Lärmaktionsplan Hüfingen Zwischenbericht

Wolfgang Wahl
28. Juli 2022 I Rapp AG

Verfahrensablauf Lärmaktionsplan Hüfingen

- ✓ Lärmkartierung und Betroffenheitsanalyse
- ✓ Erarbeitung Grobkonzept für den LAP
- ✓ Wirkungsanalyse von Lärmminderungsmaßnahmen
- ➢ Erarbeitung Planentwurf

  förmliche Beteiligung Behörden/TöB, Öffentlichkeit

  Überarbeitung und Konkretisierung LAP

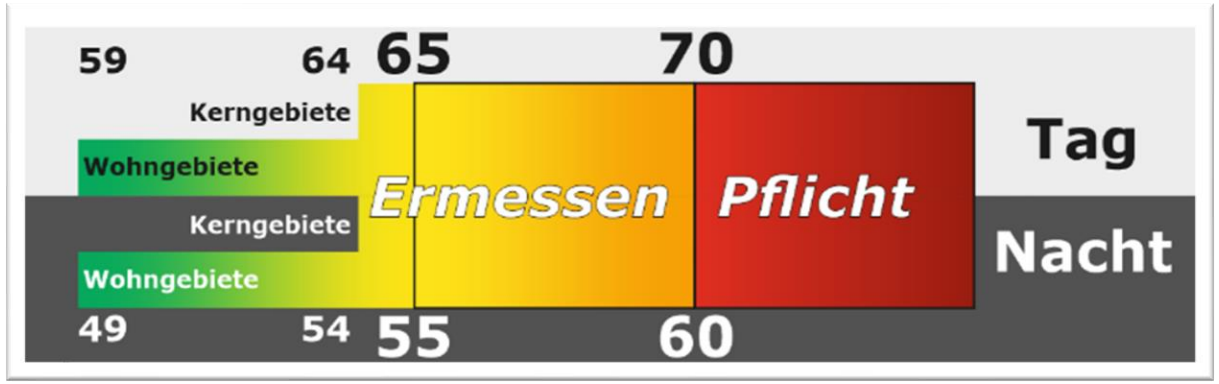
  GR-Beschluss LAP

  Umsetzung der Maßnahmen durch die Fachbehörden

Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2018

Was ist bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zu beachten?

- Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO liegen vor, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen!
  - ➢bestehen deutliche Betroffenheiten über 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten!
  - ➢die Ermessensausübung beginnt bei Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung)
  - ➢Werte ab 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts sind bei der Ermessensausübung besonders zu berücksichtigen



Kooperationserlass Lärmaktionsplanung 2018

Bindungswirkung bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen

- Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde …, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen.
- Werden die in … der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.

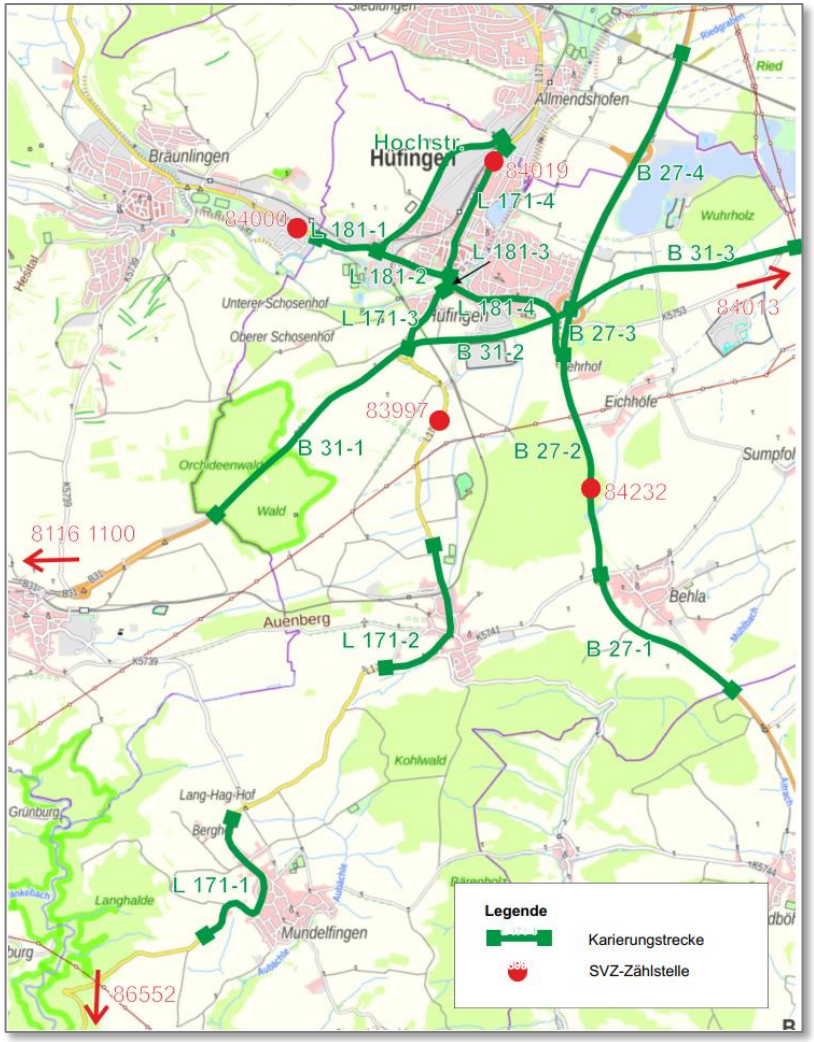
Ergänzungen des Verkehrsministeriums vom 13. April 2021 zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung:

- Werden freiwillige Kartierungsstrecken unter 8.200 Kfz/24h in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung … den zuständigen Straßenverkehrsbehörden. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen…

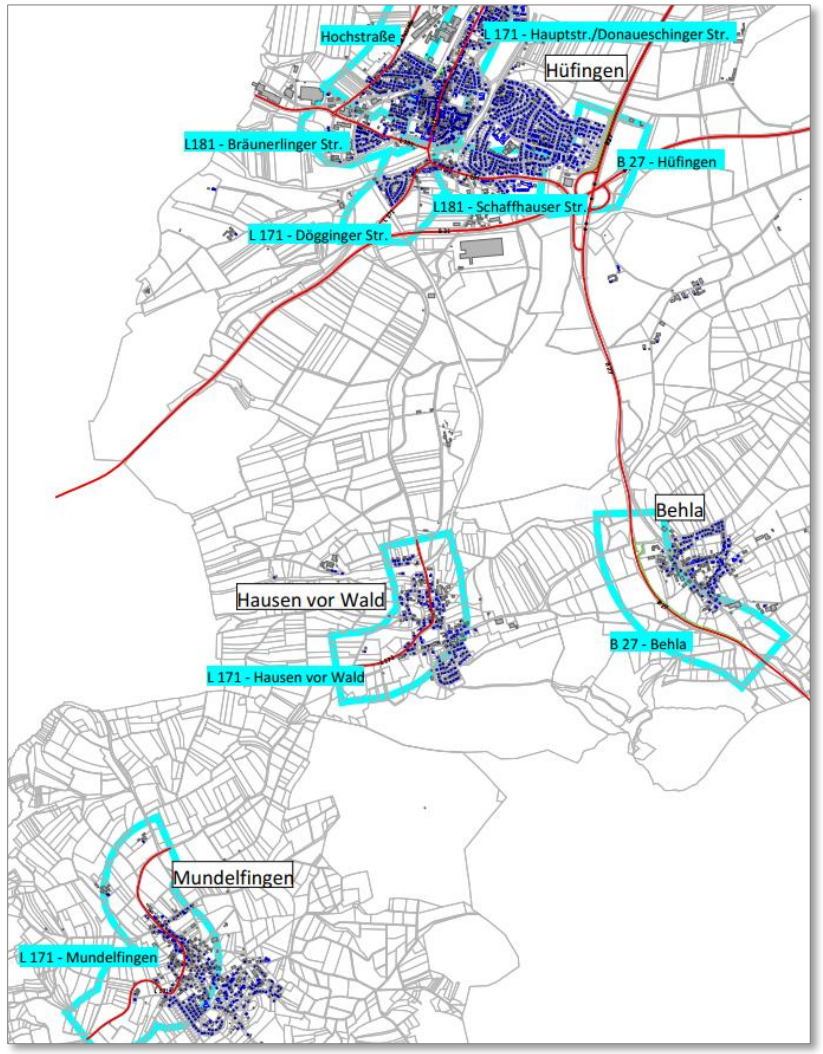
- In Hüfingen betrifft dies die hier untersuchten freiwilligen Kartierungsstrecken (außer L181-3).

Grundlagen der Lärmaktionsplanung

		Lärmkartierung 2021		
Strecken-ID	**ZST.-Nr.**	DTV [Kfz/24 h]	p [%]	SV [Lkw/24h]
B 31-1/2, westl. B 27	8116 1100	19’649	13.9	2’731
B 31-3, östl. B 27	8017 1102	9’046	20.7	1’873
B 27-1/2/3, südl. B 31	8117 1101	14’368	10.9	1’566
B 27-4, nördl. B 31	8017 1104	23’463	11.3	2’651
L 171-1 OD Mundelfingen	8116 1211	2’151	7.1	153
L 171-2 OD Hausen vor Wald	8016 1200	2’432	6.8	165
L 171-3, von B 31 bis Einmündung Schaffhauser Str.	Verkehrszählung 07/2021	4’812	5.0	239
L 171-4, von Schaffhauser Str. bis nördl. Gemarkungsgrenze	8017 1204	11’139	2.0	223
L 181-1/2 Bräunlinger Str. bis Einmündung Hauptstraße	8016 1203	7’765	5.6	435
L 181-3 Schaffhauser Str. von Dögginger bis Bräunlinger Str.	Verkehrszählung 07/2021	10’882	5.5	594
L 181-4 Schaffhauser Str.	Verkehrszählung 07/2021	6’967	5.7	396
Hochstraße	Verkehrszählung 07/2021	4’892	8.0	391



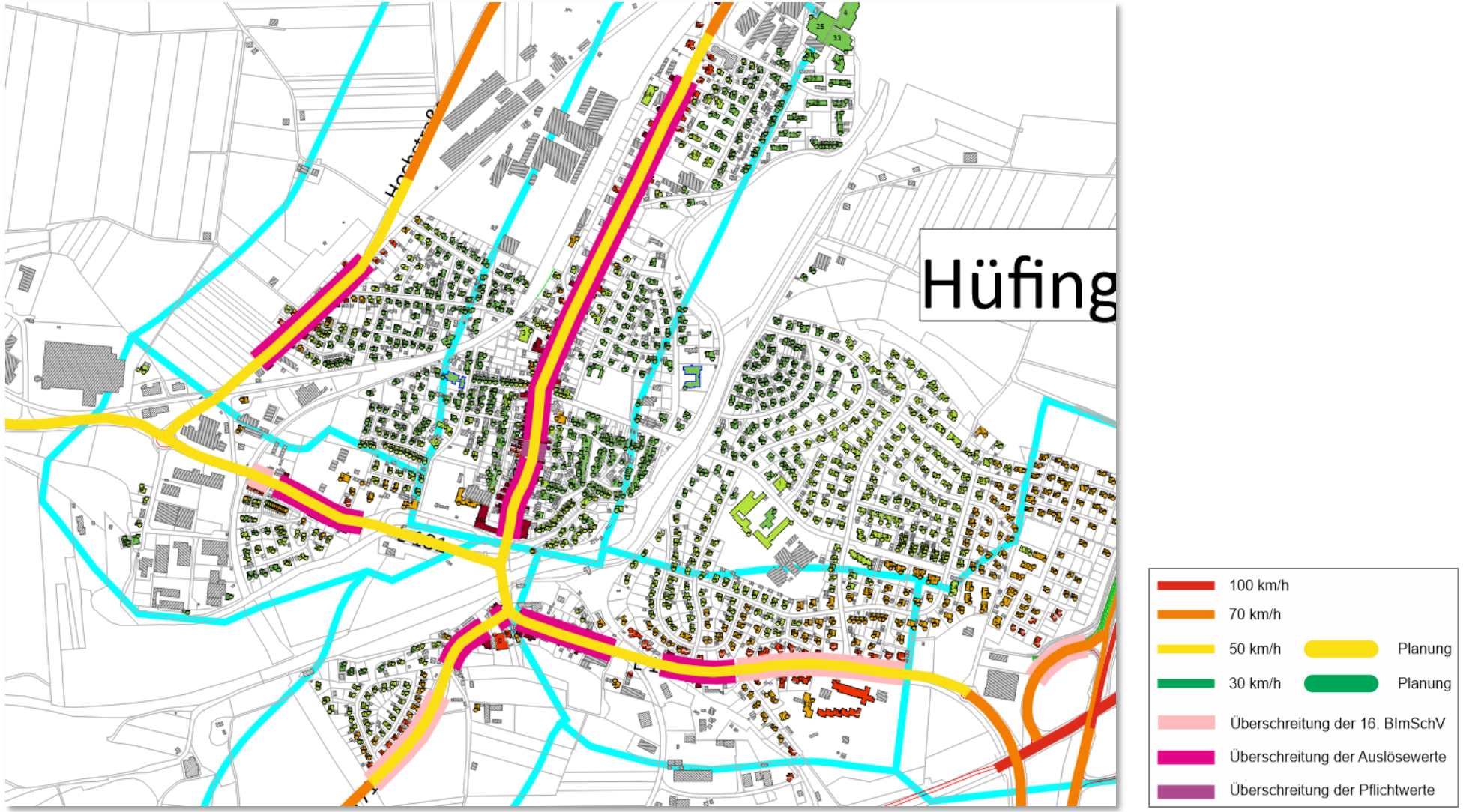
Lärmkartierung - Betroffenheiten



Rechengebiet	Betroffene > 65 dB(A) L_{rT}	*Betroffene > 70 dB(A)* L_{rT}	Betroffene > 55 dB(A) L_{rN}	*Betroffene > 60 dB(A)* L_{rN}	Belastungs-bereich
L171 - Hausen vor Wald	0	0	0	0	Nein
B27 - Behla	0	0	0	0	Nein
B 27 - Hüfingen	0	0	0	0	Nein
L171 - Mundelfingen	0	0	1	0	Nein
L171 - Dögginger Str.	3	0	10	0	Ja
L171 - Hauptstr./Donaueschinger Str.	108	0	128	2	Ja
L181 - Schaffhauser Str.	17	0	29	0	Ja
Hochstr.	2	0	10	0	Ja
L181 - Bräunlinger Str.	10	0	17	0	Ja
Summe Betroffenheiten	**140**	***0***	**195**	***2***	

9 Rechengebiete,
davon 5 Hauptbelastungsbereiche

Lärmkartierung Betroffenheiten



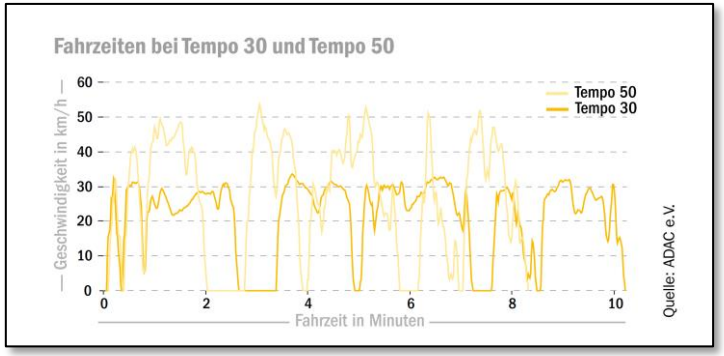
Vergleich Tempo 30 vs. Tempo 40

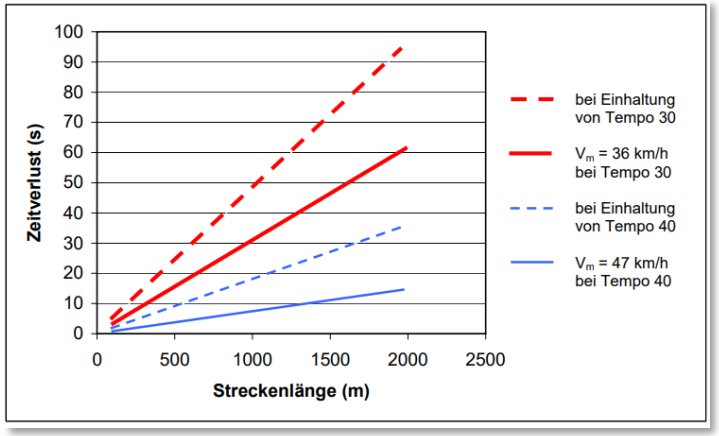
Vorteile Tempo 40

- geringere Zeitverluste (theoretische Differenz 40/30: 30 Sek./km)
- geringere Einflüsse auf ÖPNV-Fahrzeit (abhängig von Haltestellen)

Vorteile Tempo 30

- geringere Lärmemissionen (Differenz 40/30: -1.5 dB(A))
- höhere Verkehrssicherheit (Reduzierung des Anhaltewegs 40/30: -33%)
- höhere Verträglichkeit Radfahrer im Mischverkehr
- geringere Trennwirkung / bessere Überquerbarkeit
- höhere Aufenthaltsqualität (städtebauliche Funktion)
- gleichmäßigerer Geschwindigkeitsverlauf





	Fahrgeschwindigkeit		
	30 km/h	40 km/h	50 km/h
Reaktionsweg [1])	8 m	11 m	14 m
Bremsweg [2])	6 m	10 m	16 m
Anhalteweg	14 m	21 m	30 m
Aufprallgeschwindigkeit [3])	-	31 km/h	47 km/h

Generelle Geschw.beschränkung auf Straßen in Ortsgebieten, Wissenschaftliche Entscheidungsgrundlagen (Tiroler Landesregierung, Abt. Verkehrsplanung)

Vergleich Geschwindigkeitsreduzierung ganztags vs. nachts

Vorteile ganztags

- Betroffenheiten im Tageszeitraum können reduziert werden
  - in Spitzenzeiten sowieso häufig keine höhere Geschwindigkeit
  - Lärm in Abendstunden (Ruhezeit) wird reduziert
- größere Einheitlichkeit in der Beschilderung

Vorteile nachts

- Fahrzeitverlust nur im Nachtzeitraum
- geringerer Verkehrsanteil betroffen

Maßnahmengrobkonzept (Maximalkonzept)

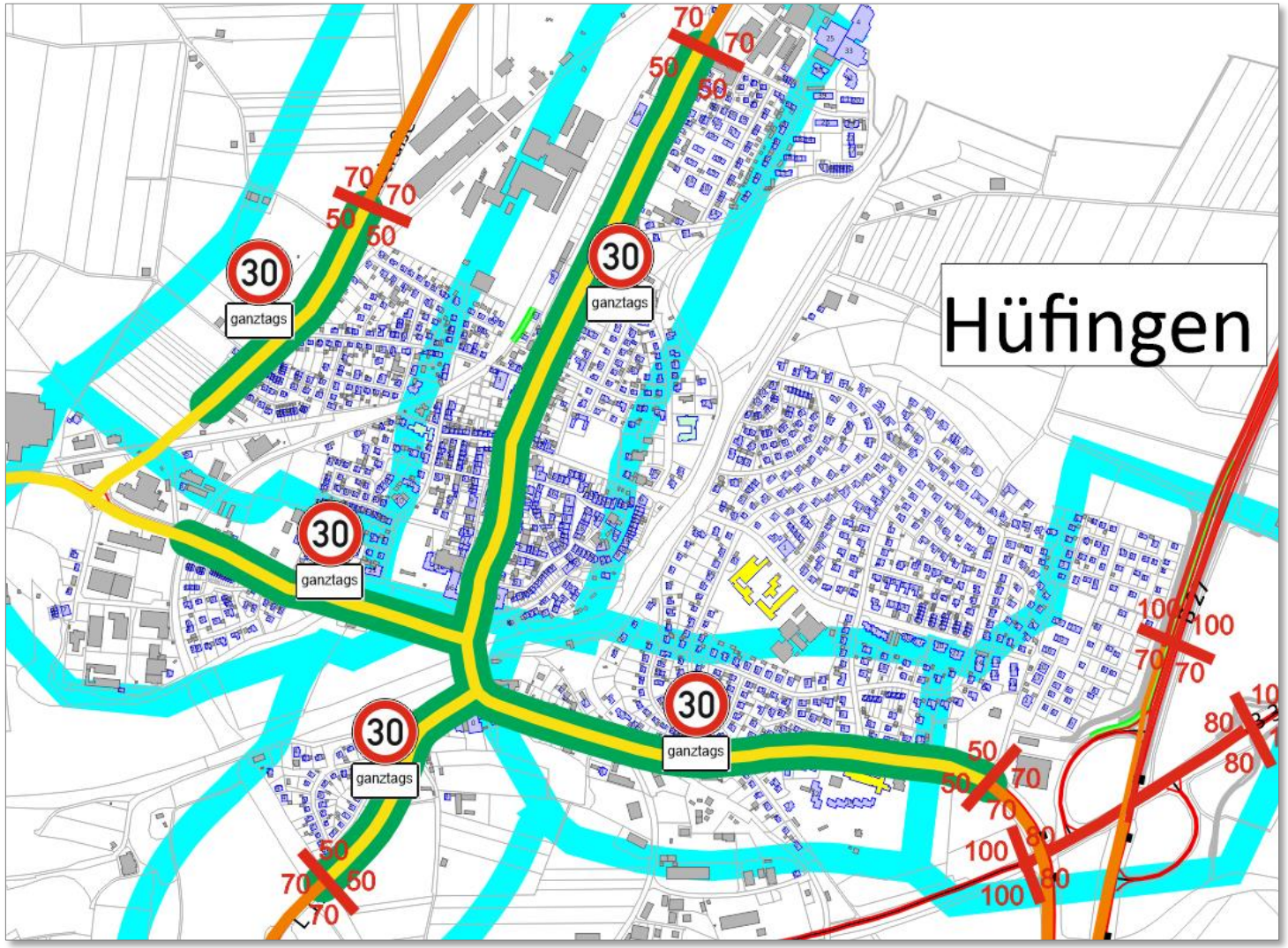
- Geschwindigkeitsbeschränkung
  Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen in den folgenden Abschnitten:
  - L 171 Dögginger Straße
  - L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße
  - L 181 Schaffhauser Straße
  - Hochstraße
  - L 181 Bräunlinger Straße

- lärmoptimierter Fahrbahnbelag auf den Ortsdurchfahrten
- digitale Geschwindigkeitsanzeige und/oder
  stationäre Geschwindigkeitskontrollen

Wirkungsanalyse

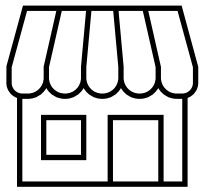
Rechengebiet		Betroffene > 65 dB(A) LrT	*Betroffene > 70 dB(A) LrT*	Betroffene > 55 dB(A) LrN	*Betroffene > 60 dB(A) LrN*
L 171 Dögginger Str.	Lärmkartierung	3	0	10	0
	Wirkungsanalayse (30km/h)	0	0	0	0
	Differenz	**3**	**0**	**10**	**0**
L 171 Hauptstr./Donaueschinger Str.	Lärmkartierung	108	0	128	2
	Wirkungsanalayse (30km/h)	36	0	78	0
	Differenz	**72**	**0**	**50**	**2**
L 181 Schaffhauser Str.	Lärmkartierung	17	0	29	0
	Wirkungsanalayse (30km/h)	0	0	10	0
	Differenz	**17**	**0**	**19**	**0**
Hochstraße	Lärmkartierung	2	0	10	0
	Wirkungsanalayse (30km/h)	0	0	0	0
	Differenz	**2**	**0**	**10**	**0**
L 181 Bräunlinger Str.	Lärmkartierung	10	0	17	0
	Wirkungsanalayse (30km/h)	0	0	5	0
	Differenz	**10**	**0**	**12**	**0**
Summe Betroffenheiten LK		**140**	**0**	**194**	**2**
Summe Betroffenheiten WA		**36**	**0**	**93**	**0**

Überblick Lärmminderungsmaßnahmen



Ergebnisse Beteiligung der Unternehmen

Gemischtes Stimmungsbild bzgl. Tempo 30



Wichtiger ist, dass es genügend Parkplätze gibt

Ergebnisse der frühzeitigen Bürger:innenbeteiligung am 05. Juli 2022

Pro Tempo 30 in allen genannten Straßenabschnitten

kostengünstig
wirksam
zeitnah umsetzbar
weniger Lärm
Erhöhung der Aufenthaltsqualität
Erhöhung der Verkehrssicherheit
Vorteil für Geschäfte

zu hohes Lkw-Aufkommen

Geschwindigkeiten werden nicht eingehalten

Notwendigkeit von Geschwindigkeits-beschränkungen

Schlaglöcher und Gullydeckel sorgen für Lärm

zu breite Straßen

Hauptstraße/ Donaueschinger Straße

nur Anlieger:innen frei
als Spielstraße konzipieren
als Einbahnstraße konzipieren

stellenweise mangelnde Verkehrssicherheit; keine Querungsmöglichkeiten

…weitere Beiträge s. Protokoll!

Weiteres Vorgehen

- GR-Beschluss Planentwurf & Beteiligungsverfahren
- Durchführung des Beteiligungsverfahrens (mind. 4 Wochen)
- Wertung der Stellungnahmen aus dem Beteiligungsverfahren
- Überarbeitung und Konkretisierung des Lärmaktionsplans
- GR-Beschluss Lärmaktionsplan
- Meldung an die LUBW
- Umsetzung der Maßnahmen durch die Fachbehörden

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg i. Br.
+49 (0)761 217 717 31
wolfgang.wahl@rapp.ch

Rapp AG
Stühlinger Straße 21 I D-79106 Freiburg i. Br.
+49 (0)761 217 717 30 I ww.rapp.ch