.
- Nachverdichtungsmöglichkeiten im Zuge von größeren, zusammenhängenden Wohnungsbeständen der 1950er bis 1970er Jahre hat die Verwaltung im Blick und geht aktiv auf die institutionellen Eigentümer solcher Siedlungseinheiten zu.
- Die Verwaltung geht aktiv auf die Eigentümer von Einzelhandelsimmobilien zu, um für die vertikale Nachverdichtung zu werben. Bei Bedarf wird sie bauleitplanerisch tätig.
- Die Verwaltung geht aktiv auf die Eigentümer der größten, zusammenhängenden Parkplatzflächen zu, um über kompaktere Stellplatzlösungen zu werben. Bei Bedarf wird sie bauleitplanerisch tätig.
- Die Bebauung von innerstädtischen, öffentlichen Parkplätzen soll im Sinne der Nachverdichtung unbedingt weiter thematisiert werden und wird als nächstes im Zuge der Zukunftswerkstatt behandelt.
- Darüber hinaus ist die Verwaltung für klare politische Signale offen, die eine stärkere Umsetzung von Nachverdichtung zum Inhalt haben. Dies sind im Rahmen dieser Vorlage vorrangig die größeren Bereiche mit zusammenhängenden Bereichen, in denen Bebauungspläne eine Innenentwicklung unterbinden (siehe Abschnitt 4.1) oder aber in städtischem Eigentum stehende Bereiche, wie z.B. der Bereich Stahlbad (siehe Abschnitt 4.2.10).

Innenentwicklung – unbebaute Grundstücke

- Freiwillige Baulückenaktivierung durch eine regelmäßige Abfrage (ca. alle 10 Jahre) bei den Eigentümern. Bei Interesse steht die Verwaltung stets beratend zur Seite.
- Sollten sich neue Brach- oder Konversionsflächen ergeben, wird die Verwaltung diese Flächen in jedem Fall weiterhin prioritär angehen.
- Die Verwaltung prüft bereits jeden Kaufvertrag, ob die Voraussetzungen für die Ausübung des Vorkaufsrechts vorliegen und ob dies ausgeübt werden soll. Bei unbebauten Grundstücken im Innenbereich kontaktiert die Verwaltung die Käufer und befragt diese nach ihren Absichten im Umgang mit den Grundstücken. Bei Bedarf soll das Vorgehen verschärft werden.
- Baulückenaktivierung/-vermeidung bei der Entwicklung neuer Baugebiete
 - Beim Verkauf städtischer Grundstücke soll weiterhin eine Bauverpflichtung aufgenommen werden, um eine zeitnahe Bebauung zu gewährleisten.
 - In neuen Wohnbaugebieten soll zukünftig bei der Zuteilung von Grundstücken in der Umlegung ein Baugebot angeordnet werden.
 - Die Verwaltung wird das Instrument des Baugebots in den nächsten Jahren im Auge behalten. Zielstellung ist insbesondere für die ca. 3,6 ha an Grundstücken in den Neubaugebieten der letzten Jahre und Jahrzehnte das Thema in die gemeinderätliche Diskussion einzubringen, sobald von einer erfolgsversprechenden Umsetzung realistischerweise ausgegangen werden kann.

Es wird deutlich, dass die Verwaltung eine ganze Reihe von Aktivitäten vorschlägt, um beim Thema Innenentwicklung noch mehr als bisher Potentiale auszuloten und, wo immer dies sachgerecht möglich ist, Fehlentwicklungen entgegen zu steuern. Es ist klar, dass sich in einigen der Punkte, bei denen heute kein Handlungsbedarf besteht, Änderungen ergeben können, die ein Handeln erforderlich machen können (z.B. bei Aufkommen einer Leerstandsproblematik oder evtl. vermehrt Grundstücksverkäufe, die regelmäßig das Ziel haben, nicht zeitnah zu bebauen). Auch Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen und des gemeindlichen Instrumentenkastens können Anstöße geben, um in bestimmten Bereichen zu überlegen, neue und erweiterte Maßnahmen zu ergreifen. Dementsprechend geht die Verwaltung davon aus, dass die hier benannten Themen auf der mit dieser Vorlage geschaffenen Grundlage über die nächsten Jahre und darüber hinaus regelmäßig Thema im gemeinsamen Austausch von Verwaltung und Gemeinderat sein werden. Unabhängig davon wird die Verwaltung natürlich auch weiterhin konkrete, sinnvolle Nachverdichtungsvorhaben im Rahmen von Bauleitplanverfahren oder der möglichen Änderung von Bebauungsplänen im Bestand in die Gremien einbringen. Hier gibt es in Weinheim bereits eine hohe Entwicklungsintensität, die unbedingt fortgeführt werden soll.

Alternativen:

Natürlich kann in vielen Punkten auch ein anderes Vorgehen der Verwaltung verankert werden. Die Verwaltung hält ihre Vorschläge allerdings für sachgerecht und zwischen Nutzen und Aufwand wohl abgewogen. Die laufende weitere Befassung mit den Themen und die Aktualisierung der Erkenntnisse im gemeinsamen Austausch mit dem Gemeinderat soll dazu führen, dass von beiden Seiten aus stets sachgerecht nachgesteuert werden kann, insbesondere wenn sich Rahmenbedingungen ändern.

Finanzielle Auswirkung:

Aus dem Vorstehenden ist erkennbar, dass die Fortführung bzw. Intensivierung der Bemühungen um die Nutzung von Innenentwicklungspotenzialen zu einem steigenden Aufwand bei der Verwaltung führt. Dennoch ist davon auszugehen, dass die von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen mit der bestehenden Personal- und Ressourcenausstattung noch bewältigt werden können.

Sofern in konkreten Fällen eine umfassende Befassung und Bearbeitung erfolgen soll, z.B. in Form umfangreicher Planungen oder Prüfungen, sind zusätzliche Kosten wahrscheinlich. Wenn sich künftig in einigen Maßnahmenfeldern weitergehende Maßnahmen aus Sicht der Verwaltung anbieten würden, wären diese Gegenstand separater künftiger Beschlussfassungen des Gemeinderats.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Bericht, Büro Sternemann und Glup

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat nimmt den beigefügten Abschlussbericht zum Förderprogramm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ zur Kenntnis und stimmt den Vorschlägen der Verwaltung für das weitere Vorgehen zu.

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

**STADT
WEINHEIM**



FLÄCHEN GEWINNEN DURCH INNENENTWICKLUNG

Abschlussbericht

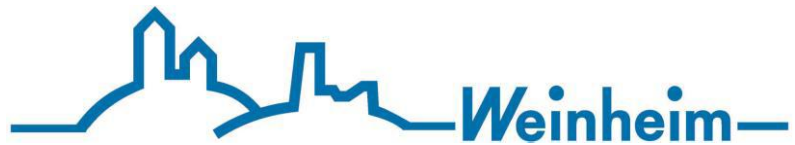
**Stadt Weinheim
Amt für Stadtentwicklung**

in Zusammenarbeit mit

**STERNEMANN
UND GLUP**
FREIE ARCHITECTEN UND STADTPLANER
ZWINGERGASSE 10 74889 SINSHEIM
TEL.: 0 72 61 / 94 34 0 FAX: 0 72 61 / 94 34 34
E-MAIL: INFO @ STERNEMANN - GLUP . DE

Weinheim / Sinsheim im August 2019

**STADT
WEINHEIM**



FLÄCHEN GEWINNEN DURCH INNENENTWICKLUNG



Baden-Württemberg

Gefördert durch das Ministerium für
Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau.

Bearbeitet durch:

Stadt Weinheim
Amt für Stadtentwicklung
Obertorstraße 9
69469 Weinheim

Herr Marx, Frau Schmidt

Tel.: 06201/82-269
Fax: 06201/82-205
stadtentwicklung@weinheim.de

Sternemann und Glup
Freie Architekten und Stadtplaner
Zwingergasse 10
74889 Sinsheim

Herr Glup, Frau Föhner

Tel.: 07261/9434-0
info@sternemann-glup.de

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einführung	4-5
2. Ausgangslage der Stadt Weinheim	5-7
3. Bestandsaufnahme und Analyse	
3.1. Vorgehensweise	8-9
3.2. Bewertung innerörtlicher Freiflächenpotentiale	9-11
3.3. Unbebaute Flächen im Innenbereich, welche Restriktionen unterliegen (Restriktionsflächen)	11
3.4. Synergien mit der Initiative „Raum + Monitor“ der Metropol Region Rhein-Neckar	12
4. Einbeziehung der Eigentümer un bebauter Grundstücke in die Projektarbeit	12-13
4.1. Ergebnis der erfolgten Beteiligung der Grundstückseigentümer anhand der ausgegebenen Fragebögen	13-17
4.2. Auswertung und Analyse der Befragungs-Ergebnisse	17-21
4.3. Gründe, die aus der Sicht der Eigentümer kurz- und mittelfristig gegen eine Bebauung ihrer Grundstücke sprechen	22
5. Betrachtung größerer, zusammenhängender Baulücken als innerörtliche Entwicklungspotentiale	23
5.1. Beispiel Weststadt, Quartier zwischen der „Fliederstraße“ und der „Birkenstraße“	23-26
5.2. Baulücken im Baugebiet „Römerloch“	27-28
5.3. Potentiale im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 220 „Lützelsachsen – Mitte“	28-29
5.4. Weinheim – Sulzbach	29-31
5.5. Weinheim – Hohensachsen	32-33
5.6. Sonstige Bereiche	33
6. Zusammenfassung	34
7. Handlungsempfehlungen, Vorschläge zum weiteren Vorgehen	35-36
Anlage 1 – Pressemitteilungen	37-39
Anlage 2 – Kartierung und Bewertung der vorhandenen Potentiale einer Innenentwicklung in der Stadt Weinheim	

1. Einführung

Der Umfang einer Inanspruchnahme von Flächen im Land Baden-Württemberg zu Siedlungszwecken ist im Zeitraum der Jahre 2000 bis 2018 von 316.701 ha auf 330.479 ha angestiegen. Hinter dieser Zahl steht, wenn auch mit einer abnehmenden Tendenz, eine **tägliche** Inanspruchnahme einer Fläche in einer Größenordnung im Jahr 2010 von ca. 12 ha und immer noch von 4,50 ha im Jahr 2018.

Trotz dieser, auf den ersten Blick positiven Entwicklung sprechen eine Vielzahl ökologischer und ökonomischer, aber insbesondere auch städtebauliche Gründe dafür, mit einem großen Engagement auf allen Ebenen die formulierte Zielsetzung, den nach wie vor sehr hohen Flächenverbrauch in der Zukunft noch deutlicher einzudämmen, weiter zu verfolgen.

Die Inanspruchnahme bisher unbebauter Landschaftsteile zu Siedlungszwecken ist im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, auch im Hinblick auf eine Verantwortung gegenüber den künftigen Generationen, auf ein unvermeidbares Maß zu beschränken.

Die für die städtebauliche und soziale Weiterentwicklung der Kommunen erforderlichen Flächen sollten zukünftig schwerpunktmäßig im Innenbereich gewonnen bzw. reaktiviert werden.

Für diese Forderung sprechen folgende Argumente:

- mit einer deutlichen Reduzierung des Verbrauches von Freiflächen ist der Schutz der Ressource „Boden“ verbunden
- der Erhalt von Ackerböden für die Landwirtschaft
- der Erhalt der erforderlichen freien Flächen, und, damit verbunden, deren Wertigkeit für das Klima, den Temperatenausgleich und die Wasserspeicherung
- Bewahrung der Erholungs- und Landschaftsqualität am Siedlungsrand

- Schaffung kompakterer Siedlungsstrukturen und damit verbundener kürzerer Wege, Reduzierung des Individualverkehr
- Bewahrung und Belebung gewachsener Quartiere und Ortsbilder
- Reduzierung der vorzuhaltenden Infrastruktureinrichtungen (Straße, Ver- und Entsorgungseinrichtungen) und, damit verbunden, weniger Investitions- und Unterhaltungskosten
- Erhaltung, bzw. Wiederherstellung ausgewogener, Altersstrukturen der Bewohner

Durch die Aufnahme der Stadt Weinheim in das Programm „Fläche gewinnen durch Innenentwicklung“ vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-Württemberg sollen die in der Stadt noch vorhandenen Potentiale der Innenentwicklung „aufgespürt“, die Eigentümer von Baulücken und freien Grundstücken sensibilisiert bzw. hinsichtlich einer Nachverdichtung motiviert und aus den Untersuchungen und Gesprächen hieraus Strategien und Handlungsfelder für die nächsten Jahren entwickelt werden.

Die Komplexität, die der Aufgabenstellung „Fläche gewinnen durch Innenentwicklung“ zugrunde liegt, birgt eine Vielzahl an Hindernissen in sich. Diese aufzuzeigen, kurz- und mittelfristig im Stadtgefüge eine punktuelle Nachverdichtung herbeizuführen und aus den speziellen Gegebenheiten für die Stadt Weinheim praktikable, **zukünftig in der tägliche Praxis nachhaltig anwendbare Instrumente zu entwickeln**, waren weitere formulierte Ziele der Verwaltung und der Planer.

2. Ausgangslage der Stadt Weinheim

Die Stadt Weinheim hat aufgrund ihrer Lage im Raum und ihrer Attraktivität, aber auch bedingt durch die Durchführung zahlreicher, auch innerörtlicher Maßnahmen in den letzten Jahren eine deutliche Aufwertung als Wohnstandort erfahren.

Die Einwohnerzahlen stiegen im Zeitraum der Jahre 2011 bis 2018 von 42.935 Einwohnern auf nunmehr 45.284 Einwohner an, welches einem Anstieg von ca. 5,5 % gleichkommt.

In einem annähernd gleichen Verhältnis stieg die Anzahl der im Stadtgebiet zur Verfügung stehenden Wohnungen auf nunmehr ca. 22.530 Einheiten an.

Im Zeitraum der Jahre 2011 bis 2018 wurden die nachfolgend aufgelisteten Bebauungspläne mit der primären Zielsetzung einer Wohnbauentwicklung aufgestellt. Sie weisen eine Fläche von insgesamt 15,4 ha – davon 9,2 ha Potentiale zur Nachverdichtung, Nachnutzung oder Innenentwicklung – auf. Dies ist ein Beleg für die Strategie der Stadt, einen möglichst großen Anteil der erforderlichen zusätzlichen Wohnbauflächen durch eine Reaktivierung zwischenzeitlich nicht mehr oder wenig intensiv genutzter Flächen im Innenbereich zu gewinnen.

Von den 15,4 ha ist lediglich das im Baugebiet „Allmendäcker“ (Bebauungsplan ca. 6,2 ha) noch nicht erschlossen. Alle anderen Baugebiete wurden bereits besiedelt oder stehen noch für eine Bebauung zur Verfügung.

Vergleicht man die Zunahme der Wohnbauflächen in der Stadt Weinheim von 2011 mit 2018, so ist diese von 516 ha auf 533 ha, also um 3,3 % gestiegen, bei einem gleichzeitigen Anstieg der Einwohnerzahl um 5,5 %.

Projekte für eine Wohnbauentwicklung seit dem Jahr 2011 waren:

- 2011 – 1/03-09 Penny Markt, „Freiburger Straße“ (ca. 1,0 ha, Verlagerung Penny Markt auf Gewerbebrache, Nachnutzung Altstandort für Wohnbebauung)
- 2011 – 1/01-11 Zwischen „Friedrich-Ebert-Ring“ und „Konrad-Adenauer-Straße“ (ca. 0,5 ha, Nachverdichtung im Bestand, Wohnungsbau)
- 2012 – 1/905-07 „Multring-Mierendorffstraße“ (ca. 1,1 ha, Nachverdichtung, Wohnungsbau)

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

- 2013 – 094-62c Zwischen „Dresdner-Straße“, „Sudetenstraße“ und „Hammerweg“ (ca. 1,1 ha, Nachverdichtung, Wohnungsbau)
- 2015 – 1/01-13 „Lützelsachsener Straße – Süd“ (ca. 2,5 ha, Nachverdichtung, Wohnungsbau)
- 2015 – 7/07-98c „Östlich am Steinbrunnen“ (ca. 0,7 ha, Wohnungsbau)
- 2016 – 1/05-13 „Schollstraße“ / „Goerdelerweg“ (ca. 0,8 ha, Nachverdichtung, Wohnungsbau)
- 2016 – 5/03-11 „Steingrund Süd“ (ca. 1,1 ha, Nachverdichtung, Wohnungsbau)
- 2018 – 1/03-16 „Allmendäcker“ (ca. 6,2 ha, Neubaugebiet – Wohnnutzung)
- 2018 – 1/01-16 Ehemalige Kfz-Zulassungsstelle (ca. 0,4 ha, Wohnnutzung, Nachnutzung gewerbliches Grundstück, Innenentwicklung)
- 2019 – 1/01-17 „Betentalstraße – Ost“ (ca. 0,8 ha, Innenentwicklung, Baulückenschließung)
- zahlreiche Einzelvorhaben, umgesetzt auf der Grundlage des § 34 BauGB

Die Zahlen des statistischen Landesamtes Baden-Württemberg belegen, dass trotz deutlich gestiegener Grundstückspreise sich das Einfamilienhaus in der Stadt Weinheim nach wie vor großer Beliebtheit erfreut. Der Anteil der in dieser Bauweise errichteten Wohnungen stieg in den letzten 10 Jahren von 61,4 % auf nunmehr 62,6 % an (zum Vergleich liegt der Durchschnitt im Land Baden-Württemberg bei 61,2 %). Von den derzeit in der Stadt Weinheim vorhandenen 10700 Wohngebäuden stellen 6699 ein Einfamilienhaus dar.

Die konstant gebliebene Belegungsdichte von 2,0 Einwohnern pro Wohnung deutet auf einen großen Bevölkerungsanteil hin, der in einem Ein- bzw. Zweipersonen-Haushalten lebt. Dieser Wert liegt geringfügig unter dem Landesdurchschnitt von 2,1 Einwohnern, ist in Deutschland der demografischen bzw. der gesellschaftlichen Entwicklung geschuldet und unterliegt damit nicht der planerischen Einflussnahme der Gemeinde.

Aus diesen statistischen Zahlen der Stadt Weinheim, aber auch anhand der in der Verwaltung registrierten Nachfrage nach Wohnungen kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass sich der für das Bundesgebiet prognostizierte, oben beschriebene Trend auch in der Stadt Weinheim in den nächsten Jahren fortsetzen wird. Dieser wird geprägt sein durch einen deutlichen Anstieg bei den Senioren-Haushalten sowie durch eine Zuwanderung aufgrund des bestehenden Arbeitsplatzangebotes in der Region in der Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen.

Das statistische Landesamt Baden-Württemberg sagt der Stadt bis zum Jahr 2035 eine Zunahme der Bevölkerung um weitere 650 Einwohner (Prognoseansatz für die Stadt Weinheim 2035: 45.921 Einwohner) voraus. Darüber hinaus wird für die Stadt Weinheim in diesem Zeitraum noch eine geringfügig sinkende Belegungsdichte und, preis- und angebotsbedingt, ein ansteigender Trend zu 2- und 3-Zimmer-Wohnungen zu verzeichnen sein. Dieser dürfte auch dem Anstieg älterer Haushalte mit einer verstärkten Nachfrage von anspruchsvollen „urbanen“ Wohnstandorten geschuldet sein.

Im Zusammenhang aller Prognosen über die zukünftig nachgefragten Wohnformen ist darauf hinzuweisen, dass diese stark abhängig sind von den zukünftigen Lebensstilen der einzelnen Generationen. Sie spiegelt somit aus heutiger Sicht insbesondere einen Trend wider.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Ein weiterer Trend, der zu verzeichnen ist, ist die stetig ansteigende Wohnfläche pro Kopf. Dieser Wert lag in Weinheim 1968 bei 24 m²/Person, 1998 bei 43 m²/Person und 2018 bei 50 m²/Person. Dies bedeutet, dass die gleiche Personenanzahl heute mehr als doppelt so viel Wohnfläche als 1968 braucht.

Dieser Trend ist in ähnlicher Form auch bundes- und landesweit erkennbar und leitet sich aus größeren Wohnungen, einer geringen Belegungsdichte und gestiegenen Anforderungen an Wohnraum ab.

Der Bevölkerungszuwachs, die geringe Belegungsdichte, die steigende Wohnfläche pro Kopf und auch die Beliebtheit des Einfamilien-Wohnhauses wirken sich sehr stark auf den Flächenverbrauch aus, welches aus boden- und Klimaschutzrechtlicher Sicht kritisch zu bewerten ist.

3. Bestandsaufnahme und Analyse

3.1. Vorgehensweise

Die Stadt Weinheim verfügt seit den Jahren 2010/2011 über eine Bestandsaufnahme der im Stadtgebiet vorhandenen Baulücken. Hierauf konnten die Verwaltung sowie der beauftragte Flächenmanager zum Beginn des Projektes im Jahr 2017 aufbauen. Sämtliche bisher kartierten Baulücken wurden in einem ersten Programm-Schritt nochmals in Augenschein genommen und damit die Bestandserhebung aktualisiert.

In den Fokus der Betrachtung für die Stadt Weinheim kamen sowohl freie Baugrundstücke in bestehenden klassischen Baugebieten, als auch andere für eine Aktivierung in Frage kommende, ungenutzte oder ungenügend genutzte Grundstücksflächen.

In einer zweiten Planungsphase, wurde die damals vorgenommene Priorisierung und Einstufung aktualisiert und auf die Schwerpunkte des Programmes 2017/2019 abgestimmt. Diese liegen einerseits in der Intensivierung der Bemühungen um eine Aktivierung klassischer Baulücken, andererseits auch in der städtebaulichen Betrachtung solcher Flächen, welche „grundstücksübergreifend“ attraktive Entwicklungspotentiale für das städtebauliche Gefüge darstellen können.

Diese herauszuarbeitenden und letztendlich anhand konkreter Entwurfsvarianten mit den Eigentümern „ins Gespräch zu kommen“, war ein weiterer Schwerpunkt der im Rahmen des Förderprogrammes „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ im Jahre 2017 formulierten Ziele.

Ein wichtiger Baustein des Programmes „Fläche gewinnen durch Innenentwicklung“ ist die Aufnahme eines Dialoges und eines intensiven Gedankenaustausches mit den Bürgern und Eigentümern freier Flächen im Innenbereich der Stadt bzw. der Stadtteile. Es bestand die Hoffnung, dass durch ein aktives Zugehen auf diesen Personenkreis, aber auch durch eine grundsätzliche Schärfung des Bewusstseins der Bevölkerung hinsichtlich des steigenden Flächenverbrauches, die Bebauung bisher noch ungenutzter Flächen angestoßen werden kann. Darüber hinaus soll eine größere Sensibilisierung der Bevölkerung für die hohe Wertigkeit des vorhandenen Siedlungs- und Landschaftsbildes und eine Darstellung der städtebaulichen Zusammenhänge dazu beitragen, die Zielsetzung dieser Projektarbeit zu unterstützen.

Durch den entwickelten Fragebogen, der an 365 Eigentümer von Baulücken ohne größere Restriktionen versandt wurde, sowie durch die hieraufhin geführten Einzelgesprächen mit Grundstückseigentümern galt es herauszufinden, welche Potentiale freier Grundstücke kurz-, mittel- bzw. langfristig einer Bebauung zugeführt bzw. konzeptionell überplant und damit in die städtebaulichen Überlegungen der Stadt Weinheim einbezogen werden können.

Ziel des Programmes ist es auch, die bestehenden konkreten Hindernisse, die es grundsätzlich bei der Innenentwicklung gibt, für das Stadtgebiet aufzuzeigen, diese anhand konkret angedachten Projekten zu vertiefen und die Ergebnisse für eine weitere Bearbeitungsphase zu dokumentieren.

Am Ende des Projektes steht dieser Abschlussbericht der Projektphase der Jahre 2017 bis 2019. Dargestellt werden Erfolge, aber auch die bestehenden Vorbehalte und erkennbaren Hemmnisse, die einer wünschenswerten Siedlungsentwicklung in den bebauten Bereichen entgegenstehen. Ein Ziel des Projektes ist auch, hieraus die erforderlichen Schlüsse zu ziehen und aus den Ergebnissen Handlungsempfehlungen abzuleiten, wie die Innenentwicklung als stetiger Prozess im Bewusstsein der Verantwortlichen in der Verwaltung, bei den politischen Mandatsträgern, aber auch in der Bevölkerung fest verankert und damit weiterhin ein prägender Eckpfeiler aller städtebaulichen Konzepten sein kann.

3.2. Bewertung innerörtlicher Freiflächenpotentiale

Die von der Stadt Weinheim für den Projektzeitraum beauftragten Flächenmanager konnten in der Bestandserhebung auf das im Jahre 2011 erstellte Baulückenkataster aufbauen. Die damalige Bestandserhebung ermittelte ca. 580 Baulücken in der Kernstadt sowie in den Ortsteilen, welche als klassische Baulücke im Bestand, bzw. als „Baufläche mit einem geringen „Aktivierungshemmnis“ eingestuft wurden. Darüber hinaus beinhaltete die damalige Bestandsaufnahme weitere Baulücken der Prioritäten 3 und 4 mit erheblichen Restriktionen.

Diese Baulücken der Prioritäten 3 und 4 wurden in der aktuellen Betrachtung nicht erfasst.

Tabelle 1: Anzahl Baulücken (Grundstücke)

Priorität	Gesamtstadt	Weinheim	Hohensachsen	Lützelachsen	Oberflo.bach	Rippenweier	Ritschweier	Sulzbach
1	391	120	74	88	46	12	6	45
2	193	94	27	20	24	14	0	14

Priorität 1: klassische Baulücke im Bestand

Priorität 2: weder relativ geringer Aufwand noch besondere Aktivierungshemmnisse

Im Zuge des Programmes „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wurden nunmehr diese in der Bestandserhebung 2011 kartierten Baulücken der Stadt Weinheim auf einen aktuellen Stand gebracht und um weitere inhaltliche Aussagen ergänzt.

Als ein positives Ergebnis konnte festgestellt werden, dass 169, damals als Baulücke kartierte Grundstücke zwischenzeitlich bebaut sind. Dies betrifft zu allererst Einzelgrundstücke, welche bei der damaligen Kartierung noch als „Neubaugebiet“ galten und bei denen letztendlich die Aufsiedlung dieser Bauflächen einen längeren Zeitraum in Anspruch nahm.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

In die Aktualisierung der Bestandsaufnahme aufgenommen wurden nunmehr auch Informationen über die derzeitige Nutzung der innenörtlichen baulich nicht genutzten Flächen. Während die klassische Baulücke eine mehr oder weniger gepflegte Wiesenstruktur aufweist, wurden andere, ebenfalls unbebaute Grundstücke in die Garten- und Freiflächengestaltung angrenzender Nachbarhäuser einbezogen. Hierzu kann dann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass von einem Eigentümer zwei Grundstücke zur Vergrößerung des Freizeitbereiches erworben wurden und erst bei langfristigen Überlegungen ggf. eines hiervon für eine der nächsten Generationen bevorratet wird.

Im Zuge der Betrachtung einzelner Baulücken und einer vertiefenden Erörterung wurden in Zusammenarbeit mit der Verwaltung der Stadt Weinheim, die in den Jahren 2011 ausgesprochene Priorisierungen nochmals überprüft und in einzelnen Fällen überarbeitet. Nicht mehr als Baulücke gelistet bzw. heruntergestuft wurden solche Baugrundstücke, die zwischenzeitlich bebaut sind bzw. bei denen eine Bebauung aus verschiedenen Gründen einen unverhältnismäßig hohen, teilweise auch wirtschaftlich nicht abbildbaren Aufwand nach sich ziehen würde.

Unter diesen Gesichtspunkten wurden alle Baulücken, bzw. optionale Bauflächen im Innenbereich nochmals einzeln in Augenschein genommen und neu bewertet.

Dieser Bewertungsansatz führte innerhalb der Programmarbeit zu einer Reduzierung der Anzahl der unter den Prioritäten 1 und 2 kartierten Baulücken.

Von den ursprünglich 584 Baulücken der Prioritäten 1 und 2 **verblieben 415 vertiefend zu hinterfragende Einzelflächen**. Diese Eigentümer wurden in der weiteren Projektarbeit kontaktiert.

Die Baulücken verteilen sich auf die einzelnen Ortsteile wie folgt:

Ortsteil	Baulücken	
	Priorität 1	Priorität 2
Sulzbach	31	11
Weinheim Nord	28	8
Weinheim Mitte	8	12
Weinheim Süd-West	15	--
Weinheim Süd-Ost	38	17
Weinheim West, Ofling/Waid	9	1
Lützelsachsen	68	28
Ritschweier	5	1
Hohensachsen	52	11
Rippenweier	12	11
Oberflockenbach	35	14
gesamt	301	114
	415	

Es bleibt festzuhalten, dass sich die Anzahl der Baulücken zwar einerseits durch die Neu-Priorisierung reduziert hat, andererseits aber auch seit der letzten Bestandsaufnahme 2011 eine rege Bautätigkeit stattgefunden hat. Feststellbar war eine kontinuierliche Nachfrage an Bauplätzen.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Dies hängt mit dem seit Jahren florierenden Immobilienmarkt zusammen, aber auch damit, dass sich Weinheim innerhalb einer Wachstumsregion befindet und darin ein bevorzugter Wohnstandort ist.

Leerstehende Wohngebäude waren nicht Bestandteil der Betrachtung. Im Vergleich zu anderen Kommunen mit einer ähnlich hohen Nachfrage nach Wohnungen, wurden in der Stadt Weinheim im Zuge der intensiven Begehungen diesbezüglich keine Auffälligkeiten registriert.

3.3. Unbebaute Flächen im Innenbereich, welche Restriktionen unterliegen (Restriktionsflächen)

Die Bestandsaufnahme des Jahres 2011 beinhaltet auch Baulücken mit erheblichen Restriktionen.

Zu nennen sind hier:

- **Belange des Denkmalschutzes** (archäologisches Bodendenkmal), welche einer Bebauung entgegenstehen. Es handelt sich hier um Siedlungen, Straßen und Gräberfelder aus der Römerzeit, archäologische Substanzen des mittelalterlichen Dorfes, bzw. eines Klosterhofes, aber auch vermutete Siedlungsstandorte aus der Latenezeit, bzw. der Hallstatt. Dieses gilt insbesondere für die Gemarkung Lützelsachsen, auf der in der Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg eine Vielzahl an archäologischen Kulturdenkmälern aufgelistet ist. Da es sich überwiegend um großflächige Darstellungen handelt, gilt es diesen Sachverhalt im Einzelnen zu hinterfragen.
- **Altlasten bzw. ungeklärte Sachverhalte** bei einer Wiedernutzung „**altlastverdächtige Flächen**“ für eine Wohnbebauung
- **Belange des Naturschutzes**
- **Belange landwirtschaftlicher Nutzungen**
- **Konflikte aufgrund vorhandener Lärmemissionen**, verursacht durch den Straßenverkehr, bzw. durch gewerbliche Tätigkeiten

Im Zuge des Projektes „Flächen gewinnen durch Innentwicklung“ wurden diese Restriktionen nun vertiefend hinterfragt und um weitere, eine Bebauung mitunter ausschließende städtebauliche Belange ergänzt.

Darüber hinaus wurden auch bestehende Vorbehalte in die Betrachtung einbezogen und als „Restriktion“ gewertet, wie beispielsweise in Einzelfällen städtebaulich nicht wünschenswerte Nachverdichtungsmaßnahmen einzelner Grundstücke, beispielsweise zur Wahrung des vorhandenen Ortscharakters.

Durch diese intensive Nachbetrachtung und Wertung bestehender Baulücken war gewährleistet, dass die aktualisierte Erhebung letztendlich auch den tatsächlichen, realistisch nutzbaren Bestand darstellt.

3.4. Synergien mit der Initiative „Raum + Monitor“ der Metropol Region Rhein-Neckar

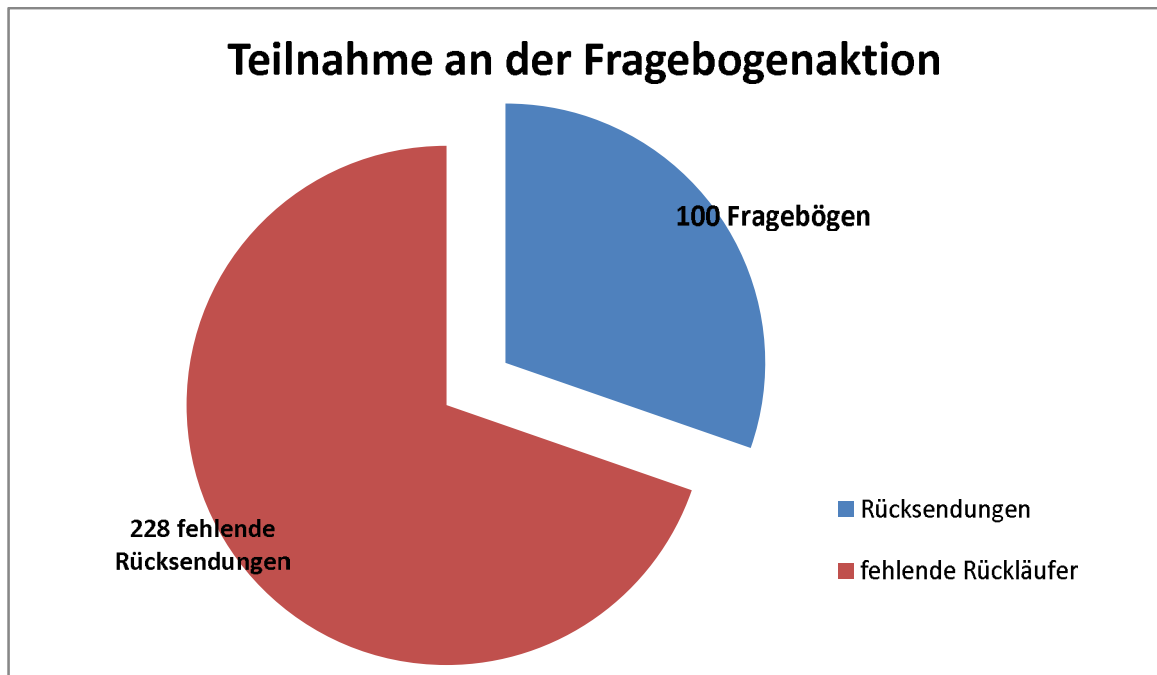
Der Verband Region Rhein-Neckar hat im Vorfeld der von ihm geplanten Teilfortschreibung des Kapitels „Wohnbaufläche“ im Einheitlichen Regionalplan die regionaleinheitliche Erhebungsplattform „Raum + Monitor“ aufgebaut. Mit diesem internetgestützten Instrumentarium können die Kommunen die Erhebungsdaten des Regionalverbandes selbständig bewerten und aktualisieren. Ziel des Regionalverbandes ist es, damit eine systematische Erfassung aller innerörtlichen Potentialflächen zu gewährleisten und damit eine kontinuierliche Fortschreibung der Bestandsanalyse und hierauf aufbauender Flächenstrategien zu ermöglichen. Das Ergebnis kann unter der Voraussetzung, dass die Gemeinden sich aktiv an dem Prozess beteiligen, als eine von allen Seiten anerkannte Grundlage für alle weiteren Planungsprozesse gewertet werden. Die Initiative des Verbandes Region Rhein-Neckar unterstützt die Städte und Gemeinden bei ihren Bemühungen um die bauliche Nutzung und Reaktivierung innerörtlicher Flächen.

Die Erhebung der Innenentwicklungspotentiale durch die Metropolregion Rhein-Neckar erfolgte anhand von Karten und Luftbildern parallel zur Programmarbeit „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ der Stadt Weinheim. In diesem Zeitraum erfolgte auch die Freischaltung der internetgestützten Online-Erhebungsplattform und die damit vorhandene Möglichkeit der Einsichtnahme und Pflege der hierin kartierten Siedlungsflächenreserven durch die Stadt. So konnten die gewonnen Erkenntnisse aus dem Programm „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ mit den Untersuchungsergebnissen der Metropolregion Rhein-Neckar abgeglichen und die erforderlichen Korrekturen, insbesondere hinsichtlich der aus der Sicht der Stadt Weinheim vorhandenen Restriktionen vorgenommen werden.

4. Einbeziehung der Eigentümer unbebauter Grundstücke in die Projektarbeit

Es war der Anspruch der Stadt Weinheim, im Zuge des Programmes mit den Grundstückseigentümern von Baulücken und unbebauten Grundstücken im Innenbereich, die ohne große Schwierigkeiten bebaut werden können, in einen kommunikativen Kontakt zu kommen. Mit dieser Zielsetzung wurden **ein Informationsflyer zum Thema „Innenentwicklung“** (siehe Anhang 1 dieses Berichtes) aufgelegt und ein **Fragebogen für die Eigentümer unbebauter Innenbereichsflächen entwickelt**. So wurde einerseits die kurz- bis langfristige Zielsetzung der Grundstückseigentümer ermittelt, aber auch eine Einschätzung der bestehenden Rahmenbedingungen zur weiteren Entwicklung der jeweiligen Grundstücksparzelle abgefragt.

Versandt wurden durch die Stadt Weinheim 328 Fragebögen an 365 Eigentümer von 319 Baulücken oder Grundstücken mit baulückenähnlichen Teilflächen. Verzeichnet werden konnte ein Rücklauf von 100 Fragebögen, also ca. 30 %.



4.1. Ergebnis der erfolgten Beteiligung der Grundstückseigentümer anhand der ausgegebenen Fragebögen

Die nachfolgende Abbildung dokumentiert den Inhalt des Fragebogens und das mit Zahlen und Diagrammen zusammengefasste bzw. dargestellte Ergebnis:

Stadt Weinheim
Amt für Stadtentwicklung

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“

Auswertung Stand 31.08.2019

Eigentümer-Befragung

Von der Stadt wurden 328 Fragebögen an Eigentümer der „Baulücken“ und „Grundstücke mit baulückenähnlichen Teilflächen“ verschickt.

100 Fragebögen zurück erhalten (= 30,5 %)

Vor- und Nachname bzw. Firma des Eigentümers

Straße, Haus-Nummer des Grundstückes, Flurstück-Nummer

Bitte füllen Sie den Fragebogen durch Ankreuzen (Mehrfachnennungen möglich) bzw. durch Eintragungen aus.
Falls Sie eine Frage nicht beantworten möchten, fahren Sie bitte mit der nächsten Frage fort.
Ihre persönlichen Angaben werden selbstverständlich vertraulich behandelt und sind freiwillig.

Falls Sie Rückfragen zur Befragung, allgemeine Fragen zur Thematik der Innentwicklung oder Beratungsbedarf, z. B. bezüglich der planungsrechtlichen Möglichkeiten zu Ihrem Grundstück, haben, wenden Sie sich bitte an:

Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung
Obertorstraße 9, 69469 Weinheim
Herrn Marx, Frau Friedel
Tel. 06201/82-269

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

oder:

Sternemann und Glup, Freie Architekten und Stadtplaner
Zwingerstraße 10, 74889 Sinsheim
Herrn Glup, Frau Föhner
Tel. 07261/9434-0

1. In Ihrem Eigentum befindet sich ein nicht bebautes Grundstück oder ein großer Teil ist nicht bebaut.
Wie nutzen Sie diese Grundstücksfläche überwiegend?

- 49 aktiv genutzte Gartenfläche (Freizeit- oder Nutzgarten)
- 34 Rasen oder Wiese
- 25 Baumbestand
- 15 Brache – ungenutzte Freifläche

2. Beabsichtigen Sie, ihr Grundstück oder Teile davon ...

- 21 zu verkaufen
- 28 selbst zu bebauen
- 30 Sonstiges: _____

3. Bei Bau- oder Verkaufsinteresse, in welchem Zeitraum?

- 21 2 Jahre
- 14 5 Jahre
- 11 10 Jahre
- 23 Später

4. Bei Verkaufsabsicht:

- 15 Können Sie sich vorstellen, dass Ihr Grundstück, unter Berücksichtigung des Datenschutzes, in eine sogenannte „Baulückenbörse“ aufgenommen wird, so dass private Kaufinteressenten darauf hingewiesen werden?
- 15 Können Sie sich vorstellen, den Verkauf selbst zu organisieren?
- 3 Sonstiges: _____

5. Falls kein Bau- oder Verkaufsinteresse besteht, welche Gründe haben Sie dafür?

- 25 Bevorratung für spätere Eigennutzung (Bebauung)
- 43 Bevorratung für Nachkommen/Erben, etc.
- 18 Grundstück dient der Kapitalanlage
- 11 kein Interesse an Verwertung der Fläche (z. B. Verkauf oder Bebauung)
- 26 Fläche wird als Haus- oder Kleingarten genutzt
- 3 Fläche wird als landwirtschaftliche Nutzfläche benötigt
- 5 komplizierte Eigentumsverhältnisse (Erbengemeinschaften, etc.)
- 2 Lage/Größe/Zuschnitt des Grundstückes
- 6 es ist unklar, welche Bebauung auf dem Grundstück möglich ist

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

- 3 gewünschte Bebauung scheitert bisher an bau-/
planungsrechtlichen Bestimmungen
- 7 Sonstige: _____

6. Ich bin damit einverstanden, dass ein Vertreter der Stadt Weinheim oder des von der Stadt als Flächenmanager bezüglich der Innenentwicklung beauftragten Planungsbüros persönlich und unverbindlich Kontakt mit mir aufnimmt.

- 28 Ja
- 2 zu einem späteren Zeitpunkt – wann?: _____
- 65 Nein
- 5 ohne Angaben

Nicht berücksichtigt sind Anrufe oder persönliche Vorsprachen ohne Fragebogenbeteiligung.

meine Potentialfläche(n):

Grundstück, Flurstück-Nr.: _____

Straße und Hausnummer: _____

Ort: _____

meine Anschrift:

Name, Vorname: _____

Straße und Hausnummer: _____

Ort: _____

Telefon-Nummer privat: _____

mobil: _____

E-Mail: _____

7. Haben Sie Wünsche bezüglich der Entwicklung des Umfeldes Ihres Grundstückes?

- 0 Gebäudeabbrüche auf angrenzenden Flächen
- 9 mehr Frei- und Grünflächen
- 4 Aufwertung durch eine ergänzende (Wohn-)Bebauung
- 2 Stabilisierung der Sozialstruktur,
z. B. durch barrierefreie Wohnformen für alle
- 5 besser ausgebaute öffentliche Verkehrsflächen
- 3 mehr Parkplätze
- 5 bessere Fuß- und Radwege / bessere Verbindungen
- 7 Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs

8. Haben Sie Wünsche oder Anregungen zum Themenfeld der Innenentwicklung
Baulückenmobilisierung – Nachverdichtung?

Von einigen Grundstückseigentümern wurde dieses Antwortfeld verwendet, um auf ihre individuelle Situation hinzuweisen, z. B. dass ihnen oder nahen Familienangehörigen auch das unmittelbar angrenzende, bebaute Nachbargrundstück gehört.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Mehrere Eigentümer nutzten auf diesem Teil des Fragebogens auch die Möglichkeit zur freien Meinungsäußerung, zur Äußerung von Kritik oder generellen Wünschen. Hier wurde beispielsweise der Wunsch nach dem Erhalt bzw. der Neuanlage von Grünflächen im öffentlichen Raum oder nach einer Förderung von privaten Dach- oder Fassadenbegrünungen geäußert.

Von mehreren Eigentümern wurden die bestehenden Lärmimmissionen entlang der B3 angesprochen. Mit einer „grünen Welle“ oder mit Bodenschwellen sollte ihrer Meinung nach hier gegengesteuert werden.

Durch das Verbot von Pultdächern, durch die Änderung einzelner in Bebauungsplänen ungünstig ausgestalteten Bauweisen oder durch strengere Bauvorschriften, z. B. in Verbindung mit Vorgaben der Farbgestaltung, erhoffen sich einzelne Eigentümer günstige Rahmenbedingungen oder eine Aufwertung des Stadtbildes. In gleichem Zusammenhang wurde auch Kritik an einfalllosen Neubauten und dem Verlust einer städtebaulichen Qualität aufgeführt.

Hohes Verkehrsaufkommen, rücksichtsloses Fahren, insbesondere entlang der übergeordneten Straßen, z. B. der B3, wurden als Ursache für den Verlust von Aufenthaltsqualität im Straßenraum genannt.

Der Wunsch nach einer Nachverdichtung wurde nur vereinzelt geäußert, exemplarisch von einem Grundstückseigentümer, der andererseits jedoch seine Fläche selbst als Bevorratung für spätere Generationen vorerst in einem unbebauten Zustand erhalten möchte.

Mehrfachnennungen oder fehlende Antworten kamen bei allen Fragestellungen vor, so dass die Summe der Antworten von der Zahl der abgegebenen Fragebögen zum Teil deutlich abweicht.

Wir möchten Sie bitten, den Fragebogen ausgefüllt bis zum 16.02.2018 zurückzusenden.

Hierfür können Sie den Fragebogen an die Stadt Weinheim, Amt für Stadtentwicklung, Obertorstraße 9, 69469 Weinheim senden, den Fragebogen im Rathaus direkt abgeben, in den Briefkasten werfen oder uns per Telefax (06201/82-205) oder per E-Mail (stadtentwicklung@weinheim.de) zusenden.

Herzlichen Dank für Ihre Mithilfe!



Baden-Württemberg

Gefördert durch das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

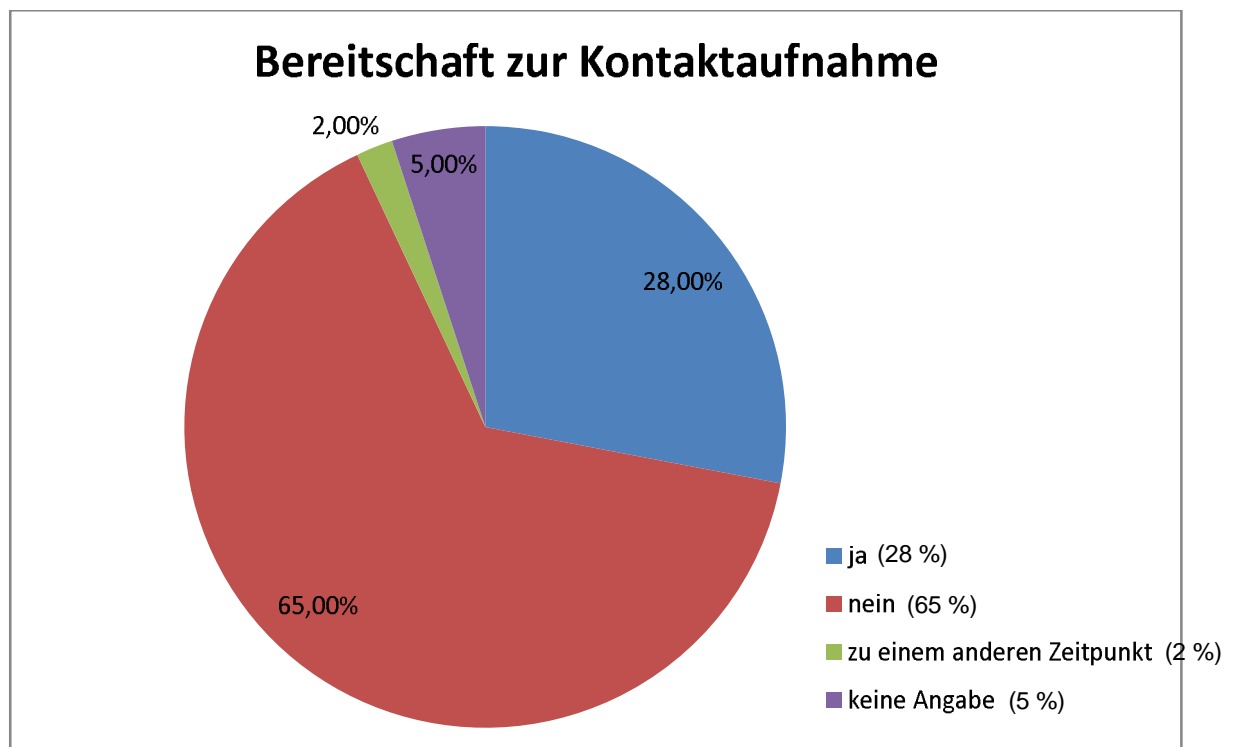
Parallel zu dieser Befragung wurden entsprechende Publikationen in den „Weinheimer Nachrichten“, der städtischen Homepage sowie in der lokalen Presse veröffentlicht.

Auf die abgebildeten Zeitungsartikel in der Anlage dieses Abschlussberichtes wird verwiesen.

4.2. Auswertung und Analyse der Befragungs-Ergebnisse

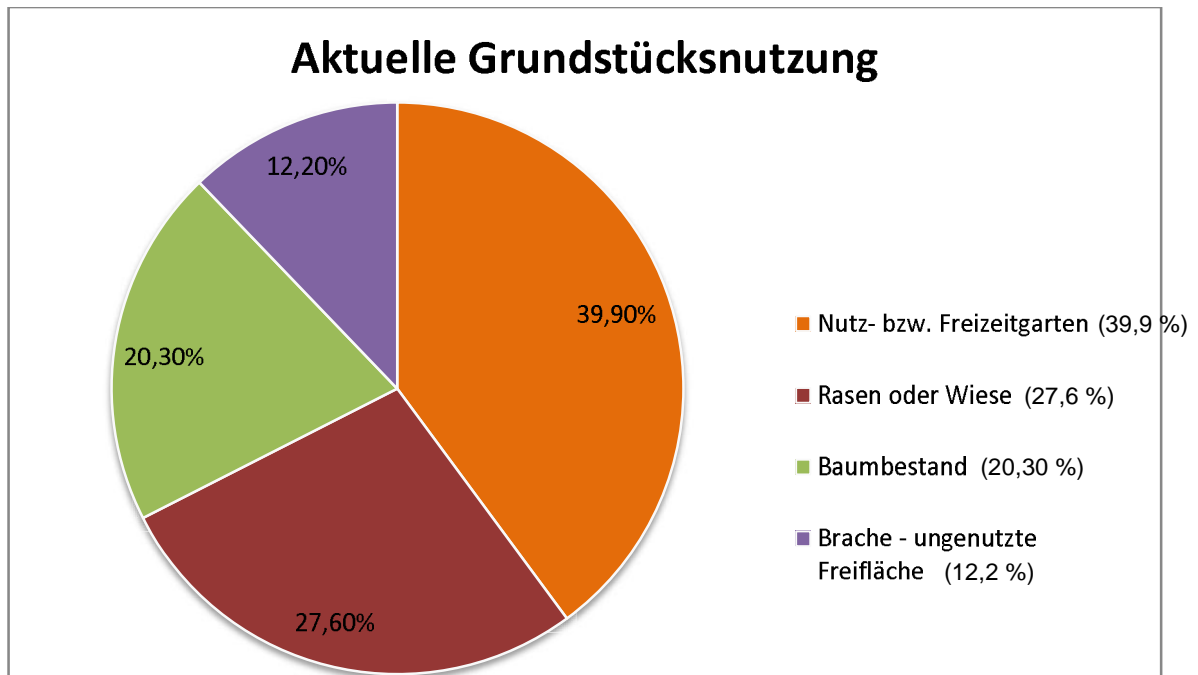
Die inhaltlich wesentlichen Fragen wurden durch die antwortenden Eigentümer unbebauter Grundstücke (N=100) zusammenfassend gemäß den nachfolgenden Diagrammen beantwortet :

Von den 100 eingegangenen Fragebögen zeigten sich nach deren Auswertung lediglich 28 Eigentümer offen für eine Kontaktaufnahme durch die Stadt oder den Flächenmanager. Der Großteil (65 %) war hierzu nicht bereit.

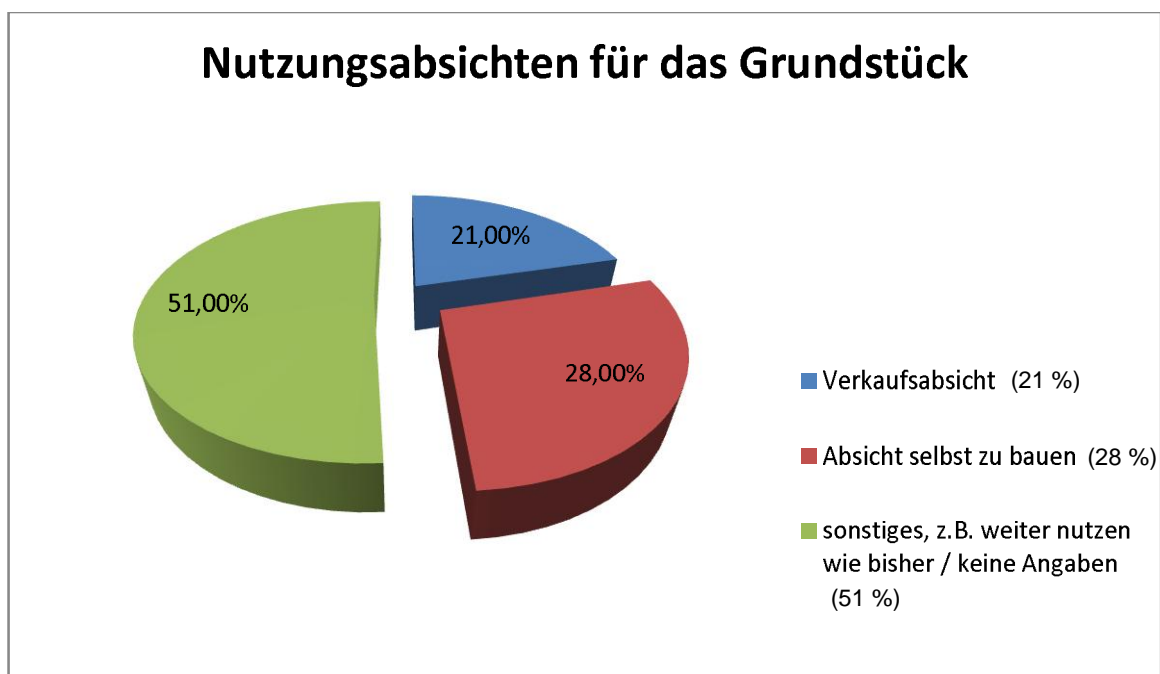


Die Grundstücke werden gemäß der Angaben auf den eingegangenen Fragebögen (N=100) derzeit folgendermaßen genutzt:

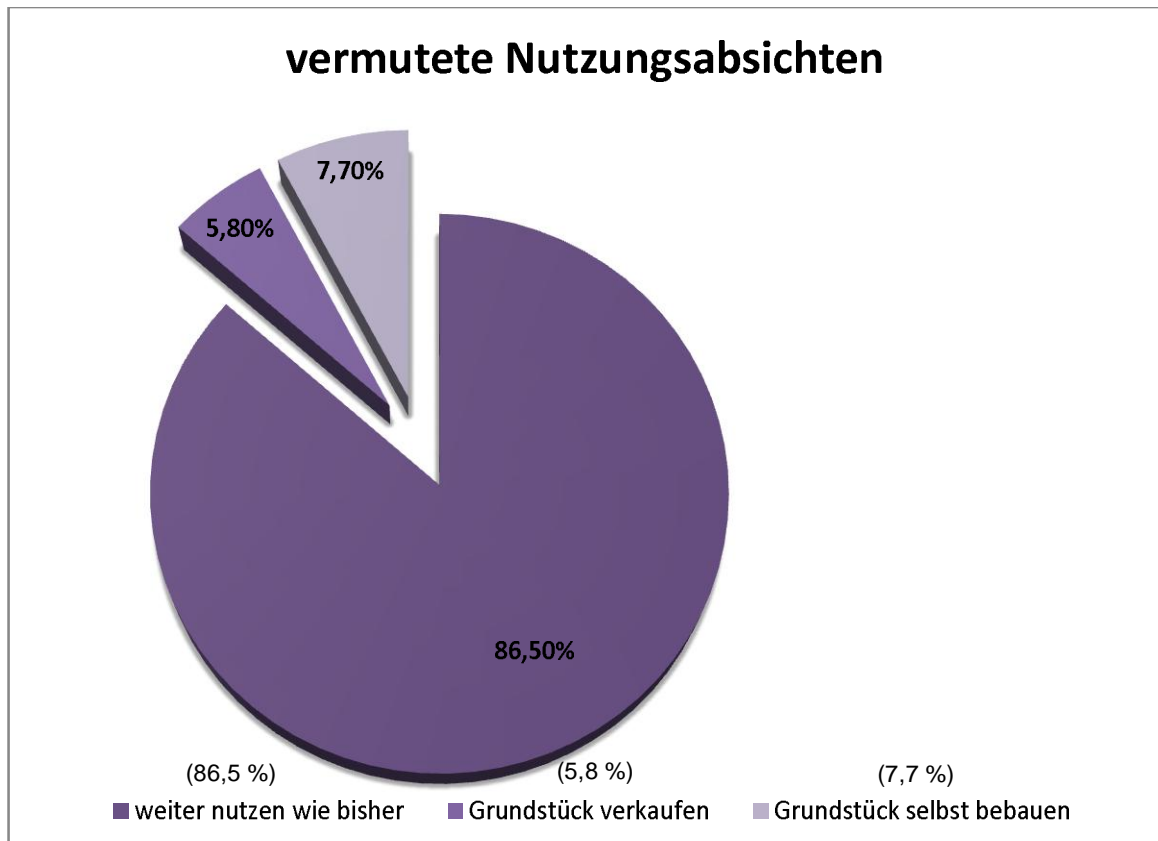
„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**



Diejenigen, die sich an der Fragebogenaktion beteiligten (N=100) äußerten perspektivisch folgende Nutzungsabsichten für ihr Grundstück:



Unter der Annahme, dass die Grundstückseigentümer, die sich an der Befragung nicht beteiligt haben, ihr Grundstück weiterhin so nutzen möchten wie bisher, ergibt sich für die 365 befragten Grundstückseigentümer das im nachfolgenden Diagramm abgebildete Meinungsbild :



Das Ergebnis der Befragung der Grundstückseigentümer vorhandener Baulücken in der Stadt Weinheim kann mit folgenden Kernsätzen zusammengefasst werden:

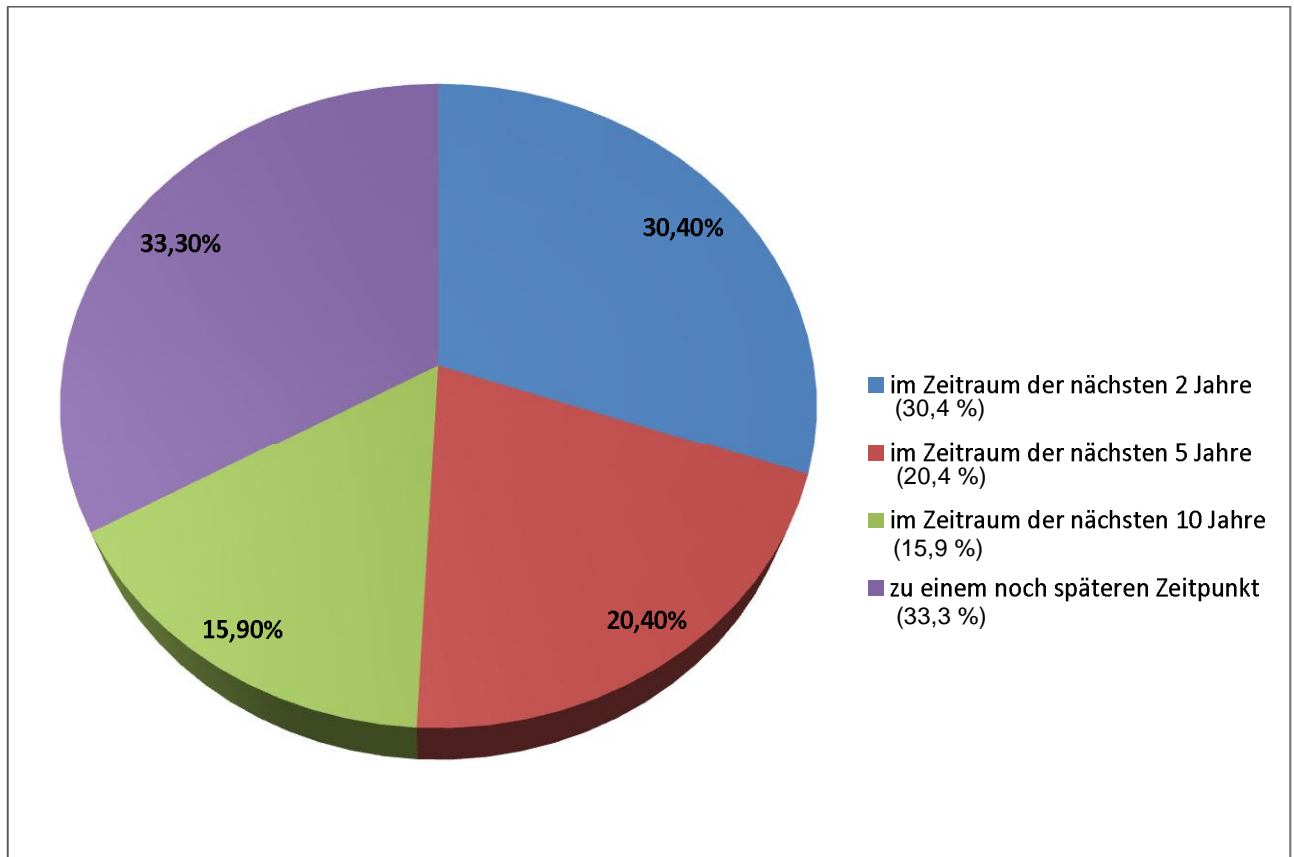
Ein großer Teil der befragten Grundstückseigentümer (228 Fragebögen – ca. 70 %) ist sich zum derzeitigen Zeitpunkt darüber nicht im Klaren, bzw. war leider nicht bereit, der Stadt Weinheim eine Antwort und Einschätzung über die Perspektive einer möglichen baulichen Entwicklung auf ihren Grundstücken zu geben.

Dieses machte sich auch bei telefonischen Ansprachen bemerkbar.

Dennoch war die Initiative der Stadt Weinheim für viele Grundstückseigentümer unbebauter, innerörtlicher Bauflächen, so wurde aus einigen Gesprächen deutlich, ein Gedankenanstoß.

Zum derzeitigen Zeitpunkt ist die Verkaufsbereitschaft bzw. die Absicht der Eigentümer ihr Grundstück einer Bebauung zuzuführen als „äußerst gering“ zu bezeichnen. Sie liegt gemäß der Äußerungen bei maximal 6 % innerhalb der nächsten zwei Jahre.

Etwa 20 % der aktuellen Eigentümer beabsichtigen, ihr Grundstück im Zeitraum zwischen 2 und 10 Jahren zu verkaufen bzw. baulich zu nutzen. Etwa 25 % dieser Eigentümer möchten ihr Grundstück in dieser Zeitspanne selbst bebauen.

Zeitraum bezüglich Bau- oder Verkaufsinteresse

Erwartungsgemäß überwiegt, mit ca. 29 % der an der Befragung teilgenommenen Eigentümer, als Hinderungsgrund das Argument der „Bevorratung“ für ihre Nachkommen, ca. 16,8 % bevorraten für eine spätere Eigennutzung des Grundstückes.

Für ungefähr 12,1 % dient das Grundstück als „Kapitalanlage“. Dass Eigentümer die Grundstücke jedoch zu Spekulationszwecken nutzen, ist aus den Fragebogenergebnissen nicht ablesbar.

Weitere Gründe, die gegen eine Bebauung sprechen, waren die derzeitige Nutzung wie, beispielsweise die Einbeziehung der Grundstücke in Gartenflächen die von dem Grundstückseigentümer derzeit selbst genutzt werden.

Der überwiegende Teil der an der Befragung teilgenommenen Grundstückseigentümer hat den Wunsch, dass das jeweilige Grundstück durch die eigene Familie baulich genutzt wird und damit unverändert erhalten bleibt.

Bis zu dem Zeitpunkt einer Bebauung sollen die Grundstücke, gemäß den abgegebenen Antworten, überwiegend als erweiterte Hausgärten mit Rasen- bzw. Wiesenflächen, häufig auch mit einem Baumbestand gärtnerisch, genutzt werden.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

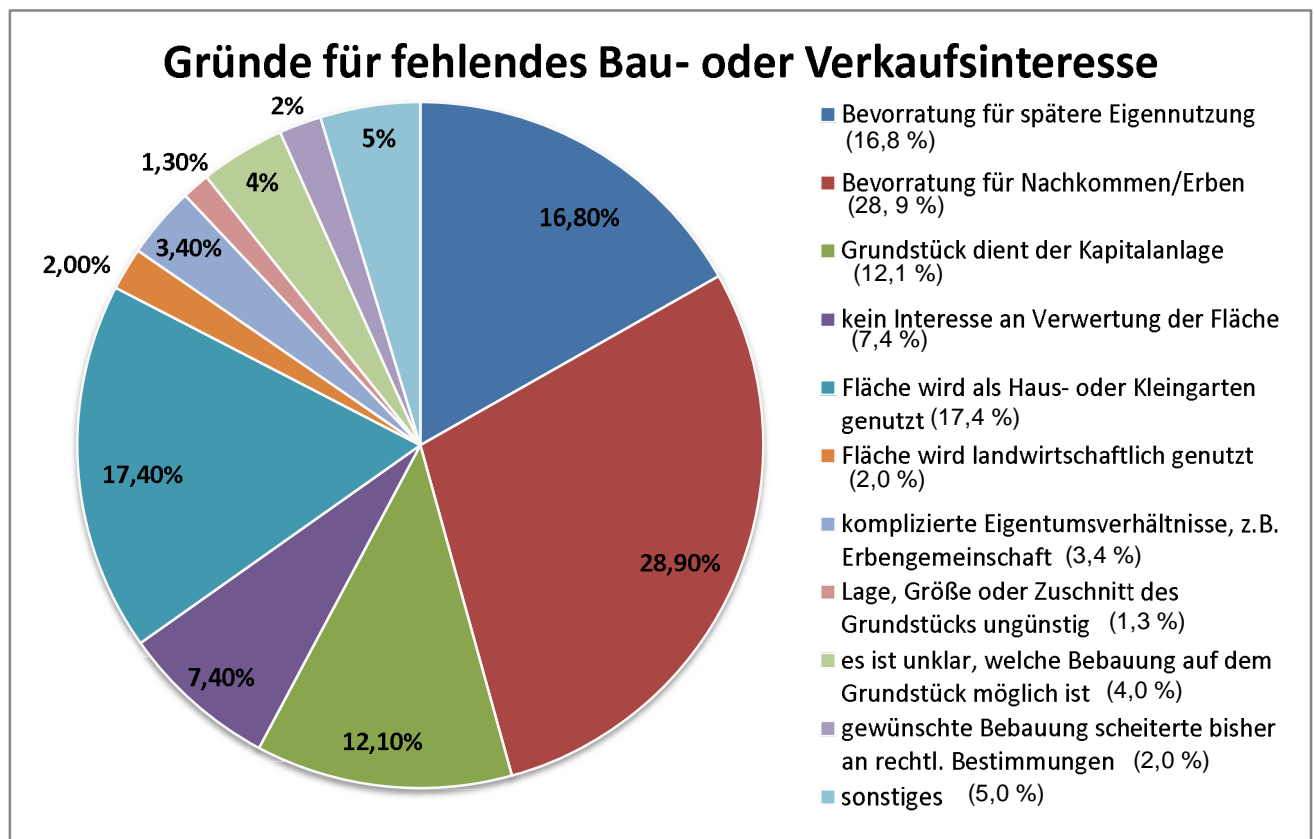
Aus der im Stadtgebiet vorhandenen großen Anzahl an Baulücken und dem Ergebnis auf die Frage, warum diese innerörtlichen Flächen oftmals über Jahrzehnte baulich nicht genutzt werden, müssen bei der Umliegung und Erschließung neuerer Baugebiete, Rückschlüsse für eine notwendige Weichenstellung im Sinne eines sparsamen Umganges mit Grund und Boden gezogen werden.

Auf der Grundlage der abgegebenen Antworten, haben die Mitarbeiter des Amtes für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim bzw. des Büros Sternemann und Glup, Sinsheim, bei den Grundstückseigentümern, die mit einer Kontaktaufnahme einverstanden waren, in persönlich geführten Gesprächen „nachgehakt“, um die ggf. vorhandenen Gründe, die derzeit gegen eine bauliche Inanspruchnahme ihrer Freiflächen sprechen, zu hinterfragen.

Das zusammengefasste Ergebnis veranschaulicht nochmals das breite Spektrum vorherrschender Auffassung bzw. bestehender, oftmals persönlicher Gründe, die gegen eine Bebauung „freier“ innerörtlicher Bauplätze sprechen.

Die gegebenen Antworten sind aber auch Anhaltspunkte dafür bzw. ermutigen in einigen Fällen dazu, zu gegebener Zeit den im Zuge der Projektarbeit „geknüpften Gesprächsfaden“ wieder aufzunehmen und hierdurch im Gespräch zu bleiben.

Die Gründe, weshalb von Seiten der Eigentümer kein Bau- oder Verkaufsinteresse besteht, sind vielfältig. Aus den 100 eingegangenen Fragebögen ergibt sich folgendes Meinungsbild:



4.3. Gründe, die aus der Sicht der Eigentümer kurz- und mittelfristig gegen eine Bebauung ihrer Grundstücke sprechen

Aus den geführten Einzelgesprächen wurde im Zuge der Projektarbeit deutlich, dass die Zielsetzung „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ von vielen der zu einem Gespräch bereiten Eigentümer freier Grundstücke erkannt und auch durchaus als ein weiter zu verfolgendes Ziel begrüßt wurde.

Die Gründe, die dennoch gegen eine kurzfristige Bebauung ihrer Flächen sprachen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Die Innenentwicklung ist ein fortlaufender Prozess. Anreize, durch eine Bebauung bzw. Veräußerung bei der Innenentwicklung kurz- und mittelfristig mitzuwirken, bestehen für viele Eigentümer nicht. Dies kann aller Voraussicht nach erst zu einem späteren Zeitpunkt bei einer veränderten persönlichen Lebenslage der Fall sein.

Es ist festzustellen, dass viele Grundstückseigentümer, die einer baulichen Entwicklung oder einem Verkauf ihrer Grundstücke offen gegenüber stehen, in den letzten Jahren bereits aufgrund der sehr starken Nachfrage am Immobilienmarkt von Projektentwicklern und Bauträgern gezielt angesprochen wurden.

Mit Hilfe finanzieller Anreize wurde so eine größere Anzahl von Grundstücken einer baulichen Nutzung zugeführt.

Dieser Umstand schmälerte letztendlich die Erfolgsaussicht des Projektes „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ noch eine größere Anzahl an Grundstückseigentümern zu motivieren, sich aktiv an der Innenentwicklung ihrer Stadt zu beteiligen.

Die derzeitige Lage am Kapitalmarkt, geprägt durch einen geringen Zinssatz, spricht aus der Sicht vieler Grundstückseigentümer derzeit gegen eine Veräußerung von Grundstücken. Dem Umstand derzeit nicht vorhandener attraktiver Anlagenmodelle steht ein in den letzten Jahren stetig steigender Wert für unbebaute Grundstücke gegenüber.

Die Wertigkeit und Werthaltigkeit von bebaubarem Grund und Boden ist allen Grundstückseigentümern sehr bewusst. Persönliche Überlegungen überwiegen eindeutig gegenüber denen des Allgemeinwohles, so dass die motivierenden Anstöße der Stadt Weinheim oftmals nicht zu dem gewünschten Erfolg führen konnten.

Aufgrund der fehlenden Notwendigkeit sind Eigentümer überwiegend nicht dazu bereit, Einschränkungen hinsichtlich ihrer bisher ungestörten Gartennutzung, individueller Freiräume, aber auch hinsichtlich der bisher bestehenden Aussicht, beispielsweise in bisher begrünte Bereiche, hinzunehmen.

5. Betrachtung größerer, zusammenhängender Baulücken als innerörtliche Entwicklungspotentiale

Eine ganzheitliche Betrachtung innerörtlicher Freiflächenpotentiale kommt zu dem Ergebnis, dass manche unbebauten Grundstücke bzw. Grundstücksteile nur im Zusammenspiel mit angrenzenden, ähnlich strukturierten Freiflächen eine städtebaulich sinnvolle Nachverdichtung ergeben können. Dieses betrifft verstärkt zusammenhängende, als Grünfläche genutzte Grundstücksteile, meistens in straßenabgewandten Bereichen.

Im Zuge des Programms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wurden die unter dieser Fragestellung auf den ersten Blick vielversprechenden und für eine potentielle Nachverdichtung als geeignet anzusehende Flächen benannt und anhand konkreter städtebaulicher Entwürfe die Machbarkeit hinterfragt, aber auch die ggf. erkennbaren Hinderungsgründe aufgezeigt. So wurden im Zuge des Prozesses für die Stadt Weinheim die nachfolgend aufgeführten Flächen exemplarisch überplant:

5.1. Beispiel Weststadt, Quartier zwischen der „Fliederstraße“ und der „Birnenstraße“

In der Weststadt von Weinheim befinden sich zwei innerörtliche Quartiere mit relativ schmalen, aber mit 70 m auch auffallend tiefen Grundstückszuschnitten. Sie stellen auf den ersten Blick Potentiale einer innerörtlichen Nachverdichtung dar. Das exemplarisch „ins Visier genommene Quartier“ wird im Norden von der „Ahornstraße“, im Süden von der „Blumenstraße“, im Westen von der „Fliederstraße“ und im Osten von der „Apfelstraße“ begrenzt.

Informationen durch die Stadt Weinheim – Historie der Nachverdichtung im Bereich zwischen der „Fliederstraße“ und der „Birnenstraße“

Das Gebiet wurde nach 1935 überwiegend mit kleinen, 1-geschossigen Siedlungshäusern (8x7 m) mit ausgebautem Dach und auf jeweils ca. 1.000 m² großen Grundstücken mit großzügigen Gärten als Nebenerwerbs-Siedlung angelegt. Durch zahlreiche Um- und Anbauten hat sich im Laufe der Zeit das Erscheinungsbild der Siedlung verändert.

Die gestellten Bauanträge ließen sich durch § 34 BauGB nur schwierig entscheiden. Um eine ungeordnete Weiterentwicklung des Gebietes zu verhindern, wurde am 05.04.2006 der Beschluss zur Aufstellung des „Bebauungsplan Nr. 1/02-6“ gefasst.

Bei einer Bürger-Informationsveranstaltung am 18.09.2006 wurden Fragebögen an ca. 60 Teilnehmer verteilt. Darin wurde abgefragt, ob die Eigentümer/Mieter/Sonstige mit der vorgeschlagenen Bautiefe von 28 m, gemessen ab der Straßenbegrenzungslinie einverstanden seien, eine geringere oder erweiterte Bautiefe oder eine eigenständige Bebauung im Blockinneren präferieren.

Allein aus dem Bau-Block „Flieder-/Ahorn-/Birnen-/Blumenstraße“ wurden 29 Fragebögen von Eigentümern / Erbgemeinschaften / Nutznießern von 18 Grundstücken zurückgesendet.

Das Meinungsbild sah folgendermaßen aus:

- 20 einverstanden mit vorgeschlagener Bautiefe von 28 m, gemessen vom Fahrbahnrand
- 1 erweiterte Bautiefe von 30 m

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

- 2 erweiterte Bautiefe von 32 m
- 4 erweiterte Bautiefe von 35 m
- 1 neue Erschließung im Block-Innenbereich
- 1 egal, nur keine neue Erschließung

Drei Eigentümer von lediglich zwei Grundstücken hatten keinen Fragebogen zurückgeschickt und stimmten in Stellungnahmen noch für eine Block-Innenbebauung.

Somit hat sich die Mehrheit für die vorgeschlagene und letztendlich auch umgesetzte Bautiefe von 28 m und gegen eine Erschließung des Block-Innenen ausgesprochen.

Hieraufhin sprachen sich sowohl die Verwaltung, als auch die Mehrheit der Stadträte gegen eine weitere Verdichtung des Block-Innenbereiches aus.

Der Satzungs-Beschluss wurde am 23.05.2007 gefasst, der „Bebauungsplan Nr. 1/02-06“ trat am 26.05.2007 in Kraft.

Beide Quartiere sind gekennzeichnet durch eine Randbebauung entlang der genannten Straßen mit überwiegend 2-geschossigen Wohnhäusern, die eine große, grüne Innenfläche umschließt. Aufgrund der unterschiedlichen Intensität der Nutzung der straßenabgewandt gelegenen Grundstücksteile, die vom gepflegten Hausgarten bis zur wild bewachsenen Brachfläche reichen, wurde der aus dem Lageplan gewonnene erste Eindruck bestätigt, dass hier teilweise ungenutzte Freiflächen einer neuen Nutzung zugeführt werden könnten.

Mit dem Hintergrund, dass im Quartier zwischen der „Fliederstraße“ und der „Birkenstraße“ an der Süd-Seite ein großer, freier Grundstücksteil vorhanden ist, über den eine Erschließung in Form eines Wohnweges in die Quartiersmitte ermöglicht werden könnte, wurden für diesen Bereich die nachfolgend exemplarisch abgebildeten Entwurfs-Varianten einer möglichen Nachverdichtung ausgearbeitet.



„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Aufgrund der großen Tiefen der Einzelgrundstücke sollte eine Lösung angestrebt werden, nach der die rückwärtigen Grundstücksteile über eine neu anzulegende öffentliche Verkehrsfläche separat erschlossen werden. Dieses ergäbe für jedes einzelne Grundstück eine bessere Erschließungssituation, vermeidet Beeinträchtigungen für die Nutzung der straßenabgewandten, bestehenden Gebäude und reduziert den erforderlichen Versiegelungsgrad der ansonsten durch die auf jedem Grundstück anzulegenden separaten Zufahrtswege entstehen würden.

Die Entwurfs-Varianten unterscheiden sich hinsichtlich der angedachten Bauweise. Sie reichen von schmalen Einzelhäusern, die jeweils auf die einzelnen Grundstückssituationen abgestimmt sind, bis hin zu einer stärkeren Nachverdichtung in Form einer Hausgruppen-Bebauung.

Die Entwurfs-Skizzen sollen die Vielfalt möglicher Lösungsansätze dokumentieren, setzen jedoch voraus, dass weitestgehend alle bzw. ein Großteil der Eigentümer der Einbeziehung ihrer Grundstücke zustimmen. Dieses gilt sowohl für das zu erzielende Einvernehmen, eine ganzheitliche städtebauliche Lösung umzusetzen, als auch für die Bereitschaft, für die Errichtung der öffentlichen Verkehrsfläche und ggf. für den Umlagevorteil Flächen abzutreten. Darüber hinaus müssen die derzeitigen Grundstückseigentümer gewillt und in der Lage sein, die entstehenden Erschließungskosten zu tragen.

Ergebnis und weiteres Vorgehen

Die dargelegten Entwurfs-Varianten unterstreichen die Sinnhaftigkeit, eine Innenentwicklung in dem Quartier zwischen der „Fliederstraße“ und der „Birnenstraße“ herbeizuführen.

Das Beispiel verdeutlicht jedoch auch die Komplexität der Aufgabenstellung und die zwingende Notwendigkeit, alle von der Maßnahme betroffenen Grundstückseigentümer in ein solches Vorhaben einzubinden. In der Umsetzung bedingt dieses eine hohe Überzeugungskraft eines Projektierers, aber auch ein großes Engagement bei der Suche nach individuellen und allen Beteiligten insgesamt gerecht werdenden Lösungsansätzen.

Nach der im Jahr 2007 eingetretenen Rechtskraft des Bebauungsplanes wurde durch das Amt für Stadtentwicklung der Stadt Weinheim geprüft, ob sich in den vergangenen 12 Jahren die Eigentümerstruktur im Quartier „Flieder-/Ahorn-/Birnen-/Blumenstraße“ zwischenzeitlich entscheidend geändert hat. Hierbei wurde festgestellt, dass von den 23 vorhandenen Grundstücken nur 7 Parzellen neue Eigentümer haben und damit die Entscheidungsgrundlage aus dem Jahr 2007 nach wie vor Bestand haben dürfte.

Gleichwohl kann für ein geändertes Meinungsbild ggf. der Umstand sprechen, dass die Bewohner bzw. Eigentümer zwischenzeitlich altersbedingt in eine andere Lebensphase eingetreten sind und heute, im Jahr 2019, möglicherweise einer Nachverdichtung offener gegenüberstehen.

Auch dürften Kinder zwischenzeitlich in einem Alter sein, in dem sie eine Familie gründen und unter Umständen einen Bauplatz suchen. Die im fortgeschrittenen Alter mühsamer werdende Pflege großer Gartenflächen kann ein weiterer Anlass sein, sich gedanklich einer sinnvollen Nachverdichtung zu öffnen.

Zusammenfassend wird angeraten, diesen exemplarisch ausgewählten und untersuchten Bereich, zusammen mit anderen, in einen stetigen Monitoring-Prozess einzubinden. Dies gilt insbesondere für den Zeitpunkt, an dem ein spürbarer Generationswechsel erfolgt ist bzw. sich dieser abzeichnet.

Eine stetige Aufgabenstellung für die Zukunft sollte es sein, diese langfristig angelegten strukturellen Prozesse zu steuern, zu gegebener Zeit intensiv für eine Mitwirkungsbereitschaft zu werben und, in Abhängigkeit der Gesprächs-Ergebnisse, das bestehende Planungsrecht zu modifizieren.

5.2. Baulücken im Baugebiet „Römerloch“

Im Baugebiet „Römerloch“ sind noch 28 Einzelgrundstücke unbebaut. Im Zuge des Projektes „Fläche gewinnen durch Innenentwicklung“ wurde auch diesen Grundstückseigentümern hinsichtlich ihrer Baulücken ein Fragebogen übersandt. Hierdurch wollten die Mitarbeiter des Amtes für Stadtentwicklung und die Mitarbeiter des Büros Sternemann und Glup herausfinden, ob die Gründe für die zahlreichen, heute noch vorhandenen Baulücken des im Jahr 2001 planungsrechtlich festgesetzten Baugebietes ggf. auch mit zu starken Restriktionen des bestehenden Planungsrechtes zusammenhängen.

Analog zu anderen Baulücken im Stadtgebiet überwogen jedoch in den gegebenen Antworten auch hier die Wünsche, zu einem späteren Zeitpunkt das Grundstück selbst oder durch Familienmitglieder bebauen zu lassen oder es als Kapitalanlage zu bewerten. Lediglich ein Eigentümer gab an, ein geplantes Vorhaben aufgrund der getroffenen Festsetzungen zu den PKW-Stellplätzen nicht realisiert zu haben.

Eine Überprüfung dieses konkreten Sachverhaltes führte allerdings zu dem Ergebnis, dass die Ausweisung der überbaubaren Flächen im Bebauungsplan durchaus Möglichkeiten bietet, das beabsichtigte Ziel mit einem variierten Lösungsansatz stetig zu erreichen.

Der Rücklauf der an die Grundstückseigentümer im Baugebiet „Römerloch“ verschickten Fragebögen gibt keine Hinweise darauf, dass die im Bebauungsplan „Römerloch“ enthaltenen planungsrechtlichen Vorgaben die Ursache dafür sind, dass in diesem Baugebiet noch auffallend viele Baulücken vorhanden sind.

Am Beispiel dieses Baugebietes wird jedoch deutlich, dass der geringe Anteil an Grundstücken, die im Zuge der Umlegung in das städtische Eigentum gelangt sind, letztendlich den hohen Anteil bevorrateter privater Einzelgrundstücke zur Folge hatte.

Der weit größere Anteil an Baugrundstücken wurde im Zuge des Umlegungsverfahrens somit an Privatpersonen mit einem Zuteilungsanspruch **ohne Bauverpflichtung** vergeben. Lediglich zwei Grundstücke wurden der Stadt Weinheim zugeteilt, im weiteren Verkauf mit einer Bauverpflichtung versehen und im Anschluss hieran vertragsgemäß bebaut.

Ebenso war dies der Fall in anderen Baugebieten, z. B. Baugebiet „Sulzbach-West II“ oder „Hohensachsen-West II“ (Bebauungspläne Nr. 306 bzw. 707.A) – auch hier wurden die städtischen Bauplätze mit einer Bauverpflichtung verkauft. Sie sind zwischenzeitlich bebaut, während in diesen Gebieten eine große Anzahl an Grundstücken in privater Hand heute noch als „Baulücke“ kartiert werden müssen.

Zusammenfassend kann die Feststellung getroffen werden, dass ein noch Vorhandensein von Baulücken im Gebiet „Römerloch“ nicht das Versäumnis der Stadt Weinheim war. Sie hat die sich nach der Umlegung in ihrem Besitz befindenden Grundstücke mit einer Bauverpflichtung versehen. Das Beispiel verdeutlicht, dass der Fokus zukünftig, parallel zum Umlegungsverfahren, noch viel mehr auf der Prüfung der Möglichkeit ergänzender Vereinbarungen bei der Zuteilung von Bauplätzen an Privatpersonen liegen muss.

Zur Vermeidung von Baulücken in zukünftigen Neubaugebieten ist es wichtig, nach Wegen zu suchen, juristisch durchsetzbare Bauverpflichtungen auch für privat zugeteilte Grundstücke zu gewährleisten. Dieses kann nach der derzeitigen Rechtslage nur in Form freiwilliger Vereinbarungen erfolgen.

Zwischenzeitlich vorliegende Erfahrungen aus einzelnen anderen Gemeinden zeigen, dass der Abschluss entsprechender Vereinbarungen bei den Zuteilungsbeteiligten einer Baulandumlegung oftmals unter der Voraussetzung akzeptiert wird, dass die Zeiträume für eine Bebauung nicht zu eng ausgelegt werden (z. B. Verpflichtung, einen Bauplatz innerhalb von 6-8 Jahren zu bebauen).

5.3. Potentiale im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 220 „Lützelsachsen – Mitte“

Aufbauend auf dem Dorfentwicklungskonzept aus dem Jahr 1980, hat die Stadt Weinheim nach intensiven Erörterungen im Stadt- und Ortschaftsrat im Jahr 2003 über den historisch gewachsenen innerörtlichen Bereich von Lützelsachsen den Bebauungsplan „Lützelsachsen – Mitte“ gemäß § 30 Abs. 1 BauGB (einfacher Bebauungsplan) aufgestellt. Die in der Begründung für dieses Vorhaben genannten Zielsetzungen waren die „Innenentwicklung im Sinne von Sanierung und Umnutzung“, aber auch eine behutsame Arrondierung der bestehenden innerörtlichen Siedlungsfläche. Die Festsetzungen wurden in einer Abwägung mit der gleichzeitig formulierten Zielsetzung, innerörtliche, zusammenhängende Grünbereiche zu schützen und von einer Bebauung und Versiegelung freizuhalten, getroffen.

Nach wie vor erste Priorität im Sinne der formulierten Zielsetzung „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ muss weiterhin die angestrebte Sanierung und Umnutzung der vorhandenen historisch gewachsenen Bausubstanz haben.

Demgegenüber kann anhand des Bebauungsplanes „Lützelsachsen – Mitte“ mit Blick auf den stark gewachsenen Siedlungsdruck und damit auch auf eine mögliche Inanspruchnahme weiterer Flächen im Außenbereich die Frage gestellt werden, inwieweit in diesem Ortsteil eine innerörtliche Nachverdichtung unter vielerlei städtebaulichen Aspekten, aber auch im Hinblick auf ökologische Fragen sinnvoll und in der Abwägung vertretbar ist.

Im Zuge des Projektes „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wird entgegen der derzeit gültigen planungsrechtlichen Festsetzungen eine behutsame Nachverdichtung im Geltungsbereich des Bebauungsplanes vorgeschlagen.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Hierbei kritisch zu prüfen und in eine dezidierte Abwägung mit Nachverdichtungs-Überlegungen einzubeziehen sind folgende Zielsetzungen:

- Erhalt eines durchgängigen, erlebbaren Grünzuges entlang des „Mühlbach“
- Offenhalten von Kaltluftbahnen entlang des Bachverlaufes und damit Einhaltung der erforderlichen Mindestabstände einer Bebauung zum Bach
- Erhaltung einzelner landwirtschaftlicher Flächen (z. B. Rebflächen) als identitätsstiftende, strukturreiche Hanglagen entlang der „Bergstraße“
- Berücksichtigung der zahlreichen, im „Ortsetter“ ausgewiesenen archäologischen Kulturdenkmale – diese sind im Einzelnen gemäß der Liste der Kulturdenkmale in Baden-Württemberg zu klassifizieren und hinsichtlich einer auch in diesem Sinne vertretbaren Nachverdichtung zu hinterfragen

Der Bebauungsplan „Lützelsachsen – Mitte“ beinhaltet nach der Auffassung des untersuchenden Büros Nachverdichtungs-Potentiale, ohne dass hierdurch die ursprüngliche Zielsetzung des Bebauungsplanes in Frage gestellt werden muss. Hierfür wird eine Einzelbetrachtung der jeweiligen Gegebenheiten und Grundstückssituation erforderlich sein.

Eine behutsame Nachverdichtung muss sich der städtebaulichen Struktur von Lützelsachsen unterordnen und der begrenzten Leistungsfähigkeit der öffentlichen Erschließungsstraßen gerecht werden.

Zusammenfassend wird als Ergebnis der Betrachtung vorgeschlagen, die Inhalte des Bebauungsplanes „Lützelsachsen – Mitte“ im Detail vertiefend zu analysieren, im Ortschaftsrat zu beraten und, ergebnisabhängig, im Anschluss hieran im Ausschuss für Technik, Umwelt und Stadtentwicklung ggf. eine Fortschreibung der planungsrechtlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes zu erörtern.

5.4. Weinheim – Sulzbach

Quartier „Goethestraße – Nördliche Bergstraße – Albert-Schweizer-Straße – Dammweg“

Das in die Untersuchung einbezogene Quartier ist geprägt durch sehr tiefe Grundstückszuschnitte der Bebauung entlang der „Albert-Schweizer-Straße“. Das Aufzeigen einer sinnvollen Nachverdichtung dieser teilweise ungenutzten Freiflächen war ein Teil der vertiefenden Projektarbeit. Entwickelt wurden mehrere Entwurfs-Varianten, auch unter dem Aspekt einer ggf. nur teilweisen bzw. in verschiedenen Abschnitten möglichen Umsetzung. Diese aufgearbeiteten, nachfolgend dargestellten Planungsansätze waren die Grundlage für verschiedene Gespräche mit den hiervon „betroffenen“ Grundstückseigentümern. Bei einer Entwicklung in dieser Form wäre die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – Abschlussbericht



Variante 1



Variante 2

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht****Variante 3**

Die gewählte Vorgehensweise und das Aufzeigen verschiedener Lösungsansätze stellten sich als sinnvoll heraus, obwohl letztendlich während der Laufzeit des Projektes kein Durchbruch in den Gesprächen erzielt werden konnte. Die mit der Idee konfrontierten Grundstückseigentümer von Schlüsselgrundstücken waren in der Mehrzahl derzeit nicht dazu bereit, Flächen für die Errichtung einer öffentlichen Verkehrsfläche zur Verfügung zu stellen.

In den vertiefenden Gesprächen wurden in diesem Quartier die auch hier bestehenden Abhängigkeiten der Grundstückseigentümer untereinander deutlich.

Die als Schlüsselgrundstücke geltenden unbebauten Parzellen, die eine Zuwegung in den straßenabgewandten Bereich ermöglichen würden, erfordern zur Realisierung der Gesamtidee auch das Einverständnis unmittelbar angrenzender Eigentümer.

Die im Zuge der Projektarbeit ausgearbeiteten Entwürfe stellen eine fundierte Basis für weitere, in den nächsten Jahren und Jahrzehnten zu führenden Gespräche und Initiativen dar. Hier gilt es, das sinnvolle Ziel einer innerörtlichen Nachverdichtung beharrlich weiterzuverfolgen. Sich ergebende Veränderungen in den Eigentumsverhältnissen sind hinsichtlich der sich hieraus ergebenden möglichen Chancen für eine Umsetzung bzw. teilweise Umsetzung der städtebaulichen Ideen zu hinterfragen.

Aufgrund des Planungsstandes und der zahlreichen möglichen Entwurfs-Varianten wird dringend angeraten, das Projekt „auf Wiedervorlage“ zu legen.

5.5. Weinheim – Hohensachsen

Quartier „Sachsenstraße“ – „Langwiesenweg“

Der bisher nicht überplante Innenbereich in Nähe des Sportgeländes von Hohensachsen ist geprägt durch, aus heutiger Sicht, sehr große und tiefe Einzelgrundstücke.

Die Bebauung entlang der „Sachsenstraße“ hat sich historisch entlang dieses Straßenzuges entwickelt und prägt diesen durch raumwirksame Gebäude, welche unmittelbar an der Straßenbegrenzungslinie, teilweise mit einer einseitigen Grenzbebauung, platziert sind.

Die nördlich hiervon gelegene Bebauung entlang des „Langwiesenweg“ entstand zu einem späteren Zeitpunkt.

Im Zuge der Projektarbeit „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wurden verschiedene Entwurfsvarianten mit der Zielsetzung entwickelt, auf den bis zu 50 m tiefen Grundstücken mit kleinen, ergänzenden Erschließungs-Maßnahmen eine Nachverdichtung zu erreichen.

Parallel hierzu wurde durch die Verwaltung der Stadt Weinheim, unter Einbeziehung der Feuerwehr, die Frage untersucht, ob aufgrund der durch die vorhandene Siedlungsstruktur vorgegebenen, sehr schmalen Straßenzüge, bei der angestrebten innerörtlichen Nachverdichtung, noch die öffentliche Sicherheit sowie eine ordnungsgemäße Ver- und Entsorgung gewährleistet werden können.

Nach intensiven Gesprächen und einer Ortsbegehung kamen letztendlich alle Beteiligten zu dem Ergebnis, dass, unter der Voraussetzung eines angemessenen Straßenausbaus, entsprechender Regelungen für den ruhenden Verkehr, einem angemessenen Bauvolumen und einer gemäßigten Dichte eine Nachverdichtung in diesem Bereich städtebaulich vertretbar ist.

Eine gleichlautende Aussage gilt, trotz geringer Leitungsquerschnitte, für die Ableitung des Schmutzwassers, aber auch des Oberflächenwassers. Hier sind im Falle einer vertiefenden Überplanung entsprechende technische Vorgaben zu formulieren.

Im Zuge des Planungsprozesses für dieses Quartier wurden auch die Eigentümer der hier vorhandenen Baulücken angeschrieben, deren Grundstücke ohne großen Aufwand und eindeutig nach § 34 BauGB bebaut werden können. Es wurde so um eine Mitwirkungsbereitschaft geworben.

Aus dem Rücklauf dieser Beteiligung musste letztendlich die Schlussfolgerung gezogen werden, dass das Interesse der hier relevanten Grundstückseigentümer, auf deren Flächen eine Nachverdichtung angedacht wurde, derzeit in einem deutlichen Missverhältnis zu dem entstehenden und mit den Eigentümern abzurechnenden Erschließungsaufwand stehen wird.

Die Planskizzen sehen vor, die straßenabgewandt liegenden Flächen von jeweils zwei/drei Grundstücken zusammenzufassen und über einen gemeinsamen Erschließungsstich an das öffentliche Straßennetz anzuschließen. Diese kleinteilige Betrachtung eröffnet der Stadt Weinheim die Möglichkeit, die Konzeptionen in den nächsten Jahren punktuell weiterzuerfolgen und diese, unter Berücksichtigung einer ganzheitlichen

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

Lösung, zu steuern. Relevante Fragen sind hier, neben einer wünschenswerten punktuellen Aufweitung der Straßenquerschnitte, insbesondere die Belange der Entwässerung.



Überlegungen für eine innerörtliche Nachverdichtung im Bereich „Sachsenstraße“ – „Langwiesenweg“

5.6. Sonstige Bereiche

Im Zuge der Projektarbeit wurden noch einige weitere, kleine Gebiete in der Kernstadt und in den Ortsteilen untersucht. Aus datenschutzrechtlichen Gründen werden die Ergebnisse in diesem Abschlussbericht nicht im Detail dargelegt.

Insgesamt musste für diese Bereiche letztendlich die Feststellung getroffen werden, dass die Mitwirkungsbereitschaft seitens der Grundstückseigentümer derzeit nicht vorhanden bzw. das Interesse hieran sehr gering war.

6. Zusammenfassung

Die Komplexität der Aufgabenstellung der Innenentwicklung wurde im Zuge der Ausarbeitung und Erörterung einzelner Lösungsansätze an konkreten Beispielen deutlich. So stießen Verwaltung und Flächenmanager immer wieder auf Grundstückseigentümer mit einem deutlich „gebremsten“ Interesse an einer Mitwirkungsbereitschaft. Dies galt leider auch für Eigentümer von sogenannten „Schlüsselgrundstücken“, welches letztendlich zu einer Zurückstellung konkreter Planungsansätze führte.

In Gesprächen bzw. Resonanzen taten sich folgende Hürden auf:

- kein Interesse aufgrund des persönlichen Wunsches, die derzeit vorhandenen Freiflächen weiterhin nutzen zu können bzw. diese in einem unverbauten Zustand zu erhalten
- kein Interesse am Verkauf, weil die finanzielle Notwendigkeit hierfür fehlt
- kein Interesse am Verkauf bzw. an einer Einbeziehung in eine städtebauliche Gesamtmaßnahme aufgrund fehlender attraktiver Anlagemodelle für die zu erzielenden Erlöse (derzeit vorherrschendes niedriges Zinsniveau)
- kein Interesse aufgrund des fortgeschrittenen Alters der Grundstückseigentümer und der mit einer Konzeption in Verbindung stehenden längeren Planungs- und Realisierungsphasen bzw. aufgrund der anfänglich nicht greifbaren finanziellen Ergebnisse/Risiken

7. Handlungsempfehlungen, Vorschläge zum weiteren Vorgehen

Wie eingangs erläutert, wirken sich der Bevölkerungszuwachs, die geringe Belegungsdichte, die steigende Wohnfläche pro Kopf und auch die Beliebtheit des Einfamilien-Wohnhauses sehr stark auf den Flächenverbrauch aus. Dies ist aus boden- und Klimaschutzrechtlicher Sicht kritisch zu betrachten.

Die Innenentwicklung ist daher prioritär ins Auge zu fassen, um den Flächenverbrauch „auf der grünen Wiese“ möglichst gering zu halten. Gleichzeitig wird die Stadt aber auch vor die Herausforderung gestellt, den Bedarf an Wohnungen zu decken, der vor allem durch die Bevölkerungszunahme zu verzeichnen ist.

Im Rahmen des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ wurde deutlich, dass bei dem Großteil der befragten Eigentümer das Interesse zur Nachverdichtung und zur Baulückenschließung nicht in dem gewünschten Umfang bestand. Die Instrumente, bei denen die Stadt auf eine „freiwillige“ Mitwirkung setzte, wurden angewendet und blieben leider größtenteils erfolglos.

Folgende Maßnahmen mit freiwilliger Mitwirkung können weiterhin von der Stadt ins Auge gefasst werden, jedoch sind diese nicht zwingend erfolgsversprechend, da diese die Mitwirkungsbereitschaft der Bevölkerung voraussetzen :

- Die Stadt sollte Generationenwechsel in den Gebieten, die sich für umfassende Nachverdichtungsmaßnahmen eignen, im Blick behalten, um zu gegebener Zeit die Bereitschaft erneut abzufragen.
- Es wird empfohlen, in den nächsten Jahren bei neuen Baugebieten für alle Grundstückseigentümer eine Bauverpflichtung zu formulieren. Derzeit werden nur die von der Stadt Weinheim verkauften Grundstücke mit einer Bauverpflichtung versehen. Neben den durch die Stadt verkauften Einzelgrundstücken, sollte eine Bauverpflichtung zukünftig auch für die im Zuge einer Umliegung in privater Hand verbleibenden Parzellen gelten. Dies soll auf der Grundlage freiwilliger Vereinbarungen erfolgen. Nur so kann zukünftig in Neubaugebieten das Entstehen von über einen langen Zeitraum ungenutzter Bauplätze verhindert werden.
- Bei größeren Maßnahmen der Innenentwicklung mit einem zu erwartenden hohen Verwaltungsaufwand könnte ein interner bzw. externer „Kümmerer“ hinzugezogen werden, der die im Zuge des Programms erarbeiteten Grundzüge und planerischen Ansätze mit Beharrlichkeit weiterverfolgt, bestehende Signale aufgreift und durch planerische und kommunikative Lösungsansätze letztendlich mittel- und langfristig Teilerfolge erzielen kann.
- In die Thematik einbezogen werden sollte auch eine persönliche Beratung, bzw. sollten Anstöße an die ältere Generation gegeben werden, ggf. einen Wohnungswechsel in barrierefreie Neubauten oder Mehrgenerationen-Wohnanlagen vorzunehmen, um hierdurch Wohnraum (zurück) zu gewinnen, aber auch um einen Generationenwechsel in Quartieren zu ermöglichen.
- Im Zuge des stetig weiterzuführenden Prozesses müssen Lösungsfindungen flexibel ausformuliert und durch die Verwaltung, bzw. durch einen Flächenmanager, in Varianten weitergedacht und zwischen gegenläufigen Interessen vermittelt werden.

„Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“, Stadt Weinheim – **Abschlussbericht**

- Die Zielsetzung ist beharrlich im Auge zu halten. Dabei sind in weiterführenden Gesprächen gangbare Wege mit viel Kreativität zu entwickeln.

Die Stadt sollte aufgrund der erlangten Ergebnisse auch den Einsatz von Zwangsmitteln prüfen.

Dabei kommen nachfolgende Instrumente in Frage, die hier nur kurz angerissen werden, denn eine tiefere Auseinandersetzung ist nicht Teil dieser Beauftragung.

Eine Prüfung durch die Stadt ist aber in jedem Fall zu empfehlen :

- Bei Verkäufen von Schlüsselgrundstücken sollte weiterhin die Ausübung des Vorkaufsrechtes geprüft werden. Es ist anzustreben, dass die Stadt die Grundstücke, die für eine Nachverdichtung eine zwingende Voraussetzung sind, ankauft, um damit in Zukunft einen besseren Einstieg in planerische Maßnahmen zur Innenentwicklung zu haben. Verkäufer sind nach den Vorgaben des § 28 BauGB dazu verpflichtet, der Gemeinde den Inhalt des Kaufvertrages unverzüglich mitzuteilen. Diese Mitteilung erfolgt in der Regel durch die Notariate. Die Stadt prüft jeden Kaufvertrag auf das Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausübung des Vorkaufsrechtes und wägt deren Sinnhaftigkeit ab.
- Der Gemeinderat und die Verwaltung sollten gemeinsam über weitergehende Instrumente zur Nachverdichtung diskutieren. Ein Vorschlag wäre die konsequente Ausübung des allgemeinen Vorkaufsrechtes bei unbebauten Grundstücken in den Gebieten, die nach §§ 30, 33 oder 34 BauGB vorwiegend mit Wohngebäuden bebaut werden können.
- Des Weiteren könnte auch das Aussprechen eines Baugebotes sowie eines Modernisierungs- und Instandsetzungsgebotes, bei Vorliegen der hierfür erforderlichen Voraussetzungen und einer rechtssicheren Anwendung, soweit möglich ein hilfreiches Instrument zur Nachverdichtung sein. Bei der rechtlich in der Regel schwierigen Anwendung dieser städtebaulichen Gebote ist eine konsequente Handhabung unabdingbar.

Anlage 1 Pressemitteilungen**Stadt will Baulücken schließen**

WEINHEIM, 21.02.2018

Diesen Artikel Senden Drucken Leserbrief

38



Weinheim. Die Nachfrage nach Wohnraum wächst, Städte wie Weinheim versuchen, das Problem durch die Ausweisung von Neubaugebieten zu lösen. Der Nachteil: Ackerflächen, Wiesen und Felder ringsherum werden immer weniger. Doch es gäbe noch eine andere Möglichkeit: „Würde man alle innerörtlichen Baulücken schließen, bräuchte man keine Neubaugebiete mehr“, sagt der Architekt und Stadtplaner Dietmar Glup aus Sinsheim. Gemeinsam mit seinem Büro Sternemann + Glup hat das Amt für Stadtentwicklung deshalb ein Projekt gestartet, um die Innenentwicklung Weinheims voranzutreiben. „In Weinheim gibt es eine Menge Potenzial“, sagt Glup. Und genau das soll nicht ungenutzt bleiben.

„Wir haben mithilfe eines Wohnbaulandkatasters untersucht, wo noch Potenzial für eine innerörtliche Bebauung vorhanden ist“, sagt Alisa Friedel vom Amt für Stadtentwicklung. 313 solcher Potenzialflächen, auf denen weniger als 50 Prozent verbaut sind, gibt es in Weinheim und auch innerhalb der Ortsteile wie Oberflockenbach, die bebaut werden könnten, allerdings derzeit noch als Gärten oder Brachland genutzt werden. Die Stadt hat nun 367 Grundstückseigentümer angeschrieben und sie darum gebeten, einen Fragebogen auszufüllen. Ob sie sich vorstellen könnten, ihr Grundstück für eine Bebauung zu verkaufen? Oder es gar selbst zu bebauen? Wenn nein, warum nicht? Solche und ähnliche Fragen sollen auf freiwilliger Basis beantwortet werden.

Etwa 100 Fragebögen hat Friedel bereits zurückbekommen. „Der Tenor ist gemischt. Manche möchten beispielsweise die freie Fläche für ihre Kinder oder Enkel aufbewahren“, sagt Friedel. Andere schrecken aufgrund der niedrigen Zinsen vor einem Verkauf zurück oder fühlen sich zu alt, um noch mal selbst ein Bauprojekt zu starten. „Aber wenn wir nur einen kleinen Teil aktivieren können, dann ist das auch wichtig und hilft, außerorts Flächen zu sparen“, sagt Glup. Die innerörtliche Bebauung habe aber noch andere Vorteile: Die alten Quartiere sind gewachsen, ihre Struktur kann erhalten bleiben.

Konkret geht es um verschiedene Bauformen: Um Einfamilien- und Reihenhäuser oder ganze Wohnkonzepte. „Es gibt auch Quartiere, bei denen sich mehrere Grundstückseigentümer zusammenschließen müssten, um sie bebaubar zu machen. Dafür braucht es ein gemeinsames Konzept“, so Glup. Sein Team und die Stadt Weinheim bieten interessierten Grundstückseigentümern deshalb auch eine individuelle Beratung an.

Informationen gibt es beim Amt für Stadtentwicklung, (E-Mail: stadtentwicklung@weinheim.de; Telefon 06201/82 367). Einen Info-Flyer und den Fragebogen zum Download gibt es unter www.weinheim.de (Reiter Stadtentwicklung – Aktuelle Beteiligungen). vmr

Der Auftrag: Lücken finden und auffüllen

WEINHEIM, 29.06.2017

[Diesen Artikel](#) [Senden](#) [Drucken](#) [Leserbrief](#)

11



Weinheim. Eine qualifizierte Innenentwicklung, die stets auch eine gezielte Aktivierung von Baulücken beinhaltet, ist die flächenschonendste Art der Stadtentwicklung. Darin sind sich die Experten einig, auch im Weinheimer Rathaus. Bereits mit der Erstellung eines Baulückenkatasters und zuletzt im Kontext mit dem Planungsbeginn beim Neubaugebiet „Allmendäcker“ hat das Amt für Stadtentwicklung konkrete Baulückenaktivierungsmaßnahmen angekündigt. Allerdings ist das Fachamt für die aufwendige Durchführung dieser Maßnahmen aufgrund seiner hohen Auslastung darauf angewiesen, sich dazu Hilfe von außerhalb zu holen. Das teilt die Stadt Weinheim in einem Schreiben mit.

Da kam ein Schreiben aus dem Stuttgarter Wirtschaftsministerium jetzt genau richtig. In diesem Schreiben bestätigt das Ministerium der CDU-Ministerin und früheren Kommunalpolitikerin Dr. Nicole Hoffmeister-Kraut die Förderung dieser Aufgabe aus Landesmitteln in Höhe von 28 700 Euro für Weinheim. Die Fördermittel decken in etwa 70 Prozent des Aufwandes ab, den das Amt für die Erfüllung der Aufgabe ermittelt hat.

Wichtiger Baustein

Dafür wurde beim Land die Förderung eigens beantragt, und zwar auf der Grundlage konkreter Angebote von Expertenbüros. Die damit verbundene Tätigkeit eines Flächenmanagers für Weinheim wird sich über die nächsten gut zwei Jahre erstrecken.

„Dies ist ein wichtiger Baustein der Stadtentwicklung, und wir sind froh, dass wir jetzt loslegen können“, erklärt Sven-Patrick Marx, der Leiter des Amtes für Stadtentwicklung. Er verweist darauf, dass es in Weinheim eine dreistellige Zahl von Baulücken der ersten und zweiten Priorität gibt. Deren Eigentümer sollen nun über den Flächenmanager angefragt und im Bedarfsfall auch individuell beraten werden, um auszuloten, ob und inwieweit eine entsprechende Innenentwicklung auf diesen Flächen möglich ist. Flächenmanager, so das Wirtschaftsministerium, agieren als Bindeglied zwischen kommunaler Verwaltung und Grundstückseigentümern, Investoren und anderen Akteuren. Seit 2009 hat das Land mit dem Förderprogramm rund 250 Projekte mit einem Fördervolumen von insgesamt rund 5,5 Millionen Euro unterstützt.

Viele Flächen bleiben weiter ungenutzt

WEINHEIM, 15.10.2018

Die Stadtverwaltung Weinheim ist auf der Suche nach Baulücken.

Diesen Artikel [Senden](#) [Drucken](#) [Leserbrief](#)

302



Weinheim. „Innenentwicklung“, so lautet ein zentraler Begriff moderner und nachhaltiger Stadtentwicklung. Er beschreibt die Zielsetzung und Strategie, den zukünftigen Flächenbedarf durch die Nutzung innerörtlicher Flächen zu decken, um damit im Gegenzug die Ausweisung von Flächen auf der „grünen Wiese“ möglichst gering zu halten.

Im Weinheimer Rathaus beschäftigt sich das Amt für Stadtentwicklung seit einigen Jahren mit dem Thema. Das teilt die städtische Pressestelle mit. So gab es schon im Jahr 2011 eine Bestandserhebung in den Siedlungsgebieten.

Um weitere Informationen über diese Potenzialflächen für den Wohnungsbau zu erhalten und mehr über eine mögliche Bebaubarkeit zu erfahren, wurden nun im Rahmen des Förderprogramms „Flächen gewinnen durch Innenentwicklung“ vom Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau auch in Weinheim weitere Schritte unternommen. Seit 2017 wurden mehr als 320 Grundstückseigentümer angeschrieben und darum gebeten, ihre Wünsche und Absichten bezüglich ihrer wohnbaulich nutzbaren Baulücken in einem Fragebogen darzustellen. Beigefügt wurde den Schreibern jeweils ein Flyer, der über das Thema „Innenentwicklung“ informiert.

Der Rücklauf der Fragebögen liegt bei knapp 30 Prozent der angeschriebenen Grundstückseigentümer, wie die Stadtverwaltung nun mitteilt. Die Auswertung der Fragebögen hat ergeben, dass fast 40 Prozent der Befragten diese Flächen als eine Art „Vorrat“ für ihre Nachkommen ansehen. Etwa 20 Prozent der Eigentümer beabsichtigen, ihr Grundstück im Zeitraum der nächsten zehn Jahre zu verkaufen. Circa ein Viertel der Befragten möchte sein Grundstück in dieser Zeitspanne selbst bebauen und für ungefähr 15 Prozent dient das Grundstück als „Kapitalanlage“. Zwischenzeitlich gab es zwischen dem Amt für Stadtentwicklung und dem kooperierenden Büro Sternemann und Glup aus Sinsheim vertiefende Kontakte mit den Eigentümern, die hierzu ihr Einverständnis erteilt haben.

Fazit des Fachamtes: Die geringe Rücklaufquote und die insgesamt geringe Bau- und Verkaufsbereitschaft der Eigentümer zeigen die große Diskrepanz zwischen dem hohen vorhandenen Potenzial an nutzbaren Baulücken und der nur in geringem Umfang bestehenden Möglichkeit, das Potenzial für die wohnbauliche Innenentwicklung auch nutzen zu können. Hier werde zu überlegen sein, ob und wie künftig eine stärkere Mobilisierung erfolgen kann. Nach Abschluss des geförderten Projektes wird dies im Rahmen einer Gemeinderatsvorlage erfolgen, in der die Ergebnisse vorgestellt werden. Durch die gute wirtschaftliche Lage, das kulturelle Angebot und die hohe Lebensqualität weist Weinheim als Wohnstandort eine hohe Attraktivität auf, sodass, anders als in vielen Regionen Deutschlands, ein starker Siedlungsdruck zu verzeichnen ist.

Alle interessierten Bürger sind eingeladen, sich beim Amt für Stadtentwicklung (E-Mail: stadtentwicklung@weinheim.de, Telefon 0620 1/ 82367) und auf der städtischen Homepage zu informieren und sich mit ihrer Bereitschaft zur baulichen Nutzung von Baulücken einzubringen.

Beschlussvorlage

Federführung:

Amt für Klimaschutz, Grünflächen und technische Verwaltung

Drucksache-Nr.

128/21

Geschäftszeichen:

601 - Nu

Beteiligte Ämter:

Amt für Stadtentwicklung

Amt für Vermessung, Bodenordnung und Geoinformation

Stadtarchiv

Datum:

05.08.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Benennung von Straßen im Baugebiet "Viernheimer Straße/Fichtestraße" (ehemaliges GRN-Areal)

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt, für die in Anlage 1 gekennzeichnete Planstraße A den Namen „Ramat-Gan-Straße“ und für die Planstraße B den Namen „Hannah-Arendt-Straße“ zu vergeben.

Verteiler:

1 x Protokollzweitschrift
1 x Amt 32
1 x Amt 61
1 x Amt 62
1 x Amt 63
1 x Amt 66
1 x Akte 661/291 IV

Bisherige Vorgänge:

Keine

Beratungsgegenstand:

Im Baugebiet „Viernheimer Straße/Fichtestraße“ (ehemaliges GRN-Areal) sind für die in Anlage 1 als Planstraßen A und B gekennzeichneten Straßen Namen zu vergeben.

Rechtsgrundlage für die Benennung von Straßen, Wegen und Plätzen ist § 5 Abs. 4 der Gemeindeordnung. Danach ist folgendes zu beachten:

- Gleichlautende Benennungen innerhalb der Gemeinde sind unzulässig.
- Keine Verwendung von Namen noch lebender Personen wegen Abklärung des Geschichtsbildes (Empfehlung laut Kommentierung)

Benennung der Planstraße A:

Es ist ein selbstverständliches Bedürfnis die Partnerstädte Weinheims durch die Benennung einer Straße oder eines Platzes im Stadtbild zu verankern, um damit die Verbundenheit zu unterstreichen.

Bis auf Ramat Gan wurden bisher alle Partnerstädte Weinheims bei der Benennung einer Straße oder eines Platzes berücksichtigt. Die Partnerschaft mit Ramat Gan besteht bereits seit 1999. Eine Gelegenheit für eine Benennung bietet sich nun im Baugebiet Viernheimer Straße/Fichtestraße.

Dabei könnte entweder eine der beiden Straßen oder alternativ der geplante Park innerhalb des Gebiets nach Ramat Gan benannt werden.

Eine Benennung des Parks wäre nicht zwingend erforderlich, da hiermit keine Adressen verbunden sind.

Die Verwaltung favorisiert, nicht zuletzt auch deshalb, weil der Name damit prominenter platziert ist und es zu keiner Ungleichbehandlung gegenüber den anderen Partnerstädten kommt, einen Straßennamen.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, für die Planstraße A den Namen „**Ramat-Gan-Straße**“ zu vergeben.

Benennung der Planstraße B:

Für die Benennung der Planstraße B schlägt die Verwaltung die Benennung nach Hannah Arendt vor.

„Hannah Arendt (geboren am 14. Oktober 1906 als Johanna Arendt in Linden, heutiger Stadtteil von Hannover; gestorben am 4. Dezember 1975 in New York City) war eine jüdische deutsch-US-amerikanische politische Theoretikerin und Publizistin.“ (Quelle: wikipedia)

„Arendt wächst in Königsberg auf. Seit 1924 studiert sie Philosophie und Theologie und promoviert 1928 in Heidelberg. Ihre wissenschaftliche Arbeit, die sie in Berlin fortsetzt, wird durch die nationalsozialistische Machtübernahme unterbrochen. Obwohl Arendt als Jüdin selbst besonders gefährdet ist, hilft sie angesichts des unmittelbar einsetzenden Terrors Flüchtlingen und Verfolgten und unterstützt die deutsche zionistische Organisation. Als die Gestapo Arendt im Juli 1933 kurzzeitig inhaftiert, flieht sie bald darauf über Prag, Genua und Genf nach Paris. Dort schließt sie sich der World Zionist Organization an und engagiert sich als Generalsekretärin der Jugend-Alijah in Frankreich für Emigrationsmöglichkeiten jüdischer Kinder nach Palästina. Nach Kriegsbeginn wird Arendt mehrere Wochen im Internierungslager Gurs festgehalten. Im Mai 1941 gelingt es ihr in die USA auszureisen. In New York schreibt sie regelmäßig Kolumnen für die deutsch-jüdische Emigranten-Zeitung „Aufbau“ und arbeitet seit 1944 für die „Conference on Jewish Relations“. Kurz vor Kriegsende beginnt Arendt mit den Studien zu ihrem Werk „Elemente und Ursprünge totaler Herrschaft“, das nach dem Erscheinen 1951 große Resonanz erfährt. Die politische Philosophin bleibt nach 1945 in den USA und lehrt als Professorin an verschiedenen Universitäten. Bis zu ihrem Tod im Dezember 1975 widmet sie vor dem Hintergrund ihrer Erfahrungen aus NS-Diktatur und Exil ihr Schaffen immer wieder den Grundfragen persönlicher Verantwortung politischen Handelns im totalitären Staat.“ (Quelle: Gedenkstätte Deutscher Widerstand, Berlin)

Nach den Richtlinien der Stadt Weinheim über die Straßenbenennung sollen Personennamen grundsätzlich ohne Vornamen verwendet werden. Dies soll der Vereinfachung bei der alphabetischen Einordnung im Straßenverzeichnis dienen.

Um jedoch Verwechslungen mit gleich oder ähnlich klingenden Nachnamen anderer Persönlichkeiten zu vermeiden, ist es im vorliegenden Fall sinnvoll, durch die zusätzliche Erwähnung des Vornamens für Klarheit zu sorgen.

Die Verwaltung schlägt deshalb vor, für die Planstraße B den Namen „**Hannah-Arendt-Straße**“ zu vergeben.

Ein zusätzlich angebrachtes Legendenschild soll genauere Auskunft über die Person geben. Der Text soll wie folgt lauten:

Hannah A.
politische Philosophin und Publizistin
*1906 +1975

Die von der Verwaltung empfohlene Straßenbenennung wurde im Vorfeld der Beschlussfassung den Investoren der drei Baufelder des GRN-Areals mitgeteilt.

Alternativen:

Siehe Beratungsgegenstand

Finanzielle Auswirkung:

Keine

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Straßenplan

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beschließt, für die in Anlage 1 gekennzeichnete Planstraße A den Namen „Ramat-Gan-Straße“ und für die Planstraße B den Namen „Hannah-Arendt-Straße“ zu vergeben.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

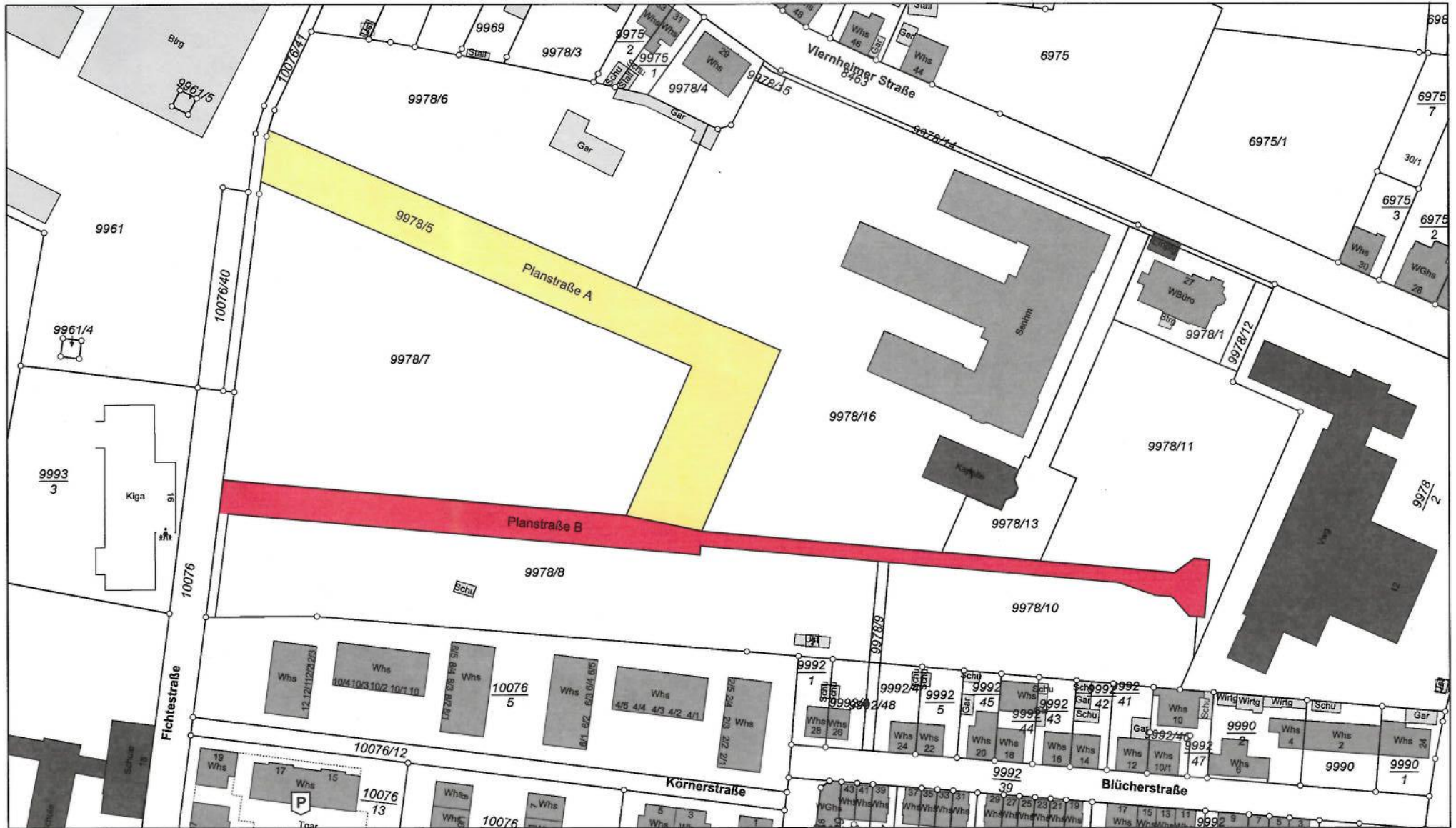
Stadt Weinheim
Amt für Vermessung,
Bodenordnung und Geoinformation
Gemarkung: Weinheim
Flurstück(e):

Skizze

Datum: 28.07.21

Maßstab: 1 : 1000

Auftrag-Nr:



Beschlussvorlage

Federführung:

Stadtkämmerei

Geschäftszeichen:

2001 - CAG

Beteiligte Ämter:

Drucksache-Nr.

132/21

Datum:

06.08.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Stadtwerke Weinheim GmbH

Feststellung des Jahresabschlusses 2020 und der Ergebnisverwendung

Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beauftragt Herrn Oberbürgermeister Manuel Just, als Vertreter der Stadt Weinheim in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Weinheim GmbH den Jahresabschluss 2020 und die Ergebnisverwendung festzustellen und die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat zu entlasten.

Verteiler:

1 x Protokollzeitschrift
1 x Stadtwerke Weinheim GmbH
1 x Amt 20 Beteiligungsmanagement

Bisherige Vorgänge:

Keine

Beratungsgegenstand:

Die Stadtwerke Weinheim GmbH (SWW) ist eine kommunale Gesellschaft der Stadt Weinheim. Zum 01. Januar 2020 stellen sich die Beteiligungsverhältnisse wie folgt dar.

Stadt Weinheim	59,66 %
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	39,32 %
Gemeinde Gornheimertal	1,02 %

Gemäß § 13 Nr. 3 i.V.m. § 14 Nr. 1 a.), b.) des Gesellschaftervertrages der Stadtwerke Weinheim GmbH benötigt der Oberbürgermeister als von der Stadt Weinheim entsandter Vertreter für die Abstimmung in der Gesellschafterversammlung die Ermächtigung des Gemeinderates.

Am 22. Juli 2021 wurde dem Aufsichtsrat der Stadtwerke Weinheim GmbH der Jahresabschluss 2020 inklusive der Gewinnverwendungsrechnung zur zustimmenden Kenntnisnahme vorgelegt. Der Aufsichtsrat hat der Gesellschafterversammlung empfohlen, den Jahresabschluss festzustellen und die Geschäftsführung zu entlasten. Nach dem vorliegenden Beschluss des Gemeinderates der Stadt Weinheim erfolgt die Beschlussfassung in der nächsten Gesellschafterversammlung.

Die Entlastung¹ ist die Erklärung der Gesellschafterversammlung, mit der die Tätigkeit der Aufsichtsratsmitglieder und des Geschäftsführers gebilligt wird. Die Billigung bezieht sich auf den vorgelegten Bericht und ist auch ein Vertrauensvorschuss für die künftige Arbeit. Die Entlastung wird grundsätzlich für alle Aufsichtsratsmitglieder im Ganzen ausgesprochen.

Der von der Stadtwerke Weinheim GmbH gefertigte Lagebericht über den Jahresabschluss 2020 ist als Grundlage zur Entlastung (Anlage 2) beigelegt. Den Fraktionsvorsitzenden geht je ein Exemplar des Jahresabschlusses zu.

Die Gewinnverwendungsrechnung Jahresabschluss 2020 der Stadtwerke Weinheim GmbH ist als Anlage 1 beigelegt.

In der Aufsichtsratssitzung am 22. Juli 2021 wurde beschlossen, dass ein Betrag von rund 90 % der Gewinnausschüttung vorab ausgezahlt wird. Die Auszahlung an die Stadt Weinheim von netto 1.118.685,75 € ist am 23. Juli 2021 erfolgt. Der Rest wird nach Beschluss der Gesellschafterversammlung ausgezahlt.

¹ Handbuch Kommunales Beteiligungsmanagement, Boorberg Verlag, Seite 158

Alternativen:

Keine Feststellung des Jahresabschlusses 2020, der Ergebnisverwendung und keine Entlastung der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates.

Finanzielle Auswirkung:

Die Stadt Weinheim erhält einen Gewinnanteil von brutto 1.476.333,00 €. Hiervon gehen noch Kapitalertragssteuer (221.449,95 €) und Solidaritätszuschlag (12.179,75 €) ab. Die Nettoauszahlung beträgt somit insgesamt 1.242.703,30 €.

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Gewinnverwendungsrechnung zum Jahresabschluss 2020 der SWW
2	Lagebericht zum Jahresabschluss 2020 der SWW

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat beauftragt Herrn Oberbürgermeister Manuel Just, als Vertreter der Stadt Weinheim in der Gesellschafterversammlung der Stadtwerke Weinheim GmbH den Jahresabschluss 2020 und die Ergebnisverwendung festzustellen und die Geschäftsführung und den Aufsichtsrat zu entlasten.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

Anlage 1

Gewinnverwendungsrechnung Jahresabschluss 2020 der Stadtwerke Weinheim GmbH

	Summe 100,00%	EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH 39,32%	Stadt Weinheim 59,66%	Gemeinde Gorxheimertal 1,02%
Ergebnis nach Steuern				
Strom	2.863.999,59 €	1.126.124,64 €	1.708.662,16 €	29.212,80 €
Gas	1.392.941,65 €	547.704,66 €	831.028,99 €	14.208,00 €
Wasser	258.739,51 €	101.736,38 €	154.363,99 €	2.639,14 €
Wärme	- 69.244,22 € -	27.226,83 € -	41.311,10 € -	706,29 €
Beteiligungen	75.713,10 €	29.770,39 €	45.170,44 €	772,27 €
grundzuständiger Messstellenbetrieb	- 85.199,20 € -	33.500,33 € -	50.829,84 € -	869,03 €
Hallenbad	- 574.151,63 €	-	574.151,63 €	-
Nahverkehr	-	-	- €	-
Ergebnis Steuerbilanz/ Handelsbilanz	3.862.798,80 €	1.744.608,91 €	2.072.933,00 €	45.256,89 €
Summe Versorgungsbetriebszweige	4.436.950,43 €	1.744.608,91 €	2.647.084,63 €	45.256,89 €
Verlust Hallenbad	- 574.151,63 €	- € -	574.151,63 €	- €
Verlust WEBU	- €	- €	- €	- €
Ergebnis Handelsbilanz	3.862.798,80 €	1.744.608,91 €	2.072.933,00 €	45.256,89 €
Gewinnverwendungsvorschlag				
Ergebnis Handelsbilanz	3.862.798,80 €	1.744.608,91 €	2.072.933,00 €	45.256,89 €
Einstellung in die allgemeine Rücklage	- 1.000.000,00 € -	393.200,00 € -	596.600,00 € -	10.200,00 €
Ausschüttung an die Gesellschafter (vor KEST)	2.862.798,80 €	1.351.408,91 €	1.476.333,00 €	35.056,89 €
Ausschüttungsplanung Wirtschaftsplan 2020	2.218.000,00 €	1.116.000,00 €	1.074.000,00 €	28.000,00 €
Differenz	644.798,80 €	235.408,91 €	402.333,00 €	7.056,89 €
Vorabausschüttung gemäß Beschluß AR SWW				
Gewinnausschüttung brutto (rd. 90%)	2.577.000,00 €	1.216.000,00 €	1.329.000,00 €	32.000,00 €
Endabrechnung nach Beschluss Gesellschafterversammlung				
Gewinnausschüttung brutto	285.798,80 €	135.408,91 €	147.333,00 €	3.056,89 €

Stadtwerke Weinheim GmbH
Weinheim

Anlage 2

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

1. Rahmenbedingungen

Grundlagen des Unternehmens und externe Einflussfaktoren

Die Stadtwerke Weinheim sind als Energieversorgungsunternehmen mit regionalem Schwerpunkt in Weinheim und Umgebung tätig. Als Querverbundunternehmen versorgen die Stadtwerke ihre Kunden mit Strom, Gas, Wasser und Wärme. Darüber hinaus sind die Stadtwerke in ihren Konzessionsgebieten als Netzbetreiber im Strom- und Gasbereich tätig und betreiben in Weinheim das Hallenbad „HaWei“.

Auf den Geschäftsverlauf der Stadtwerke nehmen folgende externe Faktoren wesentlichen Einfluss.

- Nach den Klimaschutz- Langfristzielen will Deutschland bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral werden. Die Zielerreichung wird im Rahmen des Klimaschutzplanes der Bundesregierung weiter konkretisiert und dargestellt. Dieses Ziel hat wesentliche Auswirkungen auf fast alle Geschäftsbereiche der Stadtwerke Weinheim.
- Im Bereich des Energievertriebes sind dies im Wesentlichen die Entwicklung der Großhandelspreise, der Steuern, Abgaben und Umlagen sowie die aktuelle Wettbewerbssituation im Strom- und Gasmarkt.
- Der Bereich des Netzbetriebes ist im Wesentlichen von den Vorgaben der gesetzlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen geprägt.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung

Das Jahr 2020 war in hohem Maß geprägt von den Lockdown- Maßnahmen im Zusammenhang mit der Corona- Pandemie. Im Verlauf des Jahres konnte die deutsche Wirtschaft einen großen Teil des massiven Rückgangs im 2. Quartal 2020 wieder aufholen. Der Aufholprozess wurde durch den zweiten Lockdown ab November 2020 wieder gestoppt. Damit ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) für das Gesamtjahr 2020 um 4,8 % gesunken.

Branchenentwicklung und Wettbewerbssituation

Der Primärenergieverbrauch in Deutschland ging im Jahr 2020 verglichen mit dem Vorjahr um 8,0 % auf 11.784 Petajoule (Pj) zurück. In der langfristigen Betrachtung zeigt sich, dass der Primärenergieverbrauch in den letzten Jahren tendenziell zurückgeht. Bei den wesentlichen Energieträgern ergeben sich Verschiebungen. Während Mineralöl und Erdgas ihre Positionen mit rund einem Drittel bzw. einem Viertel in den vergangenen Jahren halten konnten, verzeichneten besonders Stein- und Braunkohle starke Anteilsrückgänge. Der Anteil der erneuerbaren Energien wuchs kontinuierlich und liegt in 2020 bei 16,6 %.

Das Jahr 2020 war mit einem Temperatur- Mittelwert von 10,4 Grad Celsius das bisher zweitwärmste Jahr seit Beginn der Wetteraufzeichnungen 1881. Lediglich die Monate Mai und Juli waren kühler als der Durchschnitt der vergangenen 10 Jahre. Zudem war 2020 von einem hohen Anteil an Sonnenstunden geprägt. Mit gut 1.900 Sonnenstunden wurde der langjährige Mittelwert um gut 20 % überschritten.

Die Stromversorgung in Deutschland ist 2020 stark durch die Pandemie beeinflusst worden. Die Einschränkungen im wirtschaftlichen und im öffentlichen Leben haben für einen Rückgang des Stromverbrauchs (Bruttoinlandsstromverbrauch) um 3,9 % gesorgt. Auch wenn im Jahr 2020 die Verbrauchsentwicklung maßgeblich durch die Corona- Pandemie geprägt ist, spielen dennoch auch Faktoren wie Preisentwicklung, Witterung und Effizienz eine bedeutende Rolle. Während die Stromverbräuche in den Bereichen

Industrie und Gewerbe, Handel und Dienstleistungen rückläufig waren, stieg der Stromverbrauch der privaten Haushalte leicht an.

Der Erdgasabsatz ging 2020 in Deutschland nach vorläufigen Zahlen des BDEW insgesamt um 1,0 % zurück. Auch im Gasbereich haben sich die einzelnen Kundengruppen unterschiedlich entwickelt.

Der Erdgasverbrauch des Industriesektors sank pandemiebedingt ebenso wie der Erdgasverbrauch der Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungsunternehmen. Der Absatz an private Haushalte und an Wohnungsgesellschaften nahm hingegen 2020 zu, da sich die Menschen aufgrund der Corona- Maßnahmen mehr zuhause aufhielten.

Die Vielfalt im Energiemarkt ist unverändert groß. Im Bereich des Energievertriebes waren im Jahr 2020 nach Angaben des BDEW insgesamt 1.350 Stromlieferanten und 1.049 Gaslieferanten am Markt tätig.

Die Unternehmen der deutschen Strom- und Gasversorger zählen zu den größten Investoren in Deutschland. Mit Ausnahme des Fahrzeugbaus investiert keine andere Industriebranche mehr als die Energiewirtschaft. Der größte Teil der Investitionen fließt in den Ausbau der Strom- und Gasnetze.

Im Energiesektor wird aufgrund der politischen Klimaziele (Klimaneutralität) bis zum Jahr 2050 gegenüber dem Basisjahr 1990 eine Treibhausgasreduktion von 100 % angestrebt. Das Erreichen dieser Ziele hat wesentliche Auswirkungen auf die strategische Ausrichtung und Investitionsplanung der Strom-, Gas und Wärmenetze.

2. Unternehmensentwicklung im Geschäftsjahr 2020

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2020 schließt mit einem Jahresüberschuss von rund 3,9 Mio. Euro ab.

	2020 TEUR	2019 TEUR	Veränderung TEUR	in %
Betriebsleistung	63.464	60.822	+ 2.642	+ 4,3
Betriebsaufwand	- 58.524	- 56.478	- 2.046	+ 3,6
Betriebsergebnis	4.940	4.344	+ 596	+ 13,7
Beteiligungsergebnis	72	53	+ 19	+ 35,8
Finanzergebnis	- 362	- 414	+ 52	- 12,6
Außerordentliches Ergebnis	0	0	0	0
Gewinnsteuern	- 787	- 1.181	+ 394	- 33,4
Jahresergebnis	3.863	2.802	+ 1.061	+ 37,9

Im Wirtschaftsplan für das Geschäftsjahr 2020 wurde mit einem Jahresergebnis in Höhe von 2,5 Mio. Euro kalkuliert.

Trotz der schwierigen Rahmenbedingungen durch die Corona-Pandemie konnte gegenüber den geplanten Werten, aber auch gegenüber den Ergebnissen des Vorjahres, eine Verbesserung erzielt werden.

Die Ergebnisverbesserung ist in erster Linie auf Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von rund 1,4 Mio. Euro zurückzuführen. Ohne diese Erträge wäre trotz der negativen Auswirkungen der Corona-Pandemie ein Ergebnis auf dem Niveau des prognostizierten Wirtschaftsplanergebnisses erzielt worden.

Sowohl in den Netz- als auch in den Vertriebsbereichen waren pandemie- und witterungsbedingte Mengenrückgänge zu verzeichnen. In der Wärmesparte haben sich darüber hinaus die zeitweisen Schließungen von Schulen und öffentlichen Gebäuden bei den Contractinganlagen negativ ausgewirkt. Die Sparte Hallenbad war ebenfalls in starkem Maß von der pandemiebedingten Schließung des Badebetriebes betroffen.

Aufgrund von Abweichungen zwischen Handels- und Steuerbilanz ergibt sich trotz der Ergebnisverbesserungen ein Rückgang bei der Ertragsteuerbelastung.

Vor dem Hintergrund der schwierigen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2020 konnte ein sehr gutes Jahresergebnis erzielt werden.

Umsatzentwicklung nach Sparten

Die Umsatzentwicklung nach Sparten wird bereinigt um die interne Verrechnung zwischen den Sparten dargestellt:

	2020 TEUR	2019 TEUR	Veränderung TEUR	in %
Strom	40.694	39.564	+ 1.130	+ 2,9
Gas	12.262	12.645	- 383	- 3,0
Wasser	5.834	5.923	- 89	- 1,5
Wärmeversorgung	1.474	1.630	- 156	- 9,6
Hallenbad	129	310	- 181	- 58,4
Beteiligungen	1	1		
Grundzuständiger	19	14	+ 5	+ 35,7
Messstellenbetrieb				
Summe	60.413	60.087	+ 326	+ 0,6

Im Vorjahr wurden für das Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 61,8 Mio. Euro prognostiziert. Die tatsächlichen Umsatzerlöse liegen um 2,2 % unter den Planzahlen.

Die wesentlichen Planabweichungen bei der Umsatzentwicklung resultieren aus dem Bereich der Wärme und des Hallenbades.

Bei der Wärmeversorgung liegen die Umsatzerlöse um 24,7 % unter den geplanten Umsatzerlösen. Neben Witterungseffekten haben sich in der Wärmeversorgung die pandemiebedingten Lockdown- Maßnahmen bei Schulen und öffentlichen Gebäuden ausgewirkt.

Im Bereich des Hallenbades liegen die Umsatzerlöse um 55,2 % unter den geplanten Werten. Hier hat sich naturgemäß ausgewirkt, dass während der pandemiebedingten Schließung des Hallenbades keine Umsatzerlöse erzielt worden sind.

Absatzentwicklung

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 115.015 Megawattstunden Strom an die Kunden der Stadtwerke Weinheim geliefert. Das entspricht einem Rückgang um 2,8 % gegenüber dem Vorjahr. Sowohl bei den Heizstromkunden als auch bei leistungsgemessenen Kunden lagen die Mengenrückgänge deutlich über dieser Kennzahl. Während sich bei den Heizstromkunden die warme Witterung bemerkbar gemacht hat, sind die Mengenrückgänge bei leistungsgemessenen Kunden im Wesentlichen pandemiebedingt.

Der Gasabsatz ist im Geschäftsjahr 2020 um 7,6 % auf 250.577 Megawattstunden gesunken. Neben den Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Gewerbe- und Sondervertragskunden hat sich hier insbesondere die warme Witterung im Geschäftsjahr 2020 bemerkbar gemacht. Darüber hinaus war auch die innerbetriebliche Gaslieferung an die Sparten Wärmeversorgung und Hallenbad rückläufig. Hier haben sich die pandemiebedingten Schließungen von Schulen, öffentlichen Gebäuden und die Schließung des Hallenbades ausgewirkt.

Die Belieferung von Strom- und Gaskunden außerhalb des Netzgebietes der Stadtwerke Weinheim GmbH erfolgt über die Vertriebstochter Urbania GmbH.

Die Abgabe an Trinkwasser lag im Geschäftsjahr 2020 mit 2.624.000 m³ auf Vorjahresniveau.

Mit insgesamt 15.170 Megawattstunden liegt die Wärmeabgabe um 10,6 % unter den Vergleichszahlen des Vorjahres. Neben der warmen Witterung hat sich insbesondere ausgewirkt, dass Schulen und öffentliche Gebäude in Folge der Corona-Pandemie über weite Teile des Jahres geschlossen waren oder nur einen eingeschränkten Betrieb hatten. In diesem Zusammenhang lag vor allem die Wärmeabgabe der Heizzentralen deutlich unter den Vergleichszahlen des Vorjahres.

Im Kalenderjahr 2020 haben 38.979 Badegäste das Hallenbad besucht. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies einen Rückgang der Badegäste um 61,9 %. Aufgrund der Corona-Pandemie musste der Badebetrieb Mitte März 2020 eingestellt werden. In den Monaten Juli bis Anfang November konnte ein Badebetrieb unter Pandemiebedingungen mit reduzierten Besucherzahlen und unter verschärften Hygienebedingungen angeboten werden. Seit Anfang November ist der Badebetrieb wieder geschlossen.

Vermögenslage

	2020	2019	Veränderung	in %
	TEUR	TEUR	TEUR	
Aktiva				
Anlagevermögen	49.332	47.291	+ 2.041	+ 4,3
Umlaufvermögen	38.186	16.716	+ 21.470	+ 128,4
Bilanzsumme	87.518	64.007	+ 23.511	+ 36,7
Passiva				
Eigenkapital	31.012	29.651	+ 1.361	+ 4,6
Ertragszuschüsse	0	0		
Rückstellungen	4.057	5.703	- 1.646	- 28,9
Darlehen	18.471	14.430	+ 4.041	+ 28,0
Verbindlichkeiten	33.978	14.223	+ 19.755	+ 138,9
Bilanzsumme	87.518	64.007	+ 23.511	+ 36,7

Im Geschäftsjahr 2020 wurde von der Stichtagsabrechnung auf die so genannte rollierende Abrechnung umgestellt. Bei der Stichtagsabrechnung liegt zum Bilanzstichtag die Jahresverbrauchsabrechnung der Kunden vor. Dies ist bei der rollierenden Abrechnung nicht der Fall und führt dazu, dass Forderungen gegen Kunden als Aktivposten ausgewiesen werden, während Verbindlichkeiten aus erhaltenen Abschlagszahlungen zum Bilanzstichtag als Passivposten ausgewiesen werden. Im Ergebnis führt dieser Bruttoausweis zu einer Erhöhung der Bilanzsumme.

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2020 wurden insgesamt 5,6 Mio. Euro in das Sachanlagevermögen investiert. Der Neubau des technischen Betriebsgebäudes in der Hertzstraße konnte 2020 in Betrieb genommen werden. Neben den Investitionen in das Betriebsgebäude lag der Schwerpunkt der Investitionen im Bereich der Verteilungsanlagen.

Zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2020 betragen die liquiden Mittel 0,3 Mio. Euro. Im Geschäftsjahr 2020 wurden Darlehen in Höhe von 5,0 Mio. Euro zur langfristigen Finanzierung von Investitionen aufgenommen. Die Zahlungsfähigkeit der Gesellschaft war zu jedem Zeitpunkt gegeben.

Es wurden Tilgungen in Höhe von 1,0 Mio. Euro geleistet.

3. Mitarbeiter

Im Jahresdurchschnitt waren im Geschäftsjahr 2020 139 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bei den Stadtwerken beschäftigt. Davon wurden 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Rahmen eines Teilzeitarbeitsverhältnisses beschäftigt.

Nach der Statistik des BDEW ist die Anzahl der Beschäftigten in der Energieversorgung bundesweit um 2,3 % gestiegen. Dieser Trend spiegelt sich in der aktuellen Entwicklung der Beschäftigtenzahl der Stadtwerke im Kalenderjahr 2020 noch nicht wieder. Er macht aber deutlich, dass die zunehmende Komplexität und Vielfalt der Aufgaben in der Energiewirtschaft zu einer hohen Arbeitsbelastung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter führt und dass tendenziell mit einem Anstieg der Beschäftigtenzahlen gerechnet werden muss.

Der Fachkräftemangel macht sich insbesondere in den technischen Berufen, aber auch in einigen spezialisierten kaufmännischen Berufen zunehmend bemerkbar.

Der Geschäftsbetrieb konnte im Jahr 2020 trotz der erschwerten Rahmenbedingungen durch die Corona-Pandemie in vollem Umfang aufrechterhalten werden. Durch die Fertigstellung des neuen Betriebsgebäudes in der Hertzstraße konnten die technischen Teams räumlich getrennt werden. Darüber hinaus konnte die Versorgungssicherheit durch eine feste Teameinteilung und damit einhergehend durch eine Vermeidung von Kontakten außerhalb der Teams sichergestellt werden.

Neben den organisatorischen Maßnahmen wurden umfangreiche Hygienekonzepte umgesetzt. Neben Maskenpflicht und Abstandsregeln wurden die Möglichkeiten der vorhandenen Räumlichkeiten, aber auch die Möglichkeiten zur Arbeit im Homeoffice umfassend genutzt. Ein entscheidender Erfolgsfaktor lag in dem umsichtigen persönlichen Verhalten aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Stadtwerke, so dass im Jahr 2020 innerhalb des betrieblichen Geschehens keine Infektionen verzeichnet werden mussten.

Die Stadtwerke mussten im Geschäftsjahr 2020 keine Kurzarbeit anmelden. Insbesondere die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Hallenbades waren von der Schließung des Badebetriebes in starkem Maße betroffen. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter konnten in der Schließphase für Renovierungs- und Instandhaltungsarbeiten im Hallenbad, aber auch für notwendige Arbeiten im Netzbetrieb eingesetzt werden.

Die Stadtwerke setzen weiter in starkem Maße auf eine gute Ausbildung der eigenen Nachwuchskräfte. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der kontinuierlichen Fort- und Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 104 TEUR (Vorjahr: 150 TEUR) in diesem Bereich investiert. Insbesondere der Bereich der Fort- und Weiterbildung war im Pandemiejahr 2020 dadurch geprägt, dass Präsenzveranstaltungen nur sehr eingeschränkt stattfinden konnten.

Im Jahr 2020 konnte der Neubau des technischen Betriebsgebäudes am Standort Hertzstraße in Betrieb genommen werden. Durch die Bündelung der technischen Abteilungen und des Lagers am Standort Hertzstraße können Fahrwege verkürzt und Arbeitsabläufe optimiert werden. Darüber hinaus ist für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein attraktives Arbeitsumfeld mit nochmals verbesserten Arbeitsbedingungen entstanden.

4. Risiken, Chancen und Ausblick

Die Auswirkungen der Corona- Pandemie haben deutlich gemacht, dass die Sicherheit des Netzbetriebes trotz des hohen regulatorischen Drucks auf die Wirtschaftlichkeit im Vordergrund stehen muss. Auch in der Ausnahmesituation einer Pandemie müssen ausreichend Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Verfügung stehen, um die Prozesse aufrechterhalten zu können. Die praktische Erfahrung hat gezeigt, wie schnell die normalerweise effizienten und optimierten Prozesse und Lieferketten in einer Ausnahmesituation aus dem Takt geraten und es zu Lieferengpässen und Verzögerungen kommt.

Im Zusammenhang mit der Pandemie, aber auch im Zusammenhang mit der Inbetriebnahme eines zweiten Betriebsstandortes, hat das Thema Digitalisierung der Geschäftsprozesse im Jahr 2020 deutlich an Bedeutung zugenommen. Dieser Prozess wird sich auch in den kommenden Jahren weiter fortsetzen.

Vor dem Hintergrund der weiter zunehmenden Komplexität der Prozesse im energiewirtschaftlichen Umfeld nehmen die Themen Datenverarbeitung und Digitalisierung eine zentrale Rolle in der Unternehmensstrategie ein.

Die Anforderungen der Energiewende und das Ziel der CO₂- Neutralität im Jahr 2050 bilden ebenfalls ein zentrales strategisches Thema.

Produkte und Wettbewerb

Die durchschnittliche Anzahl der versorgten Strom- und Gaskunden lag mit -0,6 % (Strom) bzw. -1,9 % (Gas) leicht unter den Vergleichszahlen des Vorjahres. Die Kundenentwicklung bezieht sich auf das Versorgungsgebiet der Stadtwerke Weinheim. Der Strom- und Gasvertrieb außerhalb des Versorgungsgebietes der Stadtwerke erfolgt über die Tochtergesellschaft Urbania GmbH (Meine Stadt Energie).

Die Strompreise für Haushaltskunden erreichten im Jahr 2020 nach Angaben des BDEW ein neues Rekordniveau. Ursache dafür ist der mit rund 52 % unverändert hohe Anteil an Steuern, Abgaben und Umlagen an den Strompreisen. Neben den Netznutzungsentgelten mit einem Anteil in Höhe von 24 % am Strompreis, entfallen weitere 24 % des Strompreises auf die Kostenkomponenten Beschaffung und Vertrieb. Bei der Preiskalkulation sind lediglich diese 24 % vom Vertrieb beeinflussbar. Die Spielräume für eine Differenzierung der Stromprodukte am Markt sind entsprechend gering.

Die Stadtwerke legen sowohl bei den Strom- als auch den Gasprodukten den Schwerpunkt auf einen guten Kundenservice. Im Zuge der Corona-Pandemie wurden im Jahr 2020 die Möglichkeiten der telefonischen oder der digitalen Kundenbetreuung weiter ausgebaut und optimiert. Diese Angebote wurden von den Kundinnen und Kunden sehr gut angenommen. Trotzdem sind wir froh darüber, dass die Corona-Situation es möglich macht, dass wir unsere Kunden seit Juni 2021 wieder persönlich beraten können.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde die Verbrauchsabrechnung von der bisherigen Stichtagsabrechnung auf die rollierende Abrechnung umgestellt. Dies führt zu einer gleichmäßigeren Verteilung der Abrechnungsprozesse über das Kalenderjahr. Durch die bessere Verteilung der Arbeitsbelastung können die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Kundenservice die Anfragen und Anliegen von Kundinnen und Kunden noch schneller und effizienter bearbeiten als bisher.

Durch das ganzheitliche Engagement für die Energiewende, das Produktangebot, die transparenten Preise und den hervorragenden Service konnten die Stadtwerke 2021 erneut als „Top-Lokalversorger“ ausgezeichnet werden.

Elektromobilität

Der Trend zur Elektromobilität verstärkt sich. Die Stadtwerke Weinheim sind in diesem Marktsegment sowohl als Anbieter von Ladeinfrastruktur als auch mit dem vertrieblichen Produkt „Woinemer e-mobil öko“ erfolgreich.

Die Stadtwerke bieten E- Mobilisten umweltschonenden Autostrom zum Spezialtarif für das Laden des Elektrofahrzeugs vor der Haustür an. Neben dem attraktiven Stromtarif bieten die Stadtwerke die passenden Ladestationen als „Woinemer Wallbox“ oder als KfW- geförderte Wallbox „Energy- Control“ an.

Die Ladeinfrastruktur der Stadtwerke wird weiter ausgebaut. Derzeit sind 15 Ladepunkte der Stadtwerke Weinheim im System des Verbundes „e-laden“ integriert. Im Rahmen dieses Verbundes stehen aktuell 235 Ladepunkte im nördlichen Baden- Württemberg zum E- Mobil- Laden zur Verfügung. Durch eine Erweiterung der Kooperation können die Kundinnen und Kunden der Stadtwerke nun im Wege des Roaming darüber hinaus an fast 600 Ladepunkten Strom zapfen. Es ist vorgesehen, das Roaming in weiteren Schritten überregional auszubauen.

Netz

In den regulierten Bereichen der Strom- und Gasnetze wird sich der wirtschaftliche Druck durch sinkende Eigenkapitalzinsen und bestehende Effizienzvorgaben in der vierten Regulierungsperiode weiter erhöhen.

Im Bereich der Stromnetze bildet die Bestandssicherung der Stromnetzkonzession im Netzgebiet Weinheim einen Schwerpunkt. Dies erfordert hohe Investitionen. Neben der Erhaltung der Netzsubstanz sind insbesondere Investitionen notwendig, um die Anforderungen der Energiewende zu erfüllen. Die Aufgaben sind vielfältig. Sie reichen von der Einbindung von Einspeiseanlagen in das Netz über den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro- Mobilität bis hin zum Aufbau von intelligenten Netzen (Smart Grid).

Im Bereich der Gasnetze steht ebenfalls die Bestandssicherung der Gasnetzkonzession im Netzgebiet Weinheim an. Darüber hinaus führt das Ziel der Klimaneutralität im Jahr 2050 perspektivisch zu einem Rückgang des Einsatzes von fossilen Brennstoffen und damit einhergehend müssen die strategischen Optionen der mittel- bis langfristigen Nutzung der Gasnetze geprüft werden.

Grundzuständiger Messstellenbetrieb

Bis 2020 mussten 10 % aller Haushalte mit den sogenannten modernen Messeinrichtungen ausgestattet werden. Diese Stromzähler erfassen den Verbrauch digital und speichern Daten sicher vor Ort. Die Geräte erhalten alle Anschlussnehmer, die weniger als 6.000 kWh jährlich verbrauchen – so sieht es das Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende vor. Der Rollout der modernen Messeinrichtungen wird planmäßig weiter fortgesetzt.

Stromabnehmer, die mehr als 10.000 kWh verbrauchen, werden künftig ein intelligentes Messsystem erhalten, das über eine Kommunikationseinheit verfügt und Daten automatisch übertragen kann. Derzeit werden die organisatorischen und datenverarbeitungstechnischen Voraussetzungen geschaffen und es ist vorgesehen, im laufenden Geschäftsjahr 2021 mit dem Rollout der intelligenten Messsysteme zu beginnen.

Wärme

Die Klimaziele können nur erreicht werden, wenn die Energiewende auch im Bereich der Heizungen von Wohn- und Gewerbegebäuden vorankommt. Vor diesem Hintergrund kommt dem weiteren Ausbau der Wärmenetze eine große Bedeutung zu.

Für das Jahr 2021 ist der Neubau einer weiteren klimafreundlichen Heizzentrale im Bereich des Wärmenetzes Mannheimer Straße vorgesehen. Damit können die notwendigen Wärmekapazitäten für den weiteren Ausbau des Netzes bereitgestellt werden. Darüber hinaus kann damit ein weiterer wichtiger Beitrag zur Erreichung der Klimaziele geleistet werden.

Wasser

Die Stadtwerke investieren kontinuierlich in die Versorgungssicherheit. Aus diesem Grund wurde im Jahr 2016 mit dem Bau einer zweiten Versorgungsleitung zwischen dem Wasserwerk in Hemsbach und dem Versorgungsnetz der Stadtwerke begonnen. Die Baumaßnahme verteilt sich über mehrere Jahre und wurde im Jahr 2020 fortgeführt.

Ein weiterer konsequenter Schritt zur Sicherstellung der Wasserversorgung wurde beim Wasserzweckverband Badische Bergstraße (WZV) gemacht. Dort wird das Wasser für die Stadtwerke Weinheim, die Stadt Hemsbach, die Gemeinde Laudenschbach sowie für den Zweckverband Gruppenwasserversorgung Eichelberg gefördert. Der WZV investiert derzeit in einen neunten Trinkwasserbrunnen. Der neue Brunnen 9 geht im Jahr 2021 in Betrieb.

Hallenbad

Das Hallenbad ist ein wichtiger Baustein der Daseinsvorsorge für die Bürgerinnen und Bürger Weinheims. Durch die Corona-Pandemie musste der Badebetrieb für mehrere Monate eingestellt werden.

Die Lockdown-Phase wurde genutzt, um notwendige Reinigungs- und Instandhaltungsarbeiten durchzuführen. Darüber hinaus wurden Arbeiten, die eigentlich erst für die nächsten Jahre geplant waren, vorgezogen und durchgeführt, so dass das Hallenbad in neuem Glanz wieder eröffnet werden kann.

Ab 15. Juni 2021 hat das Hallenbad wieder den Badebetrieb aufnehmen können. Zunächst kann nur ein eingeschränktes Angebot unter Pandemiebedingungen gemacht werden. Wir hoffen, dass die weitere Entwicklung positiv verläuft und im weiteren Verlauf des Jahres ein „normaler“ Badebetrieb möglich sein wird.

Infrastruktur

In der Hertzstraße in Weinheim konnte im Jahr 2020 ein neues Bürogebäude in Betrieb genommen werden. Die Räumlichkeiten konnten zu Beginn der Pandemiephase bezogen werden und haben erheblich dazu beigetragen, die Voraussetzungen für einen sicheren Geschäftsbetrieb zu schaffen.

In dem Gebäude in der Hertzstraße werden die technischen Abteilungen der Stadtwerke gebündelt. In den technischen Abteilungen ist die Nutzung von „Homeoffice“ nur sehr eingeschränkt möglich, da technische Anlagen vor Ort betreut werden müssen.

Mit dem Abflauen der Pandemie können zunehmend die normalen Geschäftsabläufe etabliert werden und die kompletten Vorteile des neuen Standorts durch optimierte Geschäftsabläufe genutzt werden.

Neben der Optimierung der Abläufe im neuen Gebäude fallen die bisher notwendigen täglichen Fahrten der Monteure zwischen den Standorten Breitwieserweg und Hertzstraße weg. Dies spart wertvolle Arbeitszeit und der Wegfall von zahlreichen Leerkilometern leistet einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Prozesseffizienz.

Prognose-, Chancen- und Risikobericht

Die gesamtwirtschaftliche Situation ist wesentlich geprägt von der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Geschäftsberichts machen der Rückgang der Corona-Inzidenzzahlen und die Erfolge bei der Bekämpfung der Pandemie Hoffnung auf eine Erholung der Gesamtwirtschaft.

Die Bundesregierung rechnet nach den aktuellen Zahlen mit einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 3,5 % im laufenden Geschäftsjahr. Für das Jahr 2022 geht die Bundesregierung von einem Wirtschaftswachstum in Höhe von 3,6 % aus.

Im bisherigen Verlauf des Geschäftsjahres 2021 sind die Energiemengen bei den heizungsabhängigen Energiearten witterungsbedingt gestiegen. Auch die Mengenentwicklung bei leistungsgemessenen Kunden ist positiv. In diesem Kundensegment lässt eine positive Mengenentwicklung darauf schließen, dass die negativen Auswirkungen der Pandemie nachlassen und die Konjunktur – wie von der Bundesregierung erwartet – wieder anspringt.

Die derzeit positive Entwicklung führt dazu, dass sich die organisatorischen Rahmenbedingungen wieder verbessern. Trotz aller Verbesserungen muss weiter nach dem Vorsichtsprinzip verfahren werden. Ein vollständiger Verzicht auf alle organisatorischen Sicherheitsmaßnahmen ist sicherlich im laufenden Geschäftsjahr nicht zu erwarten.

Im Zusammenhang mit der Pandemie kommt es in vielen Bereichen der Industrie zu Lieferschwierigkeiten, die zu Verzögerungen bei der Durchführung von Baumaßnahmen führen können. Die Stadtwerke versuchen, diesen Problemen durch eine frühzeitige Materialdisposition sowie durch ein Hochfahren von Lagerbeständen zu begegnen.

Gleichwohl führen höhere Preise für Materialien, aber auch für Dienstleistungen, zu steigenden Belastungen. Die Zentralbanken gehen derzeit von einem vorübergehenden Anstieg der Inflation im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie und aufgrund der Mehrwertsteuersenkung im zweiten Halbjahr 2020 aus. Es bleibt abzuwarten, ob sich dieser Trend fortsetzt.

Im Rahmen des Risikomanagements werden alle erkennbaren Chancen und Risiken, die sich aus der gesamten Unternehmenstätigkeit ergeben, fortlaufend analysiert und bewertet.

Im weiteren Verlauf des Jahres 2021 entscheidet die Stadt Weinheim über die Neuvergabe der Konzessionen in der Strom- und Gasversorgung. Die Wiedererlangung dieser Konzessionen ist für die Stadtwerke Weinheim von zentralem Interesse, so dass das Ziel der Konzessionssicherung eine wesentliche Bedeutung im Rahmen des Risikomanagementsystems der Stadtwerke einnimmt.

Mit Blick auf das Langfristziel der Treibhausgasneutralität im Jahr 2050 unterliegt der Energiemarkt einem grundlegenden Wandel. Die Entwicklung hin zu Smart Grids führt zu einem massiven Anstieg des Digitalisierungsgrades von Geschäftsprozessen. Gleichzeitig steigt mit der Digitalisierung die Komplexität. Die digitale Sicherheit wird deshalb im Rahmen des Risikomanagements hochgestuft.

Insbesondere in den Bereichen der Strom- und Wärmenetze wird der Finanzierungsbedarf für die notwendigen Investitionen zur Erreichung der Klimaziele deutlich steigen. Im Bereich der Beteiligungen werden Finanzierungsmittel für den Ausbau regenerativer Projekte oder den Aufbau eigener regenerativer Anlagen benötigt.

Für das Geschäftsjahr 2021 wird bei Umsatzerlösen in Höhe von 61,7 Mio. Euro mit einem Bilanzgewinn in Höhe von rund 2,1 Mio. Euro gerechnet.

Die bisherige Entwicklung in den Netz- und in den Vertriebsbereichen lässt eine planmäßige Entwicklung erwarten. Im Bereich des Hallenbades sind die geplanten Ergebnisse aufgrund der langen Betriebsschließung im ersten Halbjahr des Jahres 2021 nicht zu erreichen.

Trotz der Unsicherheiten, die sich aus der weiteren Entwicklung der Corona-Pandemie ergeben, wird für das laufende Geschäftsjahr 2021 insgesamt mit einer Entwicklung im Rahmen des beschlossenen Wirtschaftsplanes gerechnet.

Weinheim, den 21. Juni 2021

Stadtwerke Weinheim GmbH

Peter Krämer

Geschäftsführer

Beschlussvorlage

Federführung:

Eigenbetrieb Stadtentwässerung

Geschäftszeichen:

601 - Nu

Beteiligte Ämter:

**Rechnungsprüfungsamt
Stadtkämmerei**

Datum:

03.08.2021

Drucksache-Nr.

129/21

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Darlehensaufnahme für Investitionsmaßnahmen des Eigenbetriebs Stadtentwässerung

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird ermächtigt, für den Eigenbetrieb Stadtentwässerung ein Darlehen in Höhe von 2.500.000 Euro aufzunehmen. Dabei ist das Angebot mit den günstigsten Konditionen zu berücksichtigen. Der Gemeinderat ist in der Sitzung unmittelbar nach der Darlehensaufnahme zu unterrichten.

Verteiler:

1 x Protokollzweitschrift
1 x Dezernat II
1 x Amt 14
1 x Amt 20
1 x Amt 60

Bisherige Vorgänge:

Keine

Beratungsgegenstand:

Die Investitionsvorhaben des Eigenbetriebs müssen zum Teil über Kredite finanziert werden. Im Wirtschaftsplan 2021 ist zur Finanzierung der laufenden Investitionen eine Kreditermächtigung in Höhe von 5.454.390 € festgesetzt. Diese wurde bisher noch nicht in Anspruch genommen.

Aufgrund des bisherigen Mittelabflusses wird ein Darlehen in Höhe von 2.500.000 Euro benötigt.

Die restliche Darlehensermächtigung wird gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt in Anspruch genommen.

Alternativen:

Keine

Finanzielle Auswirkung:

Siehe Beratungsgegenstand

Anlagen:

Keine

Beschlussantrag:

Die Verwaltung wird ermächtigt, für den Eigenbetrieb Stadtentwässerung ein Darlehen in Höhe von 2.500.000 Euro aufzunehmen. Dabei ist das Angebot mit den günstigsten Konditionen zu berücksichtigen. Der Gemeinderat ist in der Sitzung unmittelbar nach der Darlehensaufnahme zu unterrichten.

gezeichnet

Manuel Just
Oberbürgermeister

gezeichnet

Dr. Torsten Fetzner
Erster Bürgermeister

Beschlussvorlage

Federführung:

Referat des Oberbürgermeisters

Drucksache-Nr.

131/21

Geschäftszeichen:

I 01 - DBK

Beteiligte Ämter:

**Rechnungsprüfungsamt
Stabsstelle Recht
Stadtkämmerei**

Datum:

03.09.2021

Beratungsfolge:	Ö/N	Beschlussart	Sitzungsdatum:
Gemeinderat	Ö	Beschlussfassung	22.09.2021

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

Betreff:

Annahme oder Vermittlung von Spenden, Schenkungen oder ähnlichen Zuwendungen

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat genehmigt die Annahme der in der Anlage aufgeführten Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen gemäß § 78 Absatz 4 Gemeindeordnung.

Verteiler:

1 x Protokollzweitschrift
2 x Amt 20
1 x Amt 40
1 x Amt 60

Bisherige Vorgänge:

Keine

Beratungsgegenstand:

Bei der Stadt Weinheim sind Angebote für Sachspenden im Wert von 32.241,91 € eingegangen.

Die Spenden wurden unter Vorbehalt angenommen.

Alternativen:

Ablehnung der Spenden

Finanzielle Auswirkung:

siehe Beratungsgegenstand

Anlagen:

Nummer:	Bezeichnung
1	Spendenliste - vertraulich -

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat genehmigt die Annahme der in der Anlage aufgeführten Spenden, Schenkungen und ähnlichen Zuwendungen gemäß § 78 Absatz 4 Gemeindeordnung.

gezeichnet

Manuel Just

Oberbürgermeister