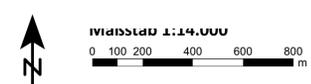
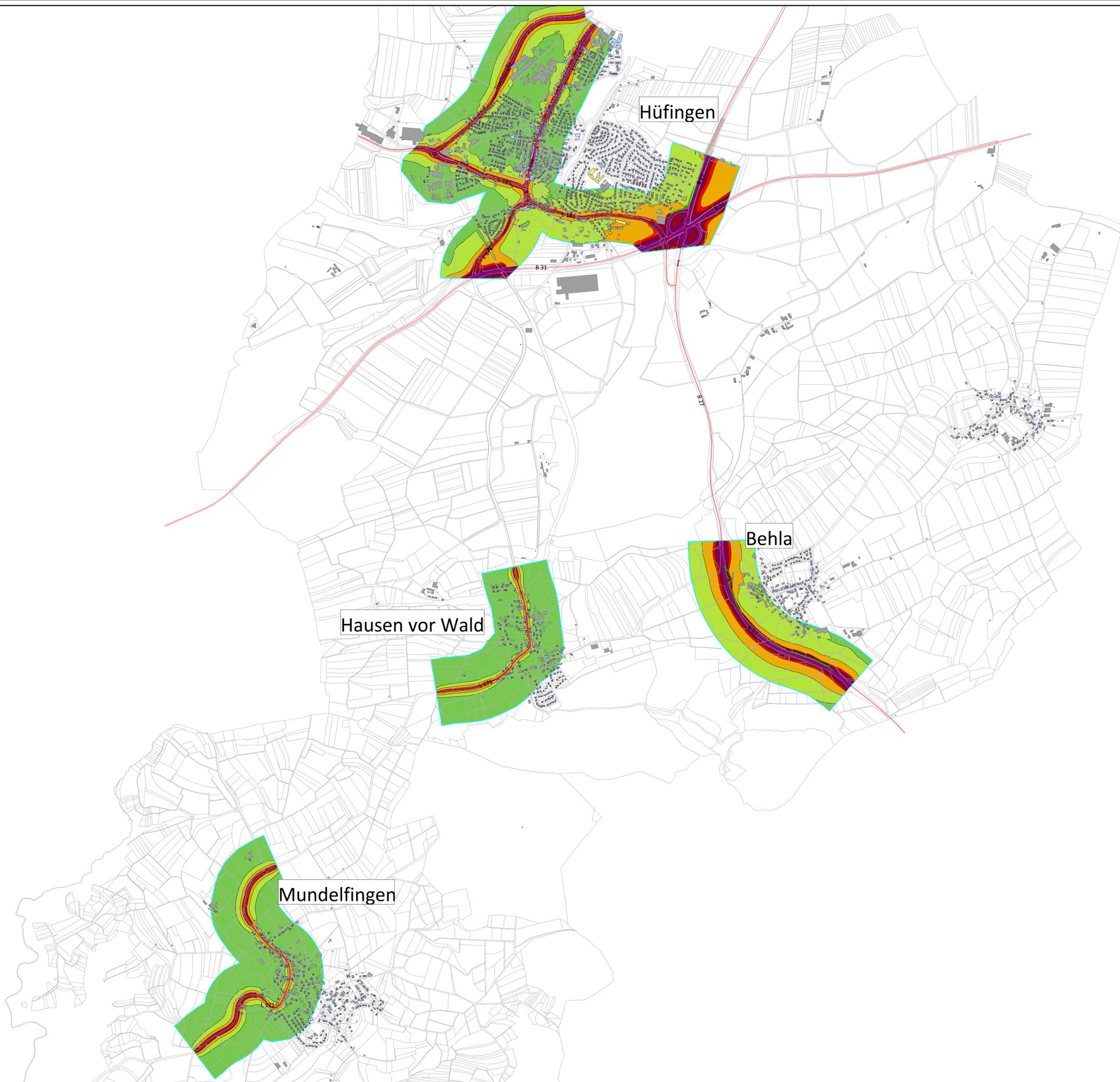


- Legende**
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Rechengebiet Lärm
 - Lärmschutzwand
 - Lärmschutzwahl



Einwohner
 Mit Angaben zu Einwohneranzahl je Hauptgebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 19.06.2023



- Legende**
- Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Lärmschutzwall
 - Lärmschutzwand
 - Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
 L_{rT}
 in dB(A)

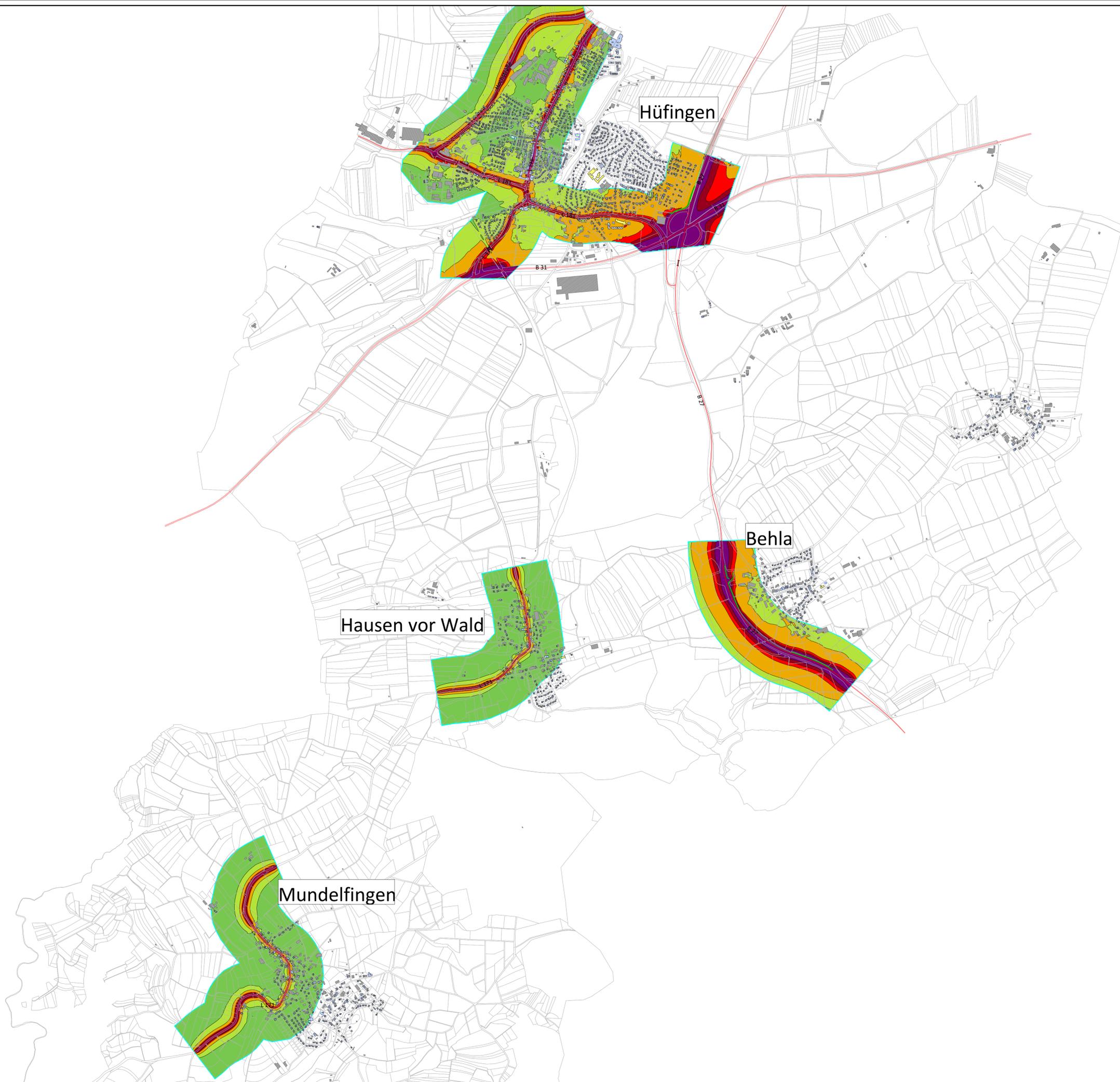
- < 55
- 55 <= < 60
- 60 <= < 65
- 65 <= < 67
- 67 <= < 70
- 70 <=



1.1 Rasterlärnkarte nach RLS-19, Tag

Mit Angaben zur Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude im Zeitbereich Tag

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 07.06.2023



- Legende**
- Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Lärmschutzwand
 - Lärmschutzwand
 - Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
 LrN
 in dB(A)

45 <=	< 45
50 <=	< 50
55 <=	< 55
57 <=	< 57
60 <=	< 60



1.2 Rasterlärmkarte nach RLS-19, Nacht

Mit Angaben zur Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude im Zeitbereich Nacht

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 26.05.2023



- Legende**
- Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Lärmschutzwall
 - Lärmschutzwand
 - Rechengebiet Lärm

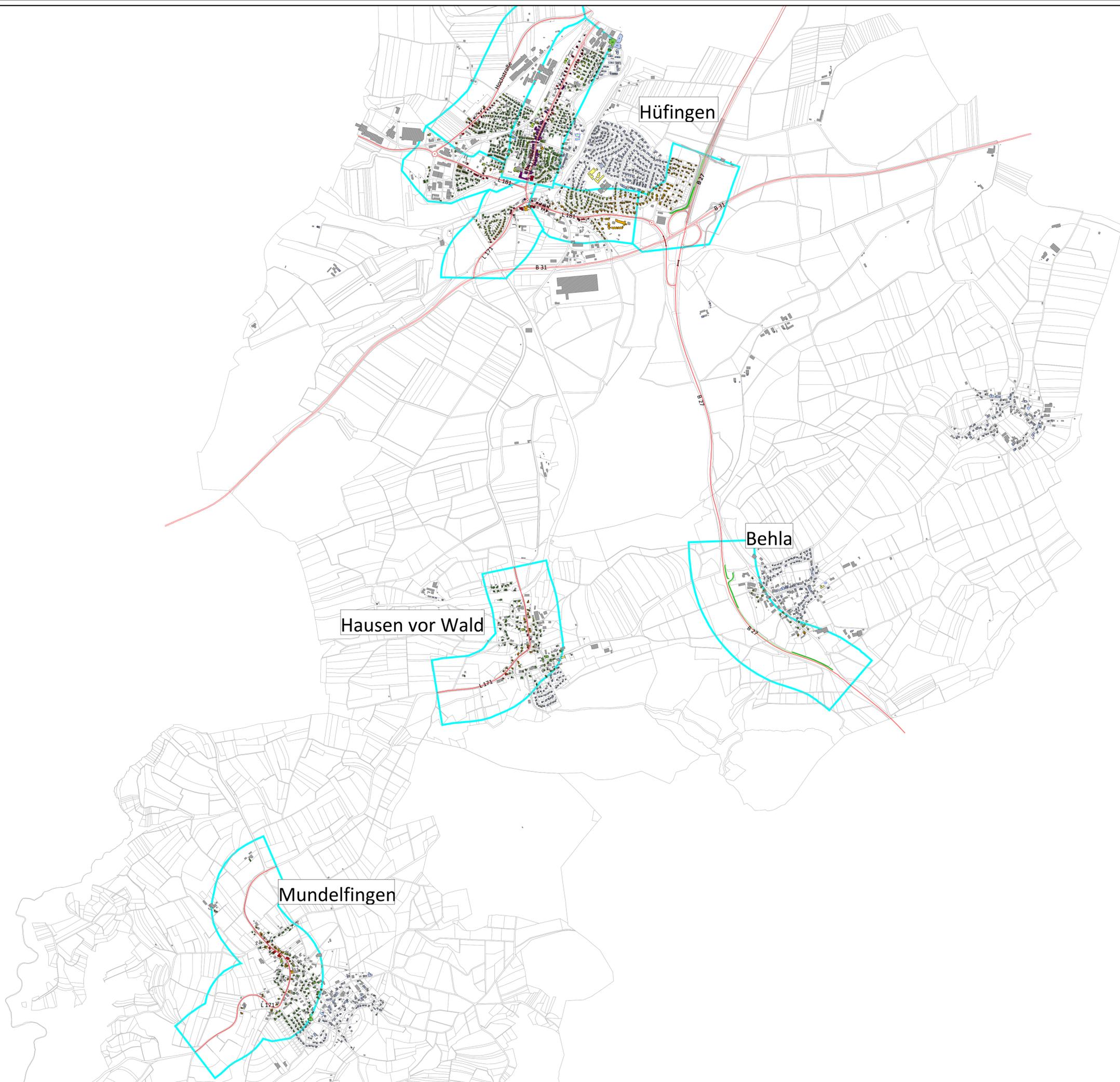
- Pegelwerte**
 LrT
 in dB(A)
- | | |
|--|------|
| | < 55 |
| | < 60 |
| | < 65 |
| | < 67 |
| | < 70 |



2.1 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Tag

Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe im Zeitbereich Tag und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 07.06.2023



- Legende**
- Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Lärmschutzwand
 - Lärmschutzwand
 - Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
 LrN
 in dB(A)

< 45	Green
45 <=	Yellow
50 <=	Orange
55 <=	Red
57 <=	Dark Red
60 <=	Purple



2.2 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Nacht

Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
 im Zeitbereich Nacht
 und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 07.06.2023

Stadt Hüfingen

Projekt: LAP Hüfingen Stufe 4

Projekt-Nr. 2067.332

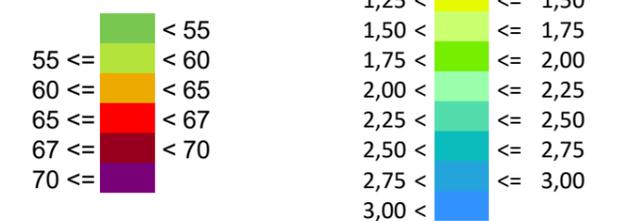


Legende

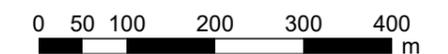
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- Nebengebäude
- Emissionslinie
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Lärmschutzwall
- Knotenpunkt

Pegeldifferenz
in dB(A)

Pegelwerte
LrT
in dB(A)



Maßstab 1:8.000



3.1 Gebäudelärmkarte bei Tempo 30 nach RLS-19, Tag

Rasterlärmdifferenzkarte Tempo 30 vs Tempo 50 in dB(A)
in 4 m Höhe im Zeitbereich Tag
und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 09.06.2023

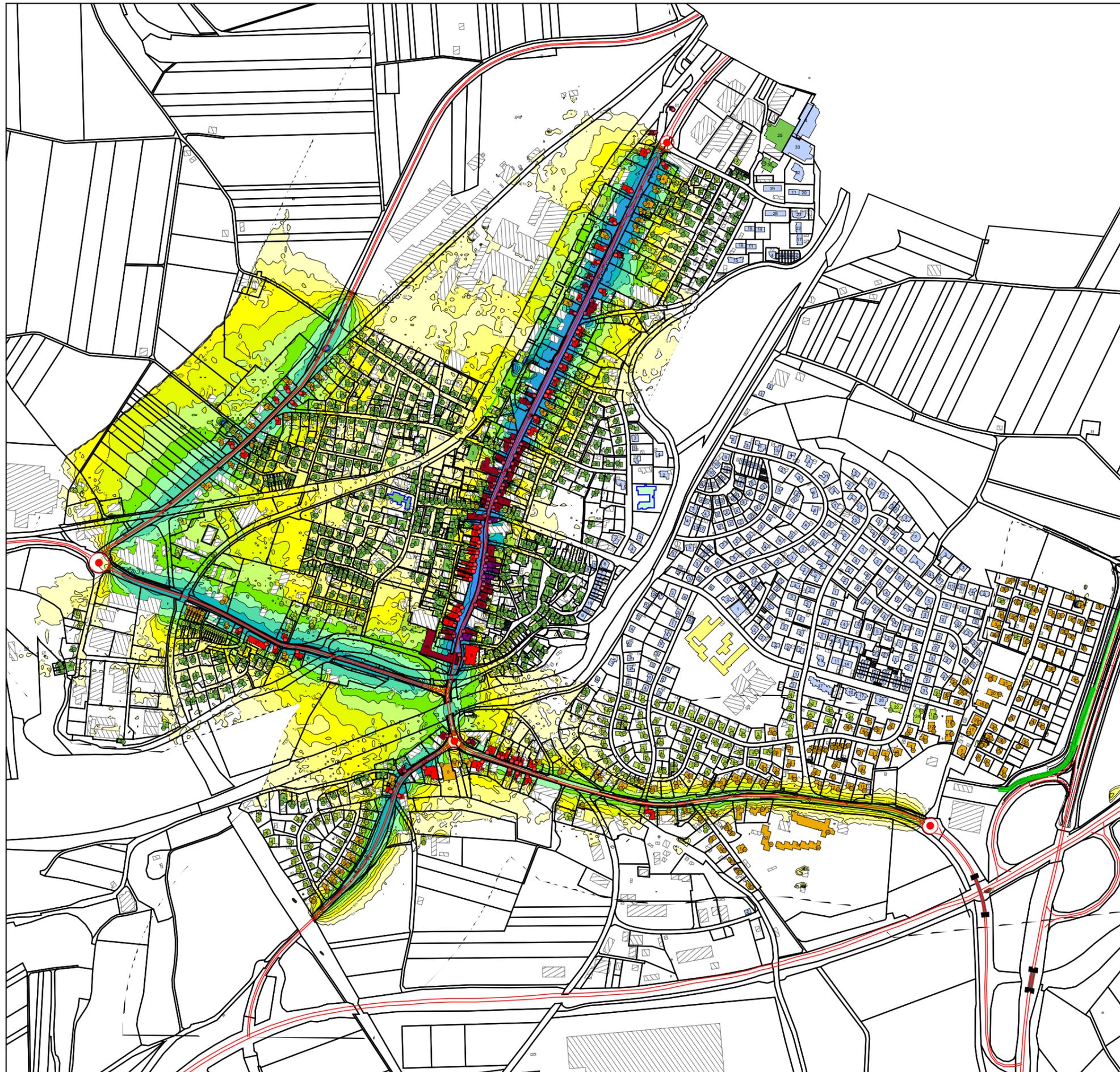


Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D - 79106 Freiburg i. B. T + 49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Stadt Hüfingen

Projekt: LAP Hüfingen Stufe 4

Projekt-Nr. 2067.332



Legende

- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- Nebengebäude
- Emissionslinie
- Schule
- Kindergarten
- Wand
- Lärmschutzwall
- Knotenpunkt

Pegeldifferenz
in dB(A)

Pegelwerte
LrN
in dB(A)

- < 45
- 45 <= < 50
- 50 <= < 55
- 55 <= < 57
- 57 <= < 60
- 60 <=

- <= 0,50
- 0,50 < <= 0,75
- 0,75 < <= 1,00
- 1,00 < <= 1,25
- 1,25 < <= 1,50
- 1,50 < <= 1,75
- 1,75 < <= 2,00
- 2,00 < <= 2,25
- 2,25 < <= 2,50
- 2,50 < <= 2,75
- 2,75 < <= 3,00
- 3,00 <



Maßstab 1:8.000



3.2 Gebäudelärmkarte bei Tempo 30 nach RLS-19, Nacht

Rasterlärmdifferenzkarte Tempo 30 vs Tempo 50 in dB(A)
in 4 m Höhe im Zeitbereich Nacht
und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 09.06.2023



Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D - 79106 Freiburg i. B. T + 49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Lärmaktionsplan Hüfingen - Ergebnisse der frühzeitigen Bürger:innenbeteiligung

Am Dienstag, den 05. Juli 2022 fand eine zweistündige frühzeitige Beteiligung für die Erstellung des Lärmaktionsplans Stufe 3 Hüfingen statt. Rund 30 Bürger:innen versammelten sich in der Stadthalle. Im Fokus der Veranstaltung standen die Lärminderungsmaßnahmen des Maximalkonzeptes (Tempo 30 ganztags in mehreren Straßenzügen). Auch sonstige verkehrliche Themen bzw. Probleme wurden diskutiert.

Nach der Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Kollmeier hielt Herr Wahl (Rapp AG) einen Initialvortrag. Dabei ging es zunächst im Allgemeinen um die Handlungsfelder und die Ziele der kommunalen Verkehrsplanung. Daraufhin wurden schalltechnische und rechtliche Grundlagen zur Lärmaktionsplanung erläutert sowie die Ergebnisse der Lärmkartierung und der Wirkungsanalysen für Hüfingen vorgestellt.

Im Anschluss an den Vortrag hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, Verständnisfragen zu stellen, bevor die eigentliche Beteiligung an Stellwänden begann. Auf zwei Stellwänden konnten die Bürger:innen Pro- und Kontra-Argumente zu der Einführung von Tempo 30 ganztags in der Hauptstraße/Donaueschinger Straße sowie in weiteren Straßen anbringen. Auch konnten sonstige verkehrliche Mängel und mögliche Lösungsansätze für die jeweiligen Bereiche genannt werden. An einer dritten Stellwand hatten die Bürger:innen die Gelegenheit, Fragen bezüglich der Methodik der Lärmaktionsplanung zu stellen und generelle Hinweise bezüglich Geschwindigkeitsbeschränkungen oder anderen Lärminderungsmaßnahmen abzugeben.

Nach Abschluss der Beteiligung an den Stellwänden fand eine Diskussion im Plenum statt. Die Wortbeiträge aus der Fragerunde sowie aus der Diskussion im Plenum können dem Sitzungsprotokoll entnommen werden.

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Beteiligung an den Stellwänden tabellarisch zusammengefasst.

Hauptstraße/Donaueschinger Straße		
Kategorie	Beitrag	Anzahl Nennungen
Pro-Argumente Tempo 30 ganztags	Aufwertung der Innenstadt	1
	mehr Aufenthaltsqualität	1
	Vorteil für Geschäfte	1
	effektiv	1
	kostengünstig	2
	zeitnah umsetzbar	1
	erhöhte Verkehrssicherheit	2
	weniger Lärm	2
	Einfahren von Seitenstraßen wird einfacher	1
Kontra-Argumente Tempo 30 ganztags	keine	-
Sonstige verkehrliche Themen	Donaueschinger Straße am Zubringer Allmendshofen Stoppstelle Zubringer Vorfahrt	1
	nur Anlieger:innen frei	1
	als Spielstraße konzipieren	1
	für Lkw über 7,5 t sperren, Lkw unter 7,5 t nur Anlieferverkehr	1
	als Einbahnstraße konzipieren	1

Tabelle 1: Ergebnisse Beteiligung - Hauptstraße/Donaueschinger Straße

Weitere Straßen			
Kategorie	Straße	Beitrag	Anzahl Nennungen
Pro-Argumente Tempo 30 ganztags	Allgemein	kostengünstig	1
		wirksam	1
		weniger Schmutz/Reifenabrieb/Feinstaub	1
		zeitgemäß	1
	Schaffhauser Straße	Lärmreduzierung	1
		erhöhte Verkehrssicherheit	2
		erhöhte Lebensqualität	1
		Gleichbehandlung mit Hauptstraße, wenn dort Tempo 30 eingeführt wird (Recht auf Lärmschutz)	1
	Bräunlinger Straße	Befürwortung Tempo 30	1
	Hochstraße	Befürwortung Tempo 30	1
erhöhte Verkehrssicherheit		1	
Kontra-Argumente Tempo 30 ganztags	Allgemein	Umgang mit Überholvorgängen	1

Sonstige verkehrliche Themen	Allgemein	zu breite Straßen	1
		Geschwindigkeitskontrollen an den Ortseingängen	1
	Schaffhauser Straße	Beschränkung der «Beschleunigungsrennen» auswärts	1
		geringe Verkehrssicherheit beim Überqueren der Straße	1
		Querungshilfen (z. B. zwischen Dögginger Straße und Hausener Straße)	2
		Geschwindigkeitskontrollen	1
		Schwerverkehr hält zulässige Höchstgeschwindigkeit insbesondere im Nachtzeitraum häufig nicht ein	1
		hohes Lkw-Aufkommen	1
		Tonnagebeschränkung auf Hausener Straße zwischen Einmündung Schaffhauser Straße und Einfahrt Behringer GmbH	1
	Bräunlinger Straße	hohes Lkw-Aufkommen	1
	Hochstraße	Notwendigkeit von Parkmöglichkeiten	1
		kontrolliertes Ein-/Durchfahren des Lkw-Verkehrs ortseinwärts	1
		viele Schlaglöcher	1
		hohes Lkw-Aufkommen	1
		zulässige Höchstgeschwindigkeit wird häufig überschritten	1

Tabelle 2: Ergebnisse Beteiligung - Weitere Straßen

Auf der dritten Stellwand zur Methodik und generellen Hinweisen kamen keine Beiträge zusammen.

Im Allgemeinen lässt sich das Stimmungsbild der Teilnehmenden dahingehend zusammenfassen, dass die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags sowohl in der Hauptstraße/Donauschinger Straße als auch in den weiteren Straßen begrüßt wird. Weitere zentrale Verkehrsprobleme in Hüfingen sind gemäß der Teilnehmenden das hohe Lkw-Aufkommen in allen genannten Straßen, die unzureichende Verkehrssicherheit, die fehlenden Geschwindigkeitskontrollen sowie der Zustand der Straßen.

Rapp AG

Wolfgang Wahl
Leiter Büro Freiburg i. Br.

Janne Hesse
Fachplanerin Lärmaktionsplanung & Mobilität

Freiburg, 06. Juli 2022 / HeJ

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Stadt Donaueschingen	19.10.2022	Von Seiten der Stadt Donaueschingen werden keine Anregungen/Bedenken gegenüber der aktuellen LAP-Fortschreibung der Stadt Hüfingen geäußert. Eigene Planungen sind vom Planvorhaben nicht direkt berührt. Die im Planentwurf enthaltenen Aussagen zu unverbindlichen interkommunalen Lösungsansätzen werden zur Kenntnis genommen.	Kenntnisnahme.
II.1	Stadt Blumberg	28.10.2022	Wir bedanken uns für die Beteiligung am Lärmaktionsplan der Stadt Hüfingen. Die Belange der Stadt Blumberg sind bei der Lärmaktionsplanung in Hüfingen nicht betroffen. Daher gehend gibt es seitens der Stadt Blumberg keine Anregungen oder Einwände. Für das weitere Verfahren wünschen wir viel Erfolg.	Kenntnisnahme.
III.1	Stadt Geisingen	28.10.2022	Die Stadt Geisingen hat keine Bedenken und Anregungen zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Hüfingen. Für das weitere Verfahren wünschen wir viel Erfolg.	Kenntnisnahme.
IV.1	Polizeipräsidium Konstanz	03.11.2022	Zu dem vorgelegten Bericht zum Lärmaktionsplan Stufe 3 Stadt Hüfingen nehmen wir dazu wie folgt Stellung: Der Bericht der Lärmaktionsplanung beschränkt sich im Wesentlichen auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>Gemäß Erlass zur Lärmaktionsplanung vom MVI BW besteht tagsüber ab 70 dB(A) ein dringender Handlungsbedarf. Dies trifft auf keine Betroffenen zu! Nachts besteht ein vordringlicher Handlungsbedarf ab 60 dB(A) was lediglich bei dem aufgeführten Hauptbelastungsbereich L 171-Hauptstraße/Donaeschinger Straße auf drei im Süden der Hauptstraße liegende Wohngebäude (insg. 12 Einwohner) zutrifft.</p> <p>Laut Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse liegen hier tagsüber 108 Betroffenen über 65 dB(A) und 128 Betroffenen über 55 dB(A) nachtsüber vor.</p> <p>Bei den anderen aufgeführten Hauptbelastungsbereichen</p> <ul style="list-style-type: none"> • L 171 Dögginger Straße • L 181 Schaffhauser Straße • L 181 Bräunlinger Straße • Hochstraße <p>liegen die Betroffenen noch deutlich darunter (zw. 2 und 29).</p> <p>Der prozentuale Anteil der betroffenen Personen ist hierbei verschwindend gering.</p> <p>Die nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für ein Handeln vorgegebene große Anzahl von Betroffenen liegt vor dem Hintergrund dieser Ergebnisse nicht vor. Es geht folglich lediglich um einzelne Gebäude entlang der fünf dargestellten Ortsdurchfahrten (Hauptbelastungsbereiche).</p>	<p>Die neue 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). Somit ist die Einführung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen grundsätzlich ab Überschreitungen dieser Grenzwerte möglich.</p> <p>Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB in Verbindung mit der 34. BImSchV, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert. Demnach entsprechen die Betroffenen nicht der Anzahl der Einwohner:innen (s. hierzu S. 15f. Bericht). In den Gebäudelärmkarten ist die Anzahl der tatsächlichen Bewohner:innen der Gebäude angegeben. Diese ist höher als die Betroffenen. Zum Beispiel:</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																								
IV.3			<p>Allenfalls könnte eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme (Tempo 30) auf der L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße während des Zeitraumes von 22.00 – 06.00 Uhr in Betracht gezogen werden. Hierdurch könnte laut Wirkungsanalyse die Betroffenen nachtsüber > 55 dB(A) von 128 auf 78 und > 65 dB(A) von 2 auf 0 reduziert werden.</p>	<table border="1" data-bbox="1384 268 2029 491"> <thead> <tr> <th rowspan="2">L 171 - Dögginger Straße</th> <th colspan="2">L_{rT}</th> <th colspan="2">L_{rN}</th> </tr> <tr> <th>> 65 dB(A)</th> <th>> 70 dB(A)</th> <th>> 55 dB(A)</th> <th>> 60 dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>7</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Betroffenen</td> <td>3</td> <td>0</td> <td>10</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Anzahl Einwohner:innen in den betroffenen Wohngebäuden</td> <td>14</td> <td>0</td> <td>27</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table> <p>Es hat eine sachgerechte Abwägung der Maßnahmen stattgefunden. Im Ergebnis wird durch vertretbare Einschränkungen (theoretischer Fahrzeitverlust, Auswirkungen auf den ÖPNV) die Wohnqualität für die Einwohner:innen wesentlich verbessert und deren Gesundheitsgefährdung durch Lärm reduziert.</p> <p>Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung kann die Betroffenen im Tageszeitraum nicht reduzieren. Diese sind jedoch sehr hoch, sodass eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz der Einwohner:innen hier notwendig ist.</p> <p>Auch für die übrigen Lärmschwerpunkte werden nach sachgerechter Abwägung Lärminderungsmaßnahmen festgesetzt.</p>	L 171 - Dögginger Straße	L _{rT}		L _{rN}		> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)	Anzahl betroffener Wohngebäude	3	0	7	0	Anzahl Betroffenen	3	0	10	0	Anzahl Einwohner:innen in den betroffenen Wohngebäuden	14	0	27	0
L 171 - Dögginger Straße	L _{rT}		L _{rN}																									
	> 65 dB(A)	> 70 dB(A)	> 55 dB(A)	> 60 dB(A)																								
Anzahl betroffener Wohngebäude	3	0	7	0																								
Anzahl Betroffenen	3	0	10	0																								
Anzahl Einwohner:innen in den betroffenen Wohngebäuden	14	0	27	0																								
IV.4			<p><u>Allgemeines zu Geschwindigkeitsbeschränkungen:</u> Es hat sich in diesem Zusammenhang immer wieder gezeigt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung alleine nicht den gewünschten Effekt der Geschwindigkeitsreduzierung, trotz etwaiger geschwindigkeitsüberwachender Maßnahmen erbringt. Nur wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung mit einer korrespondierenden Umgestaltung der Straße einhergeht, ist i.d.R. von einer ausreichenden Befolgungsrate auszugehen, da diese über die Automatismen des menschlichen Verhaltens wirken. Dem in diesem Zusammenhang entwickelten Ansatz der selbsterklärenden Straße ist</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten als Sofortmaßnahme und können die Betroffenen direkt entlasten. Bauliche Maßnahmen wie eine Straßenumgestaltung sind oftmals geeignete Maßnahmen, lassen sich jedoch erst mittelfristig umsetzen.</p> <p>Zudem sind Geschwindigkeitsbeschränkungen ohne weitergehende bauliche Maßnahmen die Regel. Ihre Wirksamkeit ist vielfach nachgewiesen. Ggf. können regelmäßige Kontrollen die Wirksamkeit noch erhöhen.</p>																								

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			dann ausreichend Rechnung getragen, wenn sie alleine durch ihre Gestaltung zu einem angemessenen Verhalten des Verkehrsteilnehmers, konkret zur Verlangsamung der gefahrenen Geschwindigkeiten und dadurch auch zur Lärminderung führt.	
V.1	LRA Schwarzwald-Baar-Kreis	11.11.2022	<p>Vielen Dank für die Übersendung des Entwurfs des Lärmaktionsplans Stufe 3 der Stadt Hüfingen im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d BImSchG.</p> <p>Allgemeine Hinweise:</p> <p>Im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29.10.2018 heißt es unter Ziffer 1.5 Verfahren zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen:</p> <p><i>Um eine sinnvolle und effektive Aktionsplanung durchzuführen, ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplans eng kooperieren und die notwendigen Handlungen koordiniert werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans einzubringen. (...) Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Planaufstellungsverfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.</i></p> <p>Leider hat es einen solchen Austausch bisher nicht gegeben, was wir sehr bedauern. Dies führt dazu, dass der Öffentlichkeit und dem Gemeinderat ggf. nicht alle</p>	<p>Ist bekannt.</p> <p>Die Offenlage dient dazu, dass alle Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeit Stellung beziehen können. Ein</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>relevanten Informationen bekannt waren. Hier ist es auch misslich, dass in der Außendarstellung der Eindruck erweckt wird, dass die im Entwurf des LAP aufgeführten Maßnahmen bereits beschlossen wäre und kurz vor der Umsetzung stehen würden.</p> <p>Im Anhörungsentwurf des Lärmaktionsplans wird auf Seite 8 zu Recht darauf hingewiesen, dass ein LKW bei Tempo 50 in etwa so viel Lärm erzeugt, als 20 PKW. Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde ist es nicht ganz nachvollziehbar, dass im LAP und insbesondere bei den beabsichtigten Maßnahmen keine Maßnahme genannt (und damit vermutlich auch nicht geprüft) wird, die auf eine Reduzierung des LKW-Lärms abzielt.</p>	<p>Austausch vorab ist aufgrund der noch fehlenden Unterlagen nicht sinnvoll.</p> <p>In den bisherigen Gremienterminen sowie der frühzeitigen Bürger- und Unternehmensbeteiligung wurde deutlich gemacht, dass es sich bei den vorgeschlagenen Maßnahmen um ein Konzept und nicht um einen beschlossenen Plan handelt.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierungen senken den Lärm von Pkw gleichermaßen wie von Lkw. Ein Lkw-Durchfahrverbot ist vielerorts nur schwer umsetzbar, da die Problematik somit allenfalls auf andere Straßenzüge verlagert wird. Ein Lkw-Verbot auf Landesstraßen wird durch die zuständigen Verkehrsbehörden vielfach abgelehnt.</p> <p>Ein Großteil der untersuchten Straßenabschnitte in Hüfingen, in denen der Lkw-Verkehr sehr hoch ist, ist ohnehin unbewohnt. Darüber hinaus handelt es sich vielfach um nicht verlagerebaren Anlieger- und Linienbusverkehr. Auch werden allgemein die Lkw < 7.5 t nicht durch ein Lkw-Durchfahrverbot ausgeschlossen. Ein derartiges Verbot besteht im übrigen bereits im Zuge der L171.</p> <p>Die Anregung zur Prüfung eines Lkw-Durchfahrverbots wird im Rahmen der folgenden kommunalen Verkehrskonzeption aufgegriffen. Aus o.a. Gründen ist die Lärminderung jedoch als gering einzuschätzen.</p>
V.3			<p>Nach den Vorgaben des Kooperationserlasses bzw. der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg ist 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, von der Straßenverkehrsbehörde</p>	<p>Die Abwägung der vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen erfolgte sachgerecht und individuell für jeden Streckenabschnitt.</p> <p>Die Auswirkungen der Lärminderungsmaßnahmen sind bei Straßenabschnitten gleicher Verkehrsfunktion und städtebau-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<p>umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird in diesen Fällen durch die Lärmaktionsplanung überlagert.</p> <p>§ 45 Abs. 9 StVO ist eine Ermessenvorschrift. Eine Abwägung hat sich darüber hinaus immer auf den konkreten Einzelfall zu beziehen. Im Anhörungsentwurf werden bei den Ausführungen zu den einzelnen Untersuchungsbereichen im Kapitel 11 dagegen textbausteinhaft gleichlautende Passagen wiederholt. Dabei werden teilweise auch Ausführungen zu Themen gemacht, die für den untersuchten Streckenabschnitt keine Relevanz haben. Dies spricht aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde dafür, dass hier Abwägungsfehler vorhanden sind.</p> <p>Der Anhörungsentwurf des LAP führt auf Seite 15 zum Thema „Berechnung statt Messung“ aus, dass die „gesetzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden (...) regelmäßig dazu (führen), dass die berechneten Lärmemissionen die gemessenen Werten Werte übersteigen“. Es wird dann weiter ausgeführt, dass dieser Umstand den Betroffenen zu einem höheren Schutzniveau verhelfen würde. Die eigentliche Aussage dieser Passage ist jedoch, dass der tatsächlich vorhandene Lärmpegel vor Ort in der Regel geringer ist, als der durch Berechnung ermittelte Pegel. Dies ist bei der zwingend erforderlichen Abwägung hinsichtlich der ausgewählten Maßnahme zu berücksichtigen, insbesondere dann, wenn es sich um eine geringe Anzahl von Betroffenen und/oder um eine geringe Überschreitung der relevanten Grenzwerte handelt. Dies erfolgt im LAP aber nicht. Hierbei sind auch die tatsächlichen</p>	<p>licher Typologie, bei denen gleiche oder gleichwertige Lärm-minderungsmaßnahmen festgesetzt werden können, nahezu identisch, sodass sich Wertungen inhaltlich wiederholen.</p> <p>Die Lärmberechnungen erfolgen entsprechend den gesetzlichen Vorgaben. Hierfür gibt es keinen Ermessensspielraum. Auch die im Kooperationserlass benannten Belastungswerte (Grenzwerte) beziehen sich auf berechnete Lärmpegel.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			<p>örtlichen Gegebenheiten bei der Abwägung zu berücksichtigen, sofern es hier konkrete Anhaltspunkte dafür gibt, dass diese Auswirkungen auf die Lärmwerte haben.</p> <p>Auch dies spricht, ebenso wie die Verwendung des Begriffs „Maximalkonzept“ gegen einen abwägungsfehlerfreien LAP.</p> <p>Bei der Abwägung, welche Maßnahme erforderlich ist, wird auch zu berücksichtigen sein, dass die tatsächlichen Betroffenheiten tagsüber deutlich niedriger sein dürften, als in den Berechnungen ausgewiesen, da ein Großteil der Anwohner zur Schule oder zur Arbeit geht. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass es „häusliche“ Lärmquellen gibt (z.B. Radio, Fernseher, Haushalts- und Gartengeräte) die die verkehrsbedingte Lärmbelastung tagsüber in den Hintergrund treten lassen können.</p>	<p>Örtliche Gegebenheiten wie die Fahrbahnoberfläche, Steigung/Gefälle, Reflexion/Abschirmung, etc. werden bei der Berechnung der Immissionswerte berücksichtigt.</p> <p>Mithilfe des „Maximalkonzepts“ wurde vor der Abwägung aufgezeigt, welche Maßnahmen aufgrund der Belastungssituation grundsätzlich möglich sind. Die Abwägung im Planentwurf ergab eine Reduzierung des Maßnahmenbündels.</p> <p>Der Tageszeitraum umfasst den Zeitraum von 06:00-22:00 Uhr. Es ist nicht davon auszugehen, dass während des gesamten Zeitraums ein Großteil der Betroffenen abwesend ist. Es muss ohnehin von der tatsächlichen Anzahl der Einwohner:innen ausgegangen werden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung beschäftigt sich ausschließlich mit Umgebungslärm, womit „belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch die Aktivität von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärm, der von (...) Verkehrsmitteln ausgeht“ gemeint sind. (Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG). „Diese Richtlinie gilt weder für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst verursacht wird, noch für Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Nachbarschaftslärm (...) zurückzuführen ist.“</p>
V.6			<p>Im Kapitel 7 werden die grundsätzlich möglichen Maßnahmen zur Lärminderung dargestellt. Hier wird im 6. Absatz ausgeführt, dass die Lärmaktionsplanung nicht auf einzelne Bereiche (z.B. Straßenabschnitte) beschränkt werden dürfe. Dies ergäbe sich aus den Vorgaben der Umgebungslärm-Richtlinie. Zunächst sind solche Vorgaben der Umgebungslärm-RL nicht explizit</p>	<p>Siehe Umgebungslärm-RL Art. 2 (1) Geltungsbereich: Diese Richtlinie betrifft den Umgebungslärm, dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.7			<p>zu entnehmen. Darüber hinaus steht die Aussage insbesondere zu den Voraussetzungen des § 45 StVO. Wenn eine besondere Gefahrenlage gegeben sein muss, liegt es nahe, dass die – für die Allgemeinheit in der Regel belastenden – Maßnahmen sich im Wesentlichen auch auf diesen Bereich beschränken müssen. Dies ergibt sich auch aus den Vorgaben des Kooperationserlasses. Dort heißt es lediglich, dass zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen können.</p> <p>In diesem Zusammenhang wird bei den Ausführungen zur Abwägung im Hinblick auf die Akzeptanz der vorgesehenen Maßnahmen immer wieder die Formulierung verwendet, dass „Maßnahmen zur Gefahrenabwehr von den Verkehrsteilnehmenden jedoch ohnehin akzeptiert werden“ müssten. Dies ist zwar rechtlich zutreffen, bekanntlich sieht die Realität aber deutlich anders aus. Deshalb wird gerade bei Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen immer darauf hingewiesen, dass die die Akzeptanz im Besonderen davon abhängt, dass die Beschränkungen für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar sind. Aus diesen Gründen sind die beabsichtigten Beschränkungen vom Grundsatz her auf die betroffenen Bereiche zu beschränken.</p>	<p>Die im Lärmaktionsplan festgesetzten Maßnahmen wurden nur in den Bereichen festgesetzt, in denen eine Gefahrenlage besteht, d.h. die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden. Zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeit können gemäß dem Kooperationserlass Lückenschlüsse sinnvoll sein.</p> <p>Abgesehen davon, dass die Maßnahmen ausschließlich in den Bereichen, in denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, festgesetzt wurden (inkl. Lückenschlüsse), würden häufigere Geschwindigkeitswechsel zu einer geringeren Verständlichkeit und somit zu einer geringeren Akzeptanz führen.</p>
V.8			<p>Im Entwurf des LAP wird auch lediglich zwischen einer ganztägigen und einer nächtlichen (zwischen 22 und 6 Uhr) Geschwindigkeitsreduzierung unterschieden. Im Hinblick auf die tatsächlichen Lebensgewohnheiten</p>	<p>Die Zeiträume für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen sind Tag = 06-22 Uhr und Nacht 22-06 Uhr. Andere zeitliche Abgrenzungen für Geschwindigkeitsbe-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.9			<p>(s.o.) wären allerdings auch Geschwindigkeitsreduzierungen z.B. zwischen 20 und 6 Uhr o.ä. in Betracht zu ziehen.</p> <p>Weiterhin werden im Entwurf des LAP unter Kapitel 7.1 Ausführungen zum baulichen Lärmschutz und den Einbau eines lärmtechnischen verbesserten Straßenbelags gemacht. Dabei werden auch auf die Ausführungen des Kooperationserlasses zitiert, wonach die vorliegenden Erfahrungen zeigen, dass lärmmindernde Fahrbahnbeläge sowohl im Außerortsbereich, als auch unter gewissen Voraussetzungen Innerorts mit der erforderlichen Dauerhaftigkeit zur Lärminderung eingesetzt werden können. Die hier erzielbaren Lärminderungen sind teilweise größer, als die einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Insofern wäre gerade im Zusammenhang mit der Sanierung der Schaffhauser Straße die Verwendung eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags angezeigt gewesen. Dies wäre beim nun anstehenden 3. BA erneut zu prüfen.</p>	<p>schränkungen aus Lärmschutzgründen sind nicht vorgesehen. Auch die Berechnung der Beurteilungspegel erfolgt nach den gültigen RLS-90 für die Zeitbereiche Tag und Nacht.</p> <p>Zustimmung. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbare Sofortmaßnahmen. Bei mittelfristig realisierten baulichen Maßnahmen wie bspw. einem lärmoptimierten Belag ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.</p> <p>Sollte in der Schaffhauser Straße ein lärmmindernder Fahrbahnbelag eingebaut werden, gilt es, die Notwendigkeit der empfohlenen Geschwindigkeitsreduzierung zu überprüfen.</p>
V.10			<p>Im Kapitel 9 des Entwurfs des LAP werden Abwägungsgrundsätze definiert. Unter Ziffer 9.2. werden hier u.a. ausgeführt, dass eine Maßnahme wird nur dann festgelegt, wenn „erhebliche“ Betroffenheiten nachgewiesen sind. Darüber hinaus muss mit ihr eine „spürbare“ Lärmentlastung verbunden sein. Hier ist nicht klar, wie der unbestimmte Rechtsbegriff „erheblich“ ausgelegt werden soll, zumal der Kooperationserlass hier lediglich von „deutlichen“ Betroffenheiten spricht. Eine erhebliche Betroffenheit dürfte hier weitergehende Anforderungen stellen. Eine erhebliche</p>	<p>Die genannte Stelle der Kooperationserlasses bezieht sich dabei lediglich darauf, dass bei „deutlichen“ Betroffenheiten oberhalb der Pflichtwerte sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichtet.</p> <p>Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Lärmpegel unter die Werte von 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken. Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt eine Lärminderung um 2-3 dB(A) und ist somit deutlich spürbar.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.11			<p>Betroffenheit ist zudem sowohl qualitativ als auch quantitativ denkbar. Aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde dürften hier beide Faktoren relevant sein, ansonsten würde eine Betroffenheit von (nur) einer Person um (nur) ein 1 dB(A) immer zur Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen führen. Zudem ist auch nicht definiert, ab wann eine „spürbare“ Lärmlastung vorliegt.</p> <p>Zu den Untersuchungsbereichen im Einzelnen:</p> <p>Der Entwurf des LAP weist tagsüber eine Summe von Betroffenheiten von 140 über 65 dB(A) aus. Über 70 dB(A) gibt es keine Betroffenheiten. Nachts werden bis 55 dB(A) insgesamt 195 Betroffenheiten ausgewiesen, über 60 dB(A) gibt es lediglich 2 Betroffenheiten. In der 2. Stufe des Lärmaktionsplanes waren dagegen noch folgende Betroffenheiten ermittelt worden: Tagsüber: 240 Personen über 65 dB(A) und 140 Personen über 70 dB(A). Nachts: 236 Personen über 55 dB(A) und 135 Personen über 60 dB(A). Damit sind die Betroffenheiten insgesamt erfreulicherweise sehr deutlich zurückgegangen, insbesondere im besonders kritischen Bereich über 60 dB(A) nachts.</p>	<p>Die angegebenen Zahlen aus dem Lärmaktionsplan Stufe 2 sind nicht richtig. Im LAP Stufe 2 wurden folgende Betroffenheiten ermittelt: > 65/55 dB(A) $L_{DEN}/L_{night} = 380/389$, > 70/60 dB(A) $L_{DEN}/L_{night} = 140/153$.</p> <p>Dabei ist zu beachten, dass im LAP Stufe 2 die Betroffenheiten für den Zeitraum Day Evening Night (L_{DEN}) (0-24h) und Night (L_{night}) (22-6h) berechnet wurden. In Stufe 3 wurden die Betroffenheiten wie vorgegeben für die Zeiträume Tag (L_{rT}) (6-22h) und Nacht (L_{rT}) (22-6h) berechnet. Die Betroffenheiten L_{DEN} und L_{rT} lassen sich dementsprechend nicht direkt vergleichen. Zudem ist zu beachten, dass hier nicht die Rede von Personen, sondern von Betroffenheiten ist.</p> <p>Vergleicht man die Betroffenheiten der LUBW Kartierung Stufe 2 mit der LUBW Kartierung Stufe 3 (nur Pflichtkartierung) wird ersichtlich, dass die Betroffenheiten dennoch leicht gesunken sind.</p>
V.12			<p>Neben der Ermittlung der Betroffenheiten weist der LAP in den einzelnen Bereichen jeweils auch die Einhaltung der Werte nach der 16. BlmschV aus. Hierzu wird im Kooperationserlass ausgeführt, dass sich die</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>neuere Rechtsprechung hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) orientiere. 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.</p> <p>Hier ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die 16. BImSchV nach deren § 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt. Unabhängig davon verlangt die Rechtsprechung hier aber auch lediglich eine ermessensfehlerfreie Entscheidung. Eine solche ist im Rahmen der Abwägung der zu treffenden Lärmschutzmaßnahmen aber ohnehin erforderlich. Unabhängig davon sollte darauf geachtet werden, dass für die einzelnen Untersuchungsbereiche auch jeweils die relevanten Grenzwerte berücksichtigt werden. Die Überschreitung der Auslösewerte im Bereich der Dögginger Straße liegen z.B. allesamt in einem Bereich, der als Mischgebiet ausgewiesen ist. Insofern ist die Darstellung der Überschreitung nach der Kategorie Wohngebiete (S. 28) nicht relevant. Bei der Interpretation der Zahlen ist schließlich zu berücksichtigen, dass in diesen Tabellen nicht die Betroffenenheiten, sondern die (deutlich höheren) Einwohnerzahlen insgesamt ausgewiesen sind.</p>	<p>Nach Kooperationserlass gelten die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungshilfe, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist.</p> <p>Prüfung durch Stadt!</p> <p>Argumentation kann nicht nachvollzogen werden. In den jeweiligen Gebietstypen wird die Überschreitung der dazugehörigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überprüft. In dem Bereich an der Dögginger Straße, der im FNP als Wohngebiet ausgezeichnet ist, werden zwar die Auslösewerte nicht überschritten, dennoch die Einhaltung Grenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete überprüft.</p> <p>Zustimmung. Im Bericht wird von Einwohner:innen, nicht von Betroffenenheiten gesprochen, da hier keine Berechnung nach BEB erfolgt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.13			<p>L 171 Dögginger Straße</p> <p>Bei den Ausführungen zur Abwägung wird zunächst deutlich, dass außer einer Geschwindigkeitsreduzierung offenbar keinerlei anderen Maßnahmen in Betracht gezogen worden sind. Die fast halbseitigen Ausführungen zu den Auswirkungen auf den ÖPNV auf S. 57 zeigen darüber hinaus, dass hier der konkrete Einzelfall nicht berücksichtigt wurde. Im Bereich der L 171 findet – von gelegentlichem umleitungsbedingten Ausnahmen abgesehen – kein Linienverkehr statt. Unabhängig davon ist bei diesem Untersuchungsbe- reich festzustellen, dass die Zahl der Betroffenen tagsüber sehr gering ist. Darüber hinaus ist die Über- schreitung der relevanten Grenzwerte mit jeweils ledig- lich 1 dB(A) sowohl tagsüber als auch nachts vor. Es ist aufgrund der o.g. Ausführungen zum Thema Be- rechnung vs Messung davon auszugehen, dass <u>tat- sächlich</u> tagsüber überhaupt keine Betroffenen oberhalb des Auslösewerts vorliegt. Aufgrund der deut- lich höheren Betroffenen nachts einerseits und der aufgrund der höheren Verkehrszahlen tagsüber stärke- ren Einschränkung der Verkehrsteilnehmer tagsüber ist aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde die Anord- nung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h zwischen 22 und 6 Uhr eine durchaus geeignete Alter- native.</p>	<p>Kenntnisnahme. Der Bericht wird dahingehend korrigiert. So- mit sind die negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeits- beschränkung auf 30 km/h ganztags im Bereich L 171 Dög- ginger Straße noch geringer.</p> <p>Die Berechnungsmethode ist vorgeschrieben und die Ergeb- nisse bilden somit eine sachgerechte Grundlage.</p> <p>Im Bericht (S. 57) wird bereits darauf hingewiesen, dass eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich L 171 Dögginger Straße eine Alternative ist. Jedoch sind nicht nur die Betroffenen oberhalb der Auslösewerte, sondern auch die Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Diese werden vielfach über- schritten, sodass eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzie- rung von 30 km/h empfohlen wird.</p>
V.14			<p>Allerdings verstößt die beabsichtigte Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von der Einmündung Schaffhauser Straße bis zum Ortsausgang gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Die Überschreitung</p>	<p>Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden im Wohngebiet bis hin zum letzten Wohngebäude ortsauswärts überschritten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.15			<p>des Auslösewertes tritt ausschließlich im Bereich zwischen Schaffhauser Straße und Einmündung Lorettoweg auf. Hinsichtlich der berechneten Lärmwerte im weiteren Verlauf der L 171 ortsauswärts ist auch zu berücksichtigen, dass hier eine durchgängige und dichte Bepflanzung der Grundstücke, die zur Mönchshofstraße liegen, vorhanden ist. Dies führt zu einer Reduzierung der tatsächlich vorhandenen Lärmwerte. Eine Verlängerung bis zur Ortstafel ist daher nicht erforderlich. Hierbei ist auch zu berücksichtigen, dass die Position der Ortstafel nicht den Vorgaben der StVO entspricht.</p> <p>L 171 – Hauptstraße/Donaueschinger Straße</p> <p>Der Bereich Hauptstraße/Donaueschinger Straße weist von allen Untersuchungsbereichen die höchsten Betroffenheiten aus. Wenn man die Zahlen für die Hauptstraße und die Donaueschinger Straße separat betrachtet fällt allerdings auf, dass die Betroffenheiten in der Hauptstraße deutlich höher sind, als in der Donaueschinger Straße. Betroffenheiten über 70/60 dB(A) sind dagegen so gut wie nicht vorhanden.</p>	<p>Die Schallschutzwirkung von Bepflanzungen wird meist erheblich überschätzt. Als städtebauliche Maßnahme für den Lärmschutz kommt eine Bepflanzung kaum in Betracht. Einzelne nicht dicht gepflanzte Bäume oder Sträucher bringen so gut wie keinen Schallschutz. (staedtebauliche-laermfibel.de).</p> <p>Prüfung durch Stadt!</p> <p>Durch eine Rückverlegung der Ortstafel ergäben sich noch höhere Immissionswerte.</p> <p>Die Auslösewerte werden dennoch nahezu entlang der gesamten Donaueschinger Straße und der Hauptstraße überschritten.</p>
V.16			<p>Gerade für diesen Streckenabschnitt ist jedoch zu berücksichtigen, dass die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit zumindest tagsüber deutlich unter – für die Lärmberechnung zu Grunde gelegten – zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegt. Dies hängt mit mehreren Faktoren zusammen. Zum einen befinden sich alleine in der Hauptstraße drei Fußgängerüberwege und eine Fußgängerampel. Im weiteren Verlauf der Donaue-</p>	<p>Dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h derzeit zumindest in den Spitzenstunden ohnehin selten durchgängig gefahren werden kann, ist ein zusätzliches Argument für die Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Die negativen Auswirkungen sind folglich gering. Generell ist in der Abwägung von geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen auch nicht zu berücksichtigen, dass die zulässigen Geschwindigkeiten vielerorts überschritten werden (z.B. Ortseingang Dögginger Straße).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.17			<p>schinger Straßen sind nochmals zwei Fußgängerüberwege vorhanden. Zum anderen befinden sich durchgängig zumindest einseitige, im mittleren Bereich der Hauptstraße und der Donaueschinger Straße sogar beidseitige Längsparkplätze. Schließlich ist die Bebauung insbesondere in großen Teilen der Hauptstraße sehr nahe an der Straße. Diese Faktoren führen dazu, dass Verkehrsteilnehmer im gesamten Straßenverlauf mit ein- und aussteigenden Autofahrern, ein- und ausparkenden Fahrzeugen und querenden Verkehrsteilnehmern rechnen müssen. Liegen die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten unter der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt dies natürlich auch zu niedrigeren Lärmwerten, als in der Berechnung ermittelt worden sind.</p> <p>Im Bereich der Donaueschinger Straße ist darüber hinaus in etwa ab der Einmündung Bahnhofstraße ortsauswärts durchgängig eine Bepflanzung der Grundstücke zur Straßenseite hin vorhanden. Auch dies führt zu tatsächlich niedrigeren Lärmpegeln, als in der Berechnung ausgewiesen.</p> <p>Auch bei diesem Streckenabschnitt werden im LAP auf Seite 59 die standardmäßigen Ausführungen zum Thema Fahrzeitverlust gemacht. Da eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber in diesem Abschnitt (ebenso wie im Bereich L 181 Schaffhauser Straße) aber tatsächliche Auswirkungen auf den ÖPNV haben, soll an dieser Stelle näher darauf eingegangen werden. Zunächst wird hier der rechnerische Fahrzeitverlust für die Gesamtstrecke mit knapp einer Minute ausgewiesen. Nach den Vorgaben des Kooperationserlasse</p>	<p>Es ist Vorgabe, dass die Berechnungen mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchgeführt werden. Durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge aufgrund der Längsparkplätze und Überwege erhöht sich die Lärmemission. Tempo 30 kann den Verkehrsfluss verstetigen.</p> <p>Siehe Wertung V.13.</p> <p>Die selbstausgeführte obige Argumentation (V.15), dass aktuell ohnehin selten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durchgängig gefahren werden kann, führt dazu, dass der Fahrzeitverlust in Realität deutlich geringer ist.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.18			<p>wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dieser „mögliche“ (also theoretische) Wert liegt im Abschnitt Hauptstraße/Donaueschinger Straße fast doppelt so hoch. Daher ist er in der Abwägung auch zu berücksichtigen, was bisher nicht der Fall ist. Dies kann auch nicht dadurch ersetzt werden, dass der Versuch unternommen wird, mit allgemeinen aber nicht auf die konkrete Situation bezogenen Argumenten zu begründen, dass der tatsächliche Fahrzeitverlust geringer ausfallen soll.</p> <p>Auf Seite 59 am Ende/Seite 60 oben wird dann ausgeführt: <i>„Entlang des Änderungsbereiches der L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße liegen zwei Haltestellen. Passieren die dort verkehrenden Linien ebenfalls weitere Änderungsbereiche im Gemarkungsgebiet Hüfingen kann sich der Fahrzeitverlust weiter erhöhen. Eine gesamthafte Betrachtung ist somit notwendig. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen z. B. an den Haltestellen zu prüfen.“</i></p> <p>Im Bereich Hüfingen verkehren die Linien 900 und 910. Beide Linien haben ihren Linienweg über Schaffhauser Straße, Hauptstraße und Donaueschinger Straße. Insofern trifft es zu, dass die Linien weitere Änderungsbereiche passieren. Es ist daher Aufgabe der Lärmaktionsplanung, die angesprochene gesamthafte</p>	<p>Es ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung eine detaillierte Analyse des ÖPNVs durchzuführen. Dies müsste gesondert geschehen. Ein pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNVs reicht nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Betrachtung vorzunehmen und deren Ergebnisse in die Abwägung mit einzubeziehen, insbesondere für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber. Hierbei wird auch zu berücksichtigen sein, dass es sich bei der Linie 900 um eine Regiobuslinie handelt, die vom Land Baden-Württemberg finanziell gefördert wird und bei der es z.B. zu Geschwindigkeiten etc. konkrete Vorgaben gibt, deren Einhaltung Förder Voraussetzung ist. Schließlich erschließt sich nicht, was mit der Formulierung „kompensatorische Maßnahmen, z.B. an den Haltestellen“ gemeint ist. Sofern Anordnungen sich negativ auf das ÖPNV-Angebot auswirken würden ist zu berücksichtigen, dass damit zwangsläufig eine Verlagerung auf den Individualverkehr mit einer Zunahme der Verkehrszahlen und damit auch der Lärmwerte verbunden wäre.</p> <p>Solange diese Punkte nicht geprüft und dargelegt wurden, können sie auch nicht in die Abwägung mit eingeflossen sein.</p> <p>Des Weiteren wird im LAP ausgeführt, dass die Fahrzeitverluste im Linienbusverkehr geringer wären als im Individualverkehr, da der Fahrzeitverlust im Linienbusverkehr „maßgeblich durch andere Faktoren, wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc.“</p>	<p>es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).</p> <p>Kompensatorische Maßnahmen an Haltestellen können bspw. der Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrand-Haltestellen oder Buskaps sein, sodass beim Losfahren das Einfädeln in den fließenden Verkehr entfällt. Auch der Verkauf von E-Tickets kann Zeit einsparen. Es gibt weitere zusätzliche Maßnahmen, die getroffen werden können wie bspw. die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.</p> <p>Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung von der Donaueschinger Straße über die Hauptstraße bis zur Schaffhauser Straße hat eine Länge von ca. 2.2 km. Das UBA gibt einen Zeitverlust von 0 bis 4 Sekunden pro 100 m (T30 zu T50). Eine weitere aktuelle Untersuchung „Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr“ vom Februar 2023 bestätigt und konkretisiert den Zeitverlust mit 1.5 Sekunden / 100m. Somit ergibt sich ein maximaler Verlust von 33 Sekunden auf der Gesamtstrecke, Bei einer Gesamtfahrzeit der Linie 900 von 40 Minuten (Villingen - Blumberg) entspricht dies einer Verlängerung um 1.4%.</p> <p>Argumentation kann nicht nachvollzogen werden. Für die Fahrzeit ist bspw. entscheidend, wie viele Fahrgäste an den jeweiligen Haltestellen ein- und aussteigen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.19			<p>abhängen würde. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Haltestellen allesamt vorhanden und somit bei der Fahrzeitberechnung für die Fahrplanung auch berücksichtigt sind. Insofern wäre hier die Fahrzeitverlängerung alleine auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zurück zu führen.</p> <p>Zu der Abwägung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags oder nachts führt der LAP aus, dass die „Anordnung einer nur nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (ist) keine geeignete Alternative“ wäre, da diese am Tag keine Wirkungen entfalten kann. Generell geeignet ist aber jede Maßnahme, die dazu beiträgt, die Gefahrenlage zu reduzieren. Das ist auch bei einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung der Fall. Zu prüfen ist daher, ob welche Maßnahme erforderlich und nicht zuletzt angemessen ist. Hierzu reicht wiederum die Aussage, dass eine „<i>ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen (wird) aufgrund der hohen Betroffenheiten als verhältnismäßig und zielführend eingeschätzt</i>“ wird, nicht aus. Darüber hinaus wäre als Alternative auch zu prüfen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung z.B. zwischen 20 und 6 Uhr in Betracht kommen kann.</p>	<p>Durch die Abbrems- und Beschleunigungsstrecken vor bzw. nach der Haltestelle reduziert sich der Streckenanteil auf dem theoretisch 50 km/h gefahren werden könnten.</p> <p>Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmpegel unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken und somit die Lärmbetroffenheiten zu reduzieren. Mit einer rein nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung werden die Anwohnenden im Tageszeitraum nicht geschützt. Die Betroffenheiten im Tageszeitraum entlang der Donaueschinger Straße/Hauptstraße sind sehr hoch, sodass eine Geschwindigkeitsreduzierung als Sofortmaßnahme zum Schutz der Anwohnenden notwendig ist.</p>
V.20			<p>L 181 - Schaffhauser Straße</p> <p>Zur Vermeidung von Wiederholungen wird hier auf die Ausführungen hinsichtlich der Abwägung zum Bereich Hauptstraße/Donaueschinger Straße verwiesen, die für den Abschnitt Schaffhauser Straße im Wesentlichen genauso zutreffen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.21			<p>Die Betroffenheiten tagsüber sind im Wesentlichen im Bereich zwischen Dögginger Straße und Hausener Straße, nachts im Bereich zwischen Dögginger Straße und Weiherweg. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung ist daher – je nach Ausprägung – auf die entsprechenden Bereiche zu beschränken.</p> <p>Hochstraße</p> <p>Auch in diesem Bereich liegen die Betroffenheiten tagsüber sehr gering und die Überschreitung des Auslösewertes von 65 dB(A) liegt bei lediglich einem dB(A). Unter Berücksichtigung der Ausführungen unter „Allgemeine Hinweise“ dürfte aufgrund dieser Gegebenheiten eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht erforderlich sein. Dagegen ist die nächtliche Belastung mit einer Überschreitung um bis zu 3 dB(A) und 10 Betroffenheiten deutlich größer. Daher erscheint für diesen Bereich eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr ausreichend. In diesem Zusammenhang ist die Position der Ortstafel am Ortsausgang Richtung Donaueschingen zu überprüfen.</p>	<p>Die Grenzwerte der 16. BImSchV werden auch östlich der Hausener Straße sowohl im Tages- als auch im Nachtzeitraum überschritten.</p> <p>Im Bericht (S. 65) wird bereits darauf hingewiesen, dass eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung im Bereich Hochstraße eine Alternative ist. Jedoch sind nicht nur die Betroffenheiten oberhalb der Auslösewerte, sondern auch die Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV zu berücksichtigen. Diese werden vielfach überschritten, sodass eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h empfohlen wird.</p>
V.22			<p>L 181 – Bräunlinger Straße</p> <p>Hier dürfte im Entwurf des LAP vermutlich ein Fehler enthalten sein, da unter Ziffer 6.3.5 auf Seite 33 von einem „circa 550 m langen Teilbereich der Hochstraße“ die Rede ist.</p>	<p>Kenntnisnahme. Wird im Bericht korrigiert.</p>
V.23			<p>Unabhängig davon liegen in diesem Teilbereich neben dem Abschnitt Hauptstraße/Donaueschinger Straße</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.24			<p>die höchsten Betroffenheiten und die größten Überschreitungen der Auslösewerte vor. Allerdings sind diese auf einen vergleichsweise kurzen Streckenabschnitt konzentriert, der sich durch den Bahnübergang auf der einen Seite und die Einmündung zur Herrngartenstraße auf der anderen Seite auch sehr gut abgrenzen lässt. Im Bereich zwischen der Einmündung zur Herrngartenstraße und der Einmündung in die Schaffhauser Straße/Hauptstraße ist dagegen keinerlei straßennahe Bebauung vorhanden. Eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsreduzierung auf diesen Bereich ist daher nicht erforderlich und würde bei den Verkehrsteilnehmern auch nicht auf Akzeptanz stoßen.</p> <p>Sonstige Rechengebiete</p> <p>Seitens der Stadt Hüfingen wurden in die Lärmberechnung eine Reihe weiterer Bereiche einbezogen. Hier wurde durch die Lärmberechnungen festgestellt, dass mit Ausnahme der L 171 in Mundelfingen in keinem der einbezogenen Bereiche die Auslösewerte tagsüber oder nachts überschritten sind und insofern keine verkehrsrechtlichen Maßnahmen vorschlagen werden. Insofern erübrigen sich Stellungnahmen zu diesen Bereichen.</p> <p>Wir bitten, die Stellungnahme bei der weiteren Beschlussfassung des Lärmaktionsplans entsprechend zu berücksichtigen. Für Rückfragen oder ein gemeinsames Abstimmungsgespräch stehen wir gerne zur Verfügung.</p>	<p>Es stimmt, dass es in diesem Bereich keine straßennahe Bebauung gibt. Ein häufiger Wechsel zwischen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist jedoch für den Verkehrsteilnehmenden irreführend und führt folglich zu einer geringeren Akzeptanz. Der Bereich zwischen Bräunlinger Straße 2 und Schaffhauser Straße/Hauptstraße kann als Lückenschluss (ca. 275 m) im Lärmaktionsplan festgesetzt werden. Der Bericht wird um diese Information ergänzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Auf der Grundlage der vorliegenden Wertung soll eine ergänzende Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde erfolgen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.1	Regierungspräsidium Freiburg	05.12.2022	<p>In Absprache mit dem Ref. 46 – Höhere Verkehrsbehörde – nehmen wir zum Entwurf des LAP wie folgt Stellung:</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans, Stufe 3 der Stadt Hüfingen sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt das Landratsamt die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit.</p> <p>Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das</p>	Ist bekannt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.</p> <p>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).</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß-</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.</p> <p>Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</p> <p>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.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte oberhalb von 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).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90</p>	<p>Kooperationserlass 2018: Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten (70/60 dB(A)), verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. ... Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) zu akzeptieren.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>maßgebend.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung.</p> <p>Um eine möglichst reibungslose Umsetzung von Maßnahmen zu gewährleisten, empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes</p> <p>Straßenbauliche Belange Bei anstehenden Belagserneuerungen im Zuge der Bundes- und Landesstraßen wird ein AC 11 mit Abspaltung vorgesehen. Offenporige Asphalte sind für Hochlagen nicht geeignet.</p>	<p>Wird begrüßt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger:in 1	Ohne Datum, eingegangen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung	<p>Meine Familie und ich leiden seit vielen Jahren unter dem starken Verkehrsaufkommen in unserer Wohnstraße (Bräunlinger Str.).</p> <p>Es müssten dringend Verbesserungen geschaffen werden.</p> <p>Die einfachste und effektivste Maßnahme wäre die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit 50 auf 30 km/h.</p> <p>Der Schwerlastverkehr setzt uns tagsüber und in den Nachtstunden immer zu.</p> <p>Nachts wird die Bräunlinger Straße zu einer Autobahn auf der Rennen gefahren werden.</p> <p>Stellen Sie doch bitte auch mal einen mobilen Geschwindigkeitsmesser in die Bräunlinger Straße.</p>	<p>Kenntnisnahme. Im Lärmaktionsplan wird eine Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h ganztags in der Bräunlinger Straße festgesetzt.</p> <p>Auch die Umsetzung flankierender Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird im Lärmaktionsplan angeregt.</p>
II.1	Bürger:in 2	05.07.2022 Eingegangen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung	<p>Als betroffener Anwohner, bzw. Sprecher der Bürgerinitiative Verkehrsberuhigung Hüfinger Außerstadt (Süden) https://bi-huefingen.jimdofree.com/ und als Stadtrat möchte ich mich wie folgt zur o.g. Anhörung äußern:</p> <p>Seit 2004 engagieren sich die Anwohner der Schaffhauser,- Bräunlinger, - Dögginger,- Haupt- und Donaueschinger Straße u. a. für die Herabsetzung der</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h in ihren Wohnstraßen, jedoch ohne bisher Erfolg gehabt zu haben.</p> <p>Der Verkehr hat leider bis heute unaufhaltsam zugenommen. Während der Pandemie war der Pkw Verkehr zwar leicht rückläufig, um so mehr hat aber der Lkw Verkehr - bedingt durch das Unternehmen Straub-Verpackungen in Bräunlingen mit seinem Werkspendelverkehr - stark zugenommen. Auch der Verkehr zum Lidl-Logistikzentrum durch die Innenstadt nahm zu, obwohl den Anwohnern bei der Umsiedelung 2012 versprochen wurde, dass der Verkehr außerhalb von Hüfingen über die L 171 zu den Bundesstraßen B31/27 abgewickelt werden würde. Die notarielle Vereinbarung zwischen der Stadt Hüfingen und Lidl wird bis zum heutigen Tag unterlaufen. Von der Stadtverwaltung wurde den betroffenen Anwohnern damals erklärt, dass ein Einbiegen von der Schaffhauser Straße auf das Lidl Firmengelände schier unmöglich wäre. Die Realität sieht leider anders aus.</p>	<p>Im Juli 2021 wurde eine valide Verkehrszählung der aktuellen Belastungen durch ein darauf spezialisiertes Fachbüro durchgeführt. Diese aktuellen Belastungsdaten werden der Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt.</p> <p>Nicht Thema der Lärmaktionsplanung. Die Stadt kann sich außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Thema beschäftigen. Die Stadt beabsichtigt, im Anschluss an die Lärmaktionsplanung ein kommunales Mobilitätskonzept zu erarbeiten.</p>
II.3			<p>Sehr viel Schwerlastverkehr wird über die Straßen des Hüfinger Südens abgewickelt.</p> <p>Viele Fahrzeuge fahren zu schnell. Nachts findet man oft keine Ruhe; schlafen bei offenem Fenster ist so gut wie unmöglich. Die Aufenthaltsqualität an vielen Stellen von Hüfingen lässt zu wünschen übrig.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p>
II.4			<p>Berechnungen und Vorschläge im Rahmen des ersten interkommunalen Lärmaktionsplanes haben ergeben, dass die einfachste und kostengünstigste Maßnahme die Herabsetzung der Geschwindigkeit von 50</p>	<p>Kenntnisnahme. Es wurden Geschwindigkeitsreduzierungen im Lärmaktionsplan festgesetzt, jedoch nicht umgesetzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>Unter diesem „gemeinwohlschädlichen“ Verhalten leiden die Anwohner schon Jahrzehnte. Aus dieser Überlegung heraus, wurden auch etliche Straßen zu breit gebaut. Begründung, dass z.B. zwei schwere landwirtschaftliche Fahrzeuge gut (schnell) aneinander vorbeikommen müssen.</p> <p>Wäre es nicht sinnvoll auch zusätzliche Möglichkeiten zu prüfen? Wie sieht es beispielsweise mit baulichen Maßnahmen in vielbefahrenen Straßen aus. Kann hier beispielsweise mit sogenannten Straßenmöbeln etwas erreicht werden? Es wäre sicherlich zielführend, wenn Sie auch hier Vorschläge unterbreiten könnten. Gerade auch im Hinblick, dass sich die Maximallösung nicht durchsetzt. Wir sollten nicht nur auf eine Karte setzen.</p> <p>Ein ganz wichtiger Punkt ist das tatsächliche Verkehrsaufkommen in den Straßen von Hüfingen. Hier wird schon seit vielen Jahren, seitens der Behörden mit geschönten Zahlen hantiert.</p> <p>Ich hatte in der Festhalle die Zahlen entlang des 1. und 2. Bauabschnittes in Frage gestellt. Die Stadtverwaltung hat im Vorfeld der Baumaßnahme Schaffhauserstraße Knotenpunktmessungen durchführen lassen. Herr Karimi vom Büro Möhler & Partner hatte schon vor Jahren darauf hingewiesen, dass viele Zahlen, die ihm vorgelegt wurden, gar nicht stimmen würden. Ich höre auch immer wieder von Kolleg*innen aus anderen Gemeinden, die mir bestätigen, dass mit ungenauen und veralteten Zahlen gerechnet wird. Im Anhang habe ich Ihnen drei Quellen von Messungen</p>	<p>Der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags wurde vorgeschlagen, jedoch hält der Straßenbaulasträger laut Stadtverwaltung den Einbau eines solchen entlang der belasteten Streckenabschnitte derzeit für nicht umsetzbar. Aufgrund dessen wird die Maßnahme nicht im Lärmaktionsplan festgesetzt.</p> <p>Ein verkehrsberuhigender Rückbau im klassifizierten Straßennetz ist nur im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung möglich. Hindernisse auf der Straße führen zu Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge, die zu erhöhten Lärmbelastungen führen.</p> <p>Argument wird zurückgewiesen. Im weiteren Verlauf wird trotz des Vorwurfs auf Verkehrserhebungen der Stadt verwiesen. Für den Lärmaktionsplanung wurde im Juli 2021 eine Verkehrserhebung durchgeführt. Die Ergebnisse wurden auf Wochenmittelwerte umgerechnet und auf ihre Validität hin überprüft, siehe Wertung VI.1.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			<p>und Erhebungen beigefügt. Bei den „Messungen Stadt“ komme ich auf 9245 Bewegungen im 2. Bauabschnitt. Familie Eichinger, die im gleichen Jahr gezählt hat, kommt auf 11543 Bewegungen von 6:00 bis 20:00 Uhr.</p> <p>In der Zwischenzeit hat der Verkehr immer mehr zugenommen! Wir Betroffene möchten schon, dass mit reellen Zahlen gearbeitet wird. Bitte prüfen Sie diese Messungen nochmals und teilen Sie mir bitte mit, zu welchem Ergebnis Sie gekommen sind, damit ich die vielen besorgten Anwohner darüber informieren kann.</p> <p>Sehr geehrter Herr Wahl, bitte verstehen Sie mich nicht falsch, aber ich kämpfe auch im Namen für viele betroffene Anwohner seit Jahrzehnten für Verbesserungen. Deshalb möchte ich, dass mit realistischen Zahlen gerechnet wird. Dabei handelt es sich ja nur um den Grundverkehr. Jedes Jahr werden wir zusätzlich durch Umleitungen geplagt; so auch dieses Frühjahr durch die einseitige Sperrung der B 27 Brücke. Sich können sich nicht vorstellen, unter welchen Belastungen wir gelitten haben. Eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung hätte uns gut getan, wird aber seitens der Stadtverwaltung stets kategorisch abgelehnt.</p> <p>Für Fragen stehe ich Ihnen jederzeit zur Verfügung.</p>	<p>Die Verkehrszahlen der Erhebung 2021 sind reell. Es ist nicht erkennbar, weshalb die Daten in Zweifel gezogen werden. Ggf. könnte nochmals gezählt werden.</p> <p>Kenntnisnahme. Die Zahlen wurden überprüft und können als valide angesehen werden. Siehe Wertung VI.1.</p> <p>Wie bereits mehrfach betont, entsprechen die Maßnahmen des Lärmaktionsplans den Wünschen der Anwohner:innen. Die Diskussion über die Verkehrsbelastungen ist daher allenfalls bedingt erforderlich.</p> <p>Grundlage des Lärmaktionsplans ist die tägliche Verkehrsmenge. Außergewöhnliches Verkehrsaufkommen durch Umleitungen, Baustellen, Veranstaltungen, etc. kann dabei nicht berücksichtigt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Bürger:in 5	17.11.2022	<p>Besten Dank, dass Sie uns diese Plattform geben, um Ihnen unsere Meinung zum „Lärmaktionsplan“ in Hüfingen vorzutragen. Zunächst einmal haben wir uns über die Zustimmung des Gemeinderates zum Entwurf der Fa. Rapp AG aus Freiburg sehr gefreut. Als Hausgemeinschaft von 5 Parteien, die sich in der Dögginger Straße befindet, haben wir jeden Tag die Herausforderung sicher mit unseren Kleinkindern die Straße zu überqueren. Durch die erhöhte Geschwindigkeit und einer nahezu uneinsehbaren Kurve Richtung Mönchshof, sehen wir es als notwendig an hier unmittelbar zu handeln.</p> <p>Die meisten Autofahrer, die von Hausen v. Wald bzw. der Bundesstraße nach Hüfingen reinfahren, fahren meist mit über 50 km/h, eher 60 km/h und bremsen meist erst kurz vor der Kreuzung an der Schaffhausener Straße.</p> <p>Um hier eine entspanntere Situation für uns als Anwohner und der Umwelt im Allgemeinen zu erwirken, sehen wir neben der Einführung der Verkehrsberuhigung auf 30 km/h auch die Notwendigkeit einer stetigen Kontrolle als zielführend an.</p> <p>Dazu würden wir auch gerne auf unserem Grundstück zur Straße hin einen stationsnäheren oder alternativ mobilen Blitzer Ihnen als Stadt Hüfingen zur Verfügung stellen.</p> <p>Der aktuelle mobile Blitzer weiter oben an der Auffahrt zur Loretto Kapelle wird nach unserem Empfinden von allen Verkehrsbeteiligten sehr früh gesehen und bringt vermutlich nicht den erhofften Lerneffekt für die Autofahrer.</p>	<p>Die Schilderung der Gefahrenlage an der Dögginger Straße wird zur Kenntnis genommen. Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Sollte Tempo 30 aus Lärmschutzgründe entlang der Dögginger Straße eingeführt werden, hat dies auch eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit. Darüber hinaus kann sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung mit der Thematik befassen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Sie fragen sich vielleicht, weshalb wir die Notwendigkeit der Verkehrsberuhigung an der Dögginger Straße so drastisch darstellen - wir (10 Erwachsene, 3 Kleinkinder und 2 Hunde) sind persönlich davon betroffen. Ich selbst bin in Hüfingen in der Dögginger Straße aufgewachsen. Habe in den letzten 30 Jahren sehr gut vermeidbare Verkehrsunfälle oder beinahe Zusammenstöße an der Dögginger und auch an der Kreuzung zur Schaffhauser Straße miterlebt.</p> <p>Nach meinem persönlichen Empfinden war hier stets die erhöhte Geschwindigkeit eines der Unfallverursacher.</p> <p>Die Straßenlage ermöglicht es den Verkehrsteilnehmern bereits beim Rechtsabbiegen in die Dögginger Straße (Kreuzung Schaffhausener) „Gas“ zu geben und hier bequem über 60 km/h problemlos zu fahren. Diese Geschwindigkeit kann dann bis zum Schluss auf Höhe Mönchshof permanent gehalten werden.</p> <p>Daneben ist die Einfahrt nach Hüfingen von Hausen v. Wald gleich attraktiv, selbst für LKWs. Vor allem die Kurve direkt bei uns vor dem Hof ist mehr als kritisch für Leib und Seele. Es verwundert doch stark, dass es bisher nicht noch mehr Verkehrsunfälle gab.</p> <p>Wir würden uns wünschen, dass unser Anliegen bei Ihnen respektive beim Landratsamt Gehör findet und wir schon bald entspannter die Dögginger Straße nutzen können.</p> <p>Besten Dank für ihr Engagement</p>	
VI.1	Bürger:in 6	18.11.2022	<p>Ich möchte ein weiteres Mal darauf hinweisen, dass die Messergebnisse beispielsweise in der Schaffhauser Straße deutlich über dem Wert von 8200 Fahrzeugen täglich bzw. 3 Millionen jährlich liegen. Auf diesen</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Sachverhalt hatte ich im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Bürgerinnen am 6. Juli 2022 in der Stadthalle und auch in der Gemeinderatssitzung am 29. September 2022 hingewiesen.</p> <p>Die Messergebnisse, welche den Berechnungen der aktuellen Lärmaktionsplanung zugrunde gelegt sind (6.967), entsprechen nicht der Realität.</p> <p>Bereits im Jahr 2013 wurden an der Messstelle zwischen Bräunlingen und Hüfingen lt. Monitoring 7.700 Fahrzeuge gemessen. 2013 waren in Deutschland laut dem Kraftfahrtbundesamt 60,8 Millionen Fahrzeuge registriert.</p> <p>Im Januar 2022 waren es bereits 67,7 Millionen Fahrzeuge. Dies stellt eine Zunahme von 11 % dar. Wie kann es sein, dass die Zahlen im entsprechenden Bereich sogar noch abgenommen haben?</p> <p>Es wird leider versucht, die „magische Zahl“ von 8.200 Fahrzeugen absichtlich zu unterschreiten. Zwischen 2013 und heute nahm beispielsweise die Einwohnerzahl auf Hohen II (ausschließliche Erschließung über die Schaffhauser Straße) deutlich zu. Hinzu kommen Gewerbebeerweiterungen in Bräunlingen, um nur zwei Beispiele zu nennen.</p> <p>Ich bitte um Berücksichtigung.</p>	<p>Es gibt keinen Grund dafür, die Ergebnisse der Verkehrszählung, die am Donnerstag, den 08. Juli 2021 stattgefunden hat, anzuzweifeln. Am Knotenpunkt Dögginger Straße/Schaffhauser Straße wurde eine 24h-Zählung durchgeführt und auf Wochenmittelwerte umgerechnet. Es wurde anhand der nächstgelegenen Dauerzählstelle B 31 Döggingen zusätzlich geprüft, inwiefern die Covid-Pandemie Einfluss auf die Zählung hatte. Die Jahresmittelwerte 2020 und 2021 waren deutlich niedriger als 2018 – 2019. Der Monatsmittelwert Juli 2021 betrug aber 19.061 Kfz/24h und lag damit annähernd so hoch wie der Jahresmittelwert 2019. Im Sommer 2021 bestand kein Lockdown o. ä. Somit können die Zählergebnisse in der Schaffhauser Straße als valide angesehen werden. Auch wenn die Verkehrszahlen unterhalb 8.200 Kfz/24h an der Schaffhauser Straße liegen, wird der Streckenabschnitt in der Lärmaktionsplanung dennoch freiwillig berücksichtigt.</p> <p>Dieser Aussage wird nicht zugestimmt. Die Zahlen basieren auf validen Erhebungen.</p>

Stadt Hüfingen

Lärmaktionsplanung Auswirkungen auf den ÖPNV

Bericht

10. März 2023

Bericht Nr. 2067.332

Änderungsnachweis

Version	Datum	Status/Änderung/Bemerkung	Name
1.0	10.03.2023	Bericht	Wolfgang Wahl
1.1	31.03.2023	Ergänzung zusätzliche Erhebungen	Wolfgang Wahl

Verteiler dieser Version

Firma	Name	Anzahl/Form
Stadt Hüfingen	Herr BM Michael Kollmeier	1/PDF

Projektleitung und Sachbearbeitung

Name	E-Mail	Telefon
Wolfgang Wahl	wolfgang.wahl@rapp.ch	+49 761 217 717 31
Janne Hesse	janne.hesse@rapp.ch	+49 761 217 717 33
Jacomo Helbig	jacomo.helbig@rapp.ch	+49 761 217 717 34

Inhaltsverzeichnis

1 Aufgabenstellung	4
2 Maßnahmen Lärmaktionsplan Stufe 3	4
3 Stellungnahme des LRA und deren Wertung	5
4 Kooperationserlass 2023	7
5 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linien 900 und 910	8
5.1 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linie 900	8
5.1.1 Linie 900 Gesamtstrecke, Schwachlastzeit	8
5.1.2 Linie 900 OD Hüfingen, Spitzenzeit	10
5.2 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linie 910	13
5.2.1 Linie 910 Gesamtstrecke, Schwachlastzeit	13
5.2.2 Linie 910 OD Hüfingen, Spitzenzeit	15
6 Wirkungsanalyse der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen LAP Stufe 3	17
7 Fazit	18

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wirkungsanalyse 30 km/h für Linien 900 und 910.....	18
--	----

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht Geschwindigkeitsbeschränkungen LAP Hüfingen.....	5
Abbildung 2: GPS-Tracking Buslinie 900 1.03.2023 Abfahrt 14:22 h	8
Abbildung 3: Fahrtauskunft Linie 900 (www.bwegt.de).....	9
Abbildung 4: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 900 1.03.2023 Abfahrt 14:22 h.....	10
Abbildung 3: Fahrtauskunft Linie 900 (www.bwegt.de).....	11
Abbildung 4: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 900 6.03.2023 Abfahrt 7:54 h.....	12
Abbildung 5: GPS-Tracking Buslinie 910 1.03.2023 Abfahrt 13:03 h	13
Abbildung 6: Fahrtauskunft Linie 910 (www.bwegt.de).....	14
Abbildung 7: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 910 1.03.2023 Abfahrt 13:03 h.....	15
Abbildung 3: Fahrtauskunft Linie 910 (www.bwegt.de).....	16
Abbildung 7: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 910 6.03.2023 Abfahrt 7:23 h.....	17
Abbildung 8: Wirkungsanalyse 30 km/h für die Linien 900 und 910 (Schwachlastzeit).....	19

1 Aufgabenstellung

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Hüfingen für Stufe 3 beinhaltet diverse Geschwindigkeitsbeschränkungen 30 km/h aus Lärmschutzgründen in der Kernstadt. Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange nimmt das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis hierzu Stellung. Unter anderem wird angemerkt, dass sich durch die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen Fahrzeitverluste im ÖPNV ergeben werden. Die Auswirkungen auf die Fahrplanstabilität sollten quantifiziert und stärker in der Abwägung berücksichtigt werden.

In der vorliegenden ergänzenden Untersuchung werden daher für die Buslinien 900 und 910 die potentiellen Fahrzeitverlängerungen aufgrund der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan untersucht. Somit wird eine plausible Abschätzung der Auswirkungen auf den Betriebsablauf sowie der Notwendigkeit möglichen Kompensationsmaßnahmen ermöglicht.

Hierzu werden die Beeinträchtigungen in der Realität ermittelt. Für die unterschiedlichen Linienverläufe wird eine Fahrzeitenanalyse mittels GPS-Tracking durchgeführt. Von Interesse ist zum einen, welcher Streckenanteil tatsächlich mit einer Geschwindigkeit 50 km/h (oder schneller) befahren wird und zum anderen, welche Fahrzeitverluste sich mit einer Maximalgeschwindigkeit 30 km/h ergeben.

2 Maßnahmen Lärmaktionsplan Stufe 3

Der Entwurf des Lärmaktionsplans Stufe 3 (Rapp AG; Stadt Hüfingen, Lärmaktionsplan Stufe 3, Bericht zur förmlichen Beteiligung; 13. September 2022) beinhaltet u.a. folgende Maßnahmen:

Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme für folgende Strecken in Hüfingen:

- L 171 Dögginger Straße von der Einmündung Schaffhauser Straße bis zum Ortsausgang im Südwesten
- L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße von Einmündung Bräunlinger Straße bis Einmündung Bregstraße (KVP)
- L 181 Schaffhauser Straße von Einmündung Max-Gilly-Straße (KVP) bis zum Übergang in die Hauptstraße
- Hochstraße von der Hochstraße 22 bis zum Ortsausgang im Norden
- L 181 Bräunlinger Straße von der Einmündung Hauptstraße bis zum Bahnübergang (Höhe Hubertusweg)

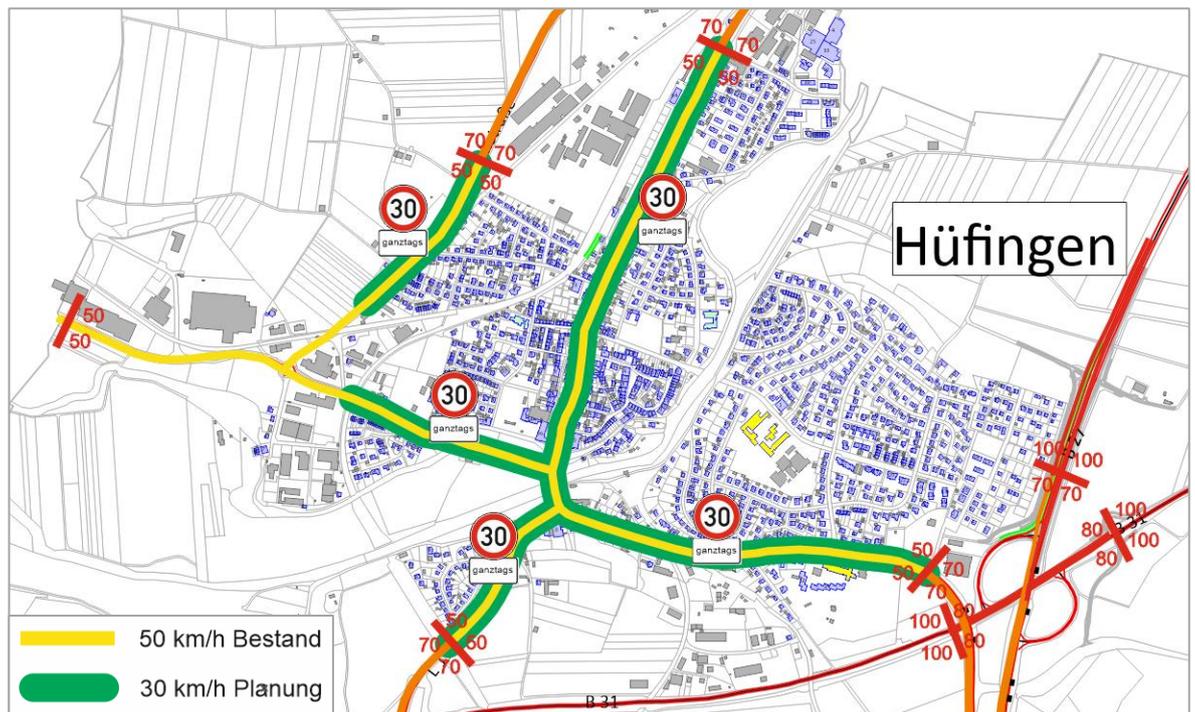


Abbildung 1: Übersicht Geschwindigkeitsbeschränkungen LAP Hüfingen

3 Stellungnahme des LRA und deren Wertung

Im Rahmen der förmlichen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 47d BImSchG gibt die untere Verkehrsbehörde des LRA Schwarzwald-Baar-Kreis am 11.11.2022 eine Stellungnahme ab. Im folgenden werden die den ÖPNV betreffenden Abschnitte sowie deren Wertung durch die Rapp AG (Stand 9.02.2023) wiedergegeben.

L 171 Dögginger Straße

... Die fast halbseitigen Ausführungen zu den Auswirkungen auf den ÖPNV auf S. 57 zeigen darüber hinaus, dass hier der konkrete Einzelfall nicht berücksichtigt wurde. Im Bereich der L 171 findet – von gelegentlichem umleitungsbedingten Ausnahmen abgesehen – kein Linienverkehr statt.

Wertung:

Kenntnisnahme. Der Bericht wird dahingehend korrigiert. Somit sind die negativen Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags im Bereich L 171 Dögginger Straße noch geringer.

L 171 – Hauptstraße/Donaeschinger Straße

Auch bei diesem Streckenabschnitt werden im LAP auf Seite 59 die standardmäßigen Ausführungen zum Thema Fahrzeitverlust gemacht. Da eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber in diesem Abschnitt (ebenso wie im Bereich L 181 Schaffhauser Straße) aber tatsächliche Auswirkungen auf den ÖPNV haben, soll an dieser Stelle näher darauf eingegangen werden. Zunächst wird hier der rechnerische Fahrzeitverlust für die Gesamtstrecke mit knapp einer Minute ausgewiesen. Nach den Vorgaben des Kooperationserlasse wird eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dieser „mögliche“ (also theoretische) Wert liegt im Abschnitt Hauptstraße/Donaeschinger Straße fast doppelt so hoch.

Daher ist er in der Abwägung auch zu berücksichtigen, was bisher nicht der Fall ist. Dies kann auch nicht dadurch ersetzt werden, dass der Versuch unternommen wird, mit allgemeinen aber nicht auf die konkrete Situation bezogenen Argumenten zu begründen, dass der tatsächliche Fahrzeitverlust geringer ausfallen soll.

Wertung:

Die selbstaufgeführte obige Argumentation (V.15), dass aktuell ohnehin selten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h durchgängig gefahren werden kann, führt dazu, dass der Fahrzeitverlust in Realität deutlich geringer ist.

Auf Seite 59 am Ende/Seite 60 oben wird dann ausgeführt:

„Entlang des Änderungsbereiches der L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße liegen zwei Haltestellen. Passieren die dort verkehrenden Linien ebenfalls weitere Änderungsbereiche im Gemarkungsgebiet Hüfingen kann sich der Fahrzeitverlust weiter erhöhen. Eine gesamthafte Betrachtung ist somit notwendig. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen z. B. an den Haltestellen zu prüfen.“

Im Bereich Hüfingen verkehren die Linien 900 und 910. Beide Linien haben ihren Linienweg über Schaffhauser Straße, Hauptstraße und Donaueschinger Straße. Insofern trifft es zu, dass die Linien weitere Änderungsbereiche passieren. Es ist daher Aufgabe der Lärmaktionsplanung, die angesprochene gesamthafte Betrachtung vorzunehmen und deren Ergebnisse in die Abwägung mit einzubeziehen, insbesondere für die Anordnung einer Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber. Hierbei wird auch zu berücksichtigen sein, dass es sich bei der Linie 900 um eine Regiobuslinie handelt, die vom Land Baden-Württemberg finanziell gefördert wird und bei der es z.B. zu Geschwindigkeiten etc. konkrete Vorgaben gibt, deren Einhaltung Fördervoraussetzung ist. Schließlich erschließt sich nicht, was mit der Formulierung „kompensatorische Maßnahmen, z. B. an den Haltestellen“ gemeint ist. Sofern Anordnungen sich negativ auf das ÖPNV-Angebot auswirken würden ist zu berücksichtigen, dass damit zwangsläufig eine Verlagerung auf den Individualverkehr mit einer Zunahme der Verkehrszahlen und damit auch der Lärmwerte verbunden wäre.

Solange diese Punkte nicht geprüft und dargelegt wurden, können sie auch nicht in die Abwägung mit eingeflossen sein.

Wertung:

Es ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung eine detaillierte Analyse des ÖPNVs durchzuführen. Dies müsste gesondert geschehen. Ein pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNVs reicht nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).

Kompensatorische Maßnahmen an Haltestellen können bspw. der Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrand-Haltestellen oder Buskaps sein, sodass beim Losfahren das Einfädeln in den fließenden Verkehr entfällt. Auch der Verkauf von E-Tickets kann Zeit einsparen. Es gibt weitere zusätzliche Maßnahmen, die getroffen werden können wie bspw. die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen.

Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung von der Donaueschinger Straße über die Hauptstraße bis zur Schaffhauser Straße hat eine Länge von ca. 2.2 km. Das UBA gibt einen Zeitverlust von 0 bis 4 Sekunden pro 100 an (T30 zu T50). Eine weitere aktuelle Untersuchung „Wie funktioniert der ÖV bei Tempo 30? Empfehlungen für einen attraktiven öffentlichen Verkehr“ vom Februar 2023

bestätigt und konkretisiert den Zeitverlust mit 1.5 Sekunden / 100m. Somit ergibt sich ein maximaler Verlust von 33 Sekunden auf der Gesamtstrecke, Bei einer Gesamtfahrzeit der Linie 900 von 40 Minuten (Villingen - Blumberg) entspricht dies einer Verlängerung um 1.4%.

Des Weiteren wird im LAP ausgeführt, dass die Fahrzeitverluste im Linienbusverkehr geringer wären als im Individualverkehr, da der Fahrzeitverlust im Linienbusverkehr „maßgeblich durch andere Faktoren, wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel, etc.“ abhängen würde. Hierzu ist darauf hinzuweisen, dass die Haltestellen allesamt vorhanden und somit bei der Fahrzeitberechnung für die Fahrplanung auch berücksichtigt sind. Insofern wäre hier die Fahrzeitverlängerung alleine auf die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zurück zu führen.

Wertung: Argumentation kann nicht nachvollzogen werden. Für die Fahrzeit ist bspw. entscheidend, wie viele Fahrgäste an den jeweiligen Haltestellen ein- und aussteigen. Durch die Abbrems- und Beschleunigungsstrecken vor bzw. nach der Haltestelle reduziert sich der Streckenanteil auf dem theoretisch 50 km/h gefahren werden könnten.

4 Kooperationserlass 2023

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat am 8. Februar 2023 einen überarbeiteten Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung veröffentlicht. Unter «2.5 Lärminderung an Straßen – Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen, 2.5.1 Allgemeine Grundsätze» werden ergänzende Hinweise zur Ermessensausübung gegeben:

... Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeitverlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Sofern Bedenken gegen eine vorgesehene Geschwindigkeitsbeschränkung bestehen, sollen Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen solche Verzögerungen und ihre Auswirkungen im Rahmen der Beteiligung als Träger öffentlicher Belange konkret und quantifiziert darlegen. Die Möglichkeiten, durch flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV beizutragen, sollten im Zuge der kooperativen Maßnahmenplanung in den Blick genommen werden. Über das LGVFG bestehen ggf. entsprechende Fördermöglichkeiten. Soweit die Fahrzeit des ÖPNV zu stark eingeschränkt würde, sind Möglichkeiten zu prüfen, den ÖPNV von der Geschwindigkeitsbeschränkung auszunehmen.

Der neue Kooperationserlass 2023 war zum Zeitpunkt der Stellungnahme des LRA noch nicht veröffentlicht. Die Stellungnahme entspricht nicht den Anforderungen des Kooperationserlasses 2023 hinsichtlich einer konkreten und quantifizierten Darlegung der potentiellen Verzögerungen und ihrer Auswirkungen. Auch werden noch keine Vorschläge zur Beschleunigung des ÖPNV gemacht.

5 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linien 900 und 910

Im Folgenden werden exemplarisch die Fahrplanzeiten und die realen Fahrzeiten auf den Linien 900 und 910 analysiert und verglichen. Es erfolgt eine beobachtende Mitfahrt (mit Aufzeichnung Route und Geschwindigkeit mit Geotracker-App) jeweils auf einer Tour außerhalb der Spitzenzeiten über die Gesamtlänge der Linie sowie während der morgendlichen Spitzenzeit innerhalb der OD Hüfingen.

5.1 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linie 900

5.1.1 Linie 900 Gesamtstrecke, Schwachlastzeit

Die Aufzeichnung erfolgt durch eine Mitarbeiterin der Stadt Hüfingen am Mittwoch, den 1.03.2023 auf der Fahrt ab Donaueschingen – Busbahnhof, Abfahrt 14:22 nach Blumberg Schulzentrum, Ankunft 14:51 h.

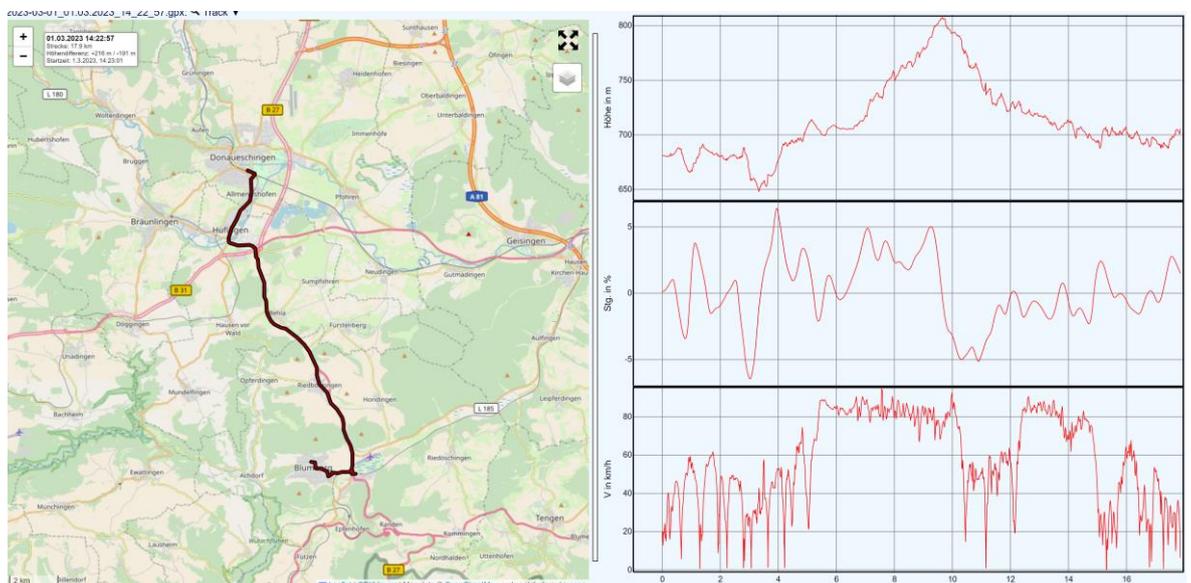


Abbildung 2: GPS-Tracking Buslinie 900 1.03.2023 Abfahrt 14:22 h

Die Aufzeichnung ergibt :

- Start 14:23
- Ende 14:52
- Dauer: 29 min 16 sec
- Strecke: 17.8 km
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 36.6 km/h
- Durchschnitt in Bewegung: 44.1 km/h
- Pause: 5 min 0 sec
- bis 30 kmh: 8 min 53 sec / 2.78 km
- bis 40 kmh: 3 min 16 sec / 1.88 km
- bis 50 kmh: 3 min 13 sec / 2.44 km
- über 50 kmh: 8 min 53 sec / 10.68 km

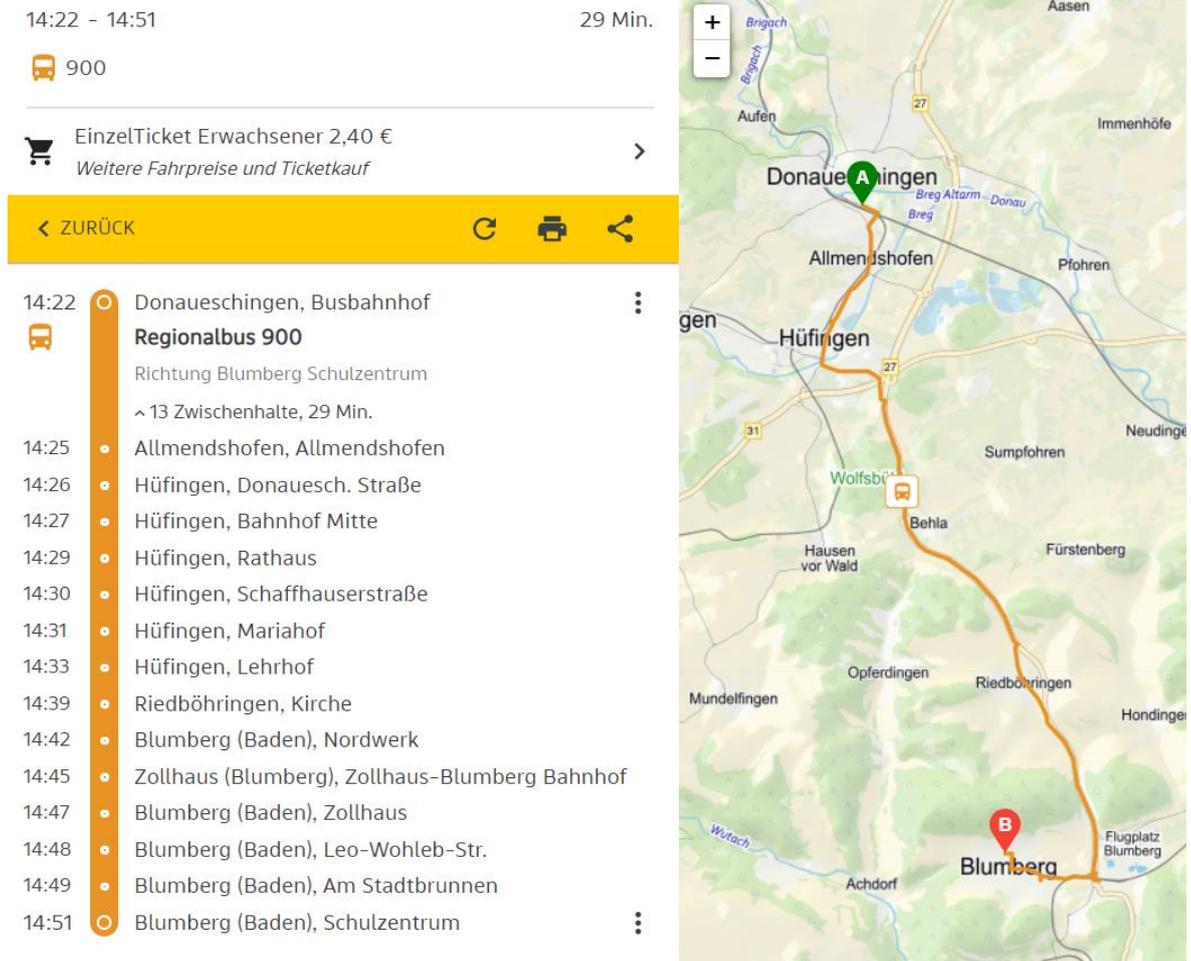


Abbildung 3: Fahrtauskunft Linie 900 (www.bwegt.de)

Wird ausschließlich der Streckenabschnitt der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, d.h. zwischen L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße, Einmündung Bregstraße (KVP) und L 181 Schaffhauser Straße, Einmündung Max-Gilly-Straße (KVP) betrachtet, ergibt sich folgendes Bild:

- Start: 01.03.23 14:27
- Ende: 01.03.23 14:33
- Dauer: 5 min 44 sec
- Strecke: 2.2 km
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 23.1 km/h
- Durchschnitt in Bewegung: 31.4 km/h
- Höchstgeschwindigkeit: 70.8
- Pause: 1 min 30 sec
- bis 30 kmh: 2 min 0 sec / 0.63 km
- bis 40 kmh: 54 sec / 0.50 km
- bis 50 kmh: 1 min 1 sec / 0.77 km

- über 50 kmh: 19 sec / 0.28 km

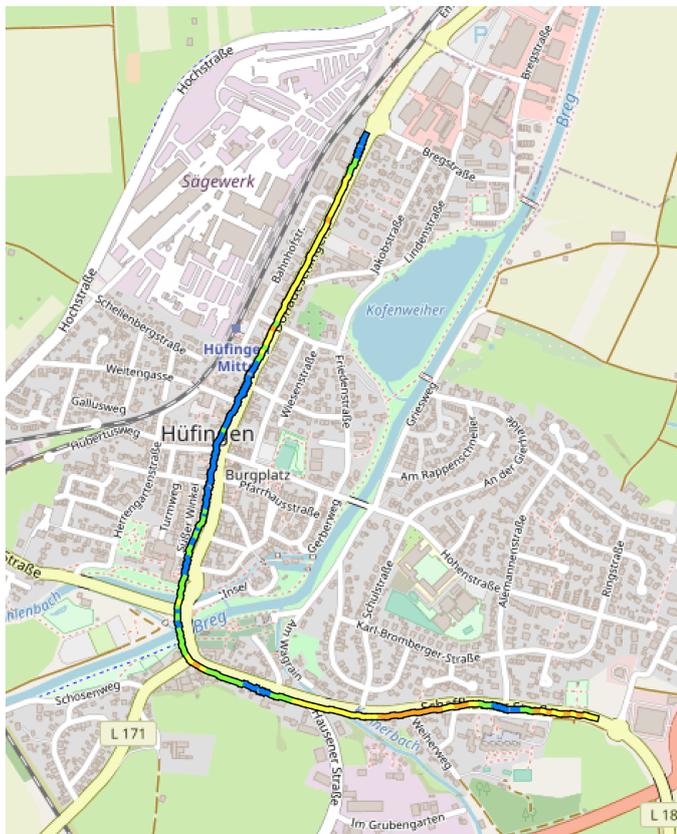


Abbildung 4: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 900 1.03.2023 Abfahrt 14:22 h

An den Haltestellen im Abschnitt ergeben sich folgende Standzeiten (entsprechend o.a. «Pausenzeit» 1:30)

- Donaueschinger Straße 16 Sekunden
- Hüfingen Mitte (Bf.) 23 Sekunden
- Rathaus 20 Sekunden
- Schaffhauser Straße 14 Sekunden
- Mariahof 17 Sekunden

Die durchschnittliche Standzeit beträgt somit 18 Sekunden pro Haltestelle.

5.1.2 Linie 900 OD Hüfingen, Spitzenzeit

Die Aufzeichnung erfolgt am Montag, den 6.03.2023 auf der Fahrt ab Hüfingen – Donaueschinger Straße, Abfahrt 7:54 nach Hüfingen – Mariahof, Ankunft 7:58 h.

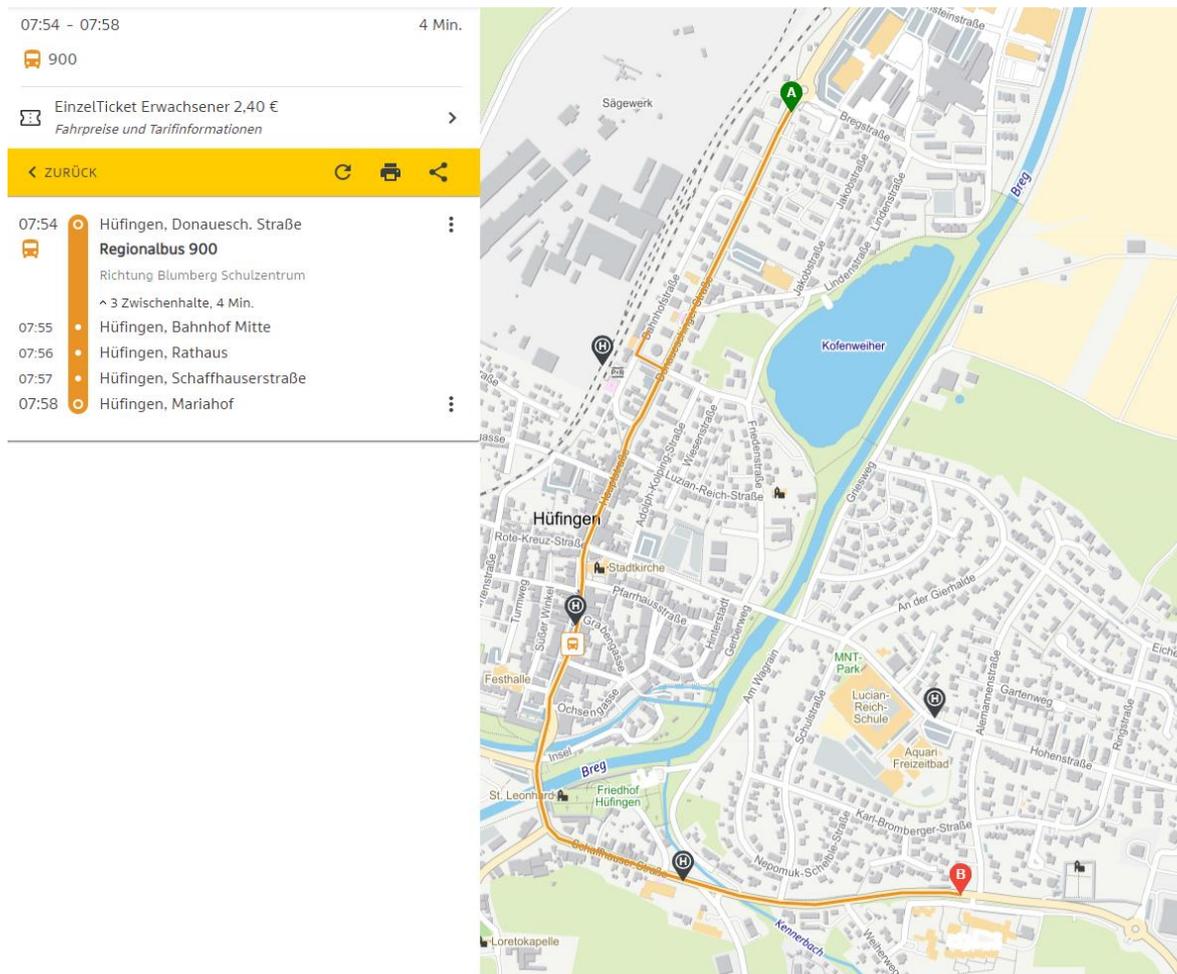


Abbildung 5: Fahrtauskunft Linie 900 (www.bwegt.de)

Die Aufzeichnung ergibt :

- Start: 06.03.23 07:54
- Ende: 06.03.23 08:00
- Dauer: 5 min 1 sec
- Strecke: 1.9 km
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 23.7 km/h
- Durchschnitt in Bewegung: 31.1 km/h
- Höchstgeschwindigkeit: 69.1 km/h
- Pause: 1 min 12 sec
- bis 30 kmh: 1 min 28 sec / 0.32 km
- bis 40 kmh: 56 sec / 0.55 km
- bis 50 kmh: 1 min 9 sec / 0.84 km
- über 50 kmh: 16 sec / 0.24 km

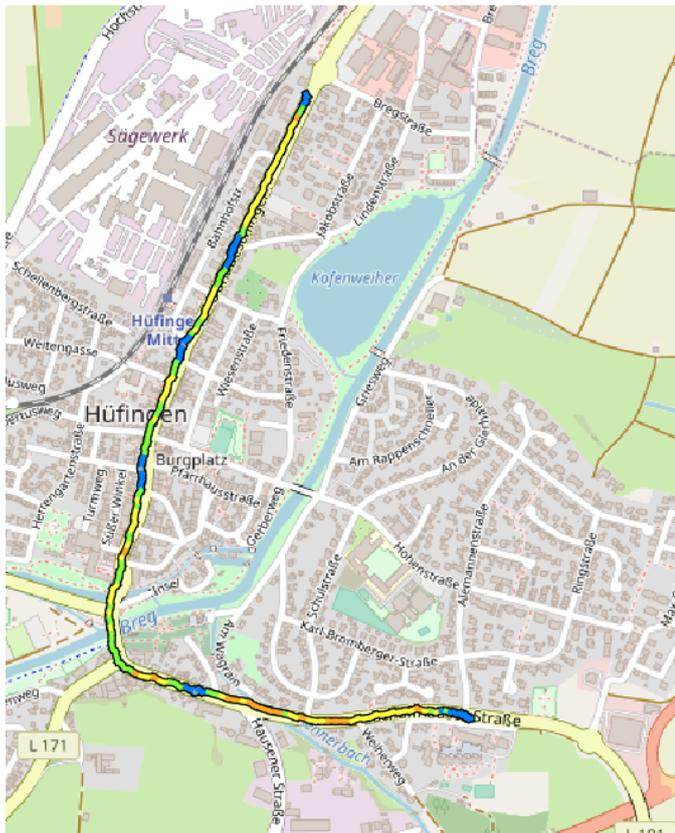


Abbildung 6: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 900 6.03.2023 Abfahrt 7:54 h

An den Haltestellen im Abschnitt ergeben sich folgende Standzeiten:

- Hüfingen Mitte (Bf.) 33 Sekunden
- Rathaus 22 Sekunden
- Schaffhauser Straße 17 Sekunden

Die durchschnittliche Standzeit beträgt somit 24 Sekunden pro Haltestelle.

5.2 Fahrzeiten- und Geschwindigkeitsanalysen Linie 910

5.2.1 Linie 910 Gesamtstrecke, Schwachlastzeit

Die Aufzeichnung erfolgt am Mittwoch, den 1.03.2023 auf der Fahrt ab Blumberg Schulzentrum, Abfahrt 13:03 nach Donaueschingen – Busbahnhof, Ankunft 14:04 h.

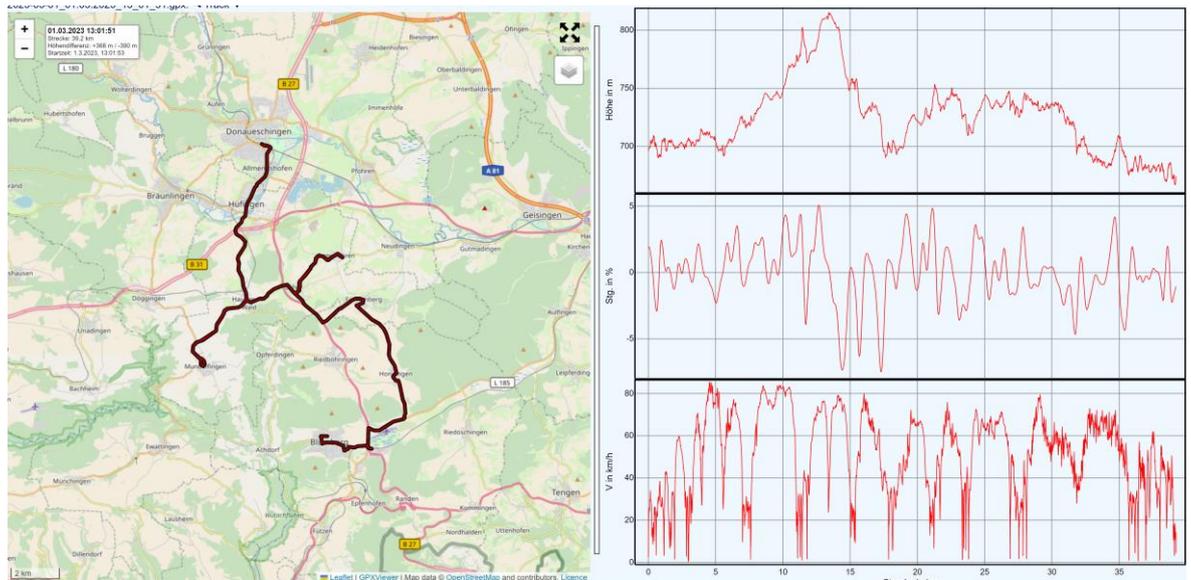


Abbildung 7: GPS-Tracking Buslinie 910 1.03.2023 Abfahrt 13:03 h

Die Aufzeichnung ergibt :

- Start: 01.03.23 13:01
- Ende: 01.03.23 14:04
- Dauer: 1 h 2 min
- Strecke: 39.2 km
- Geschwindigkeit
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 37.5 km/h
- Geschwindigkeit Durchschnitt in Bewegung: 39.7 km/h
- Pause: 3 min 23 sec
- bis 30 kmh: 22 min 45 sec / 6.27 km
- bis 40 kmh: 8 min 25 sec / 4.84 km
- bis 50 kmh: 6 min 37 sec / 4.93 km
- über 50 kmh: 21 min 29 sec / 23.15 km

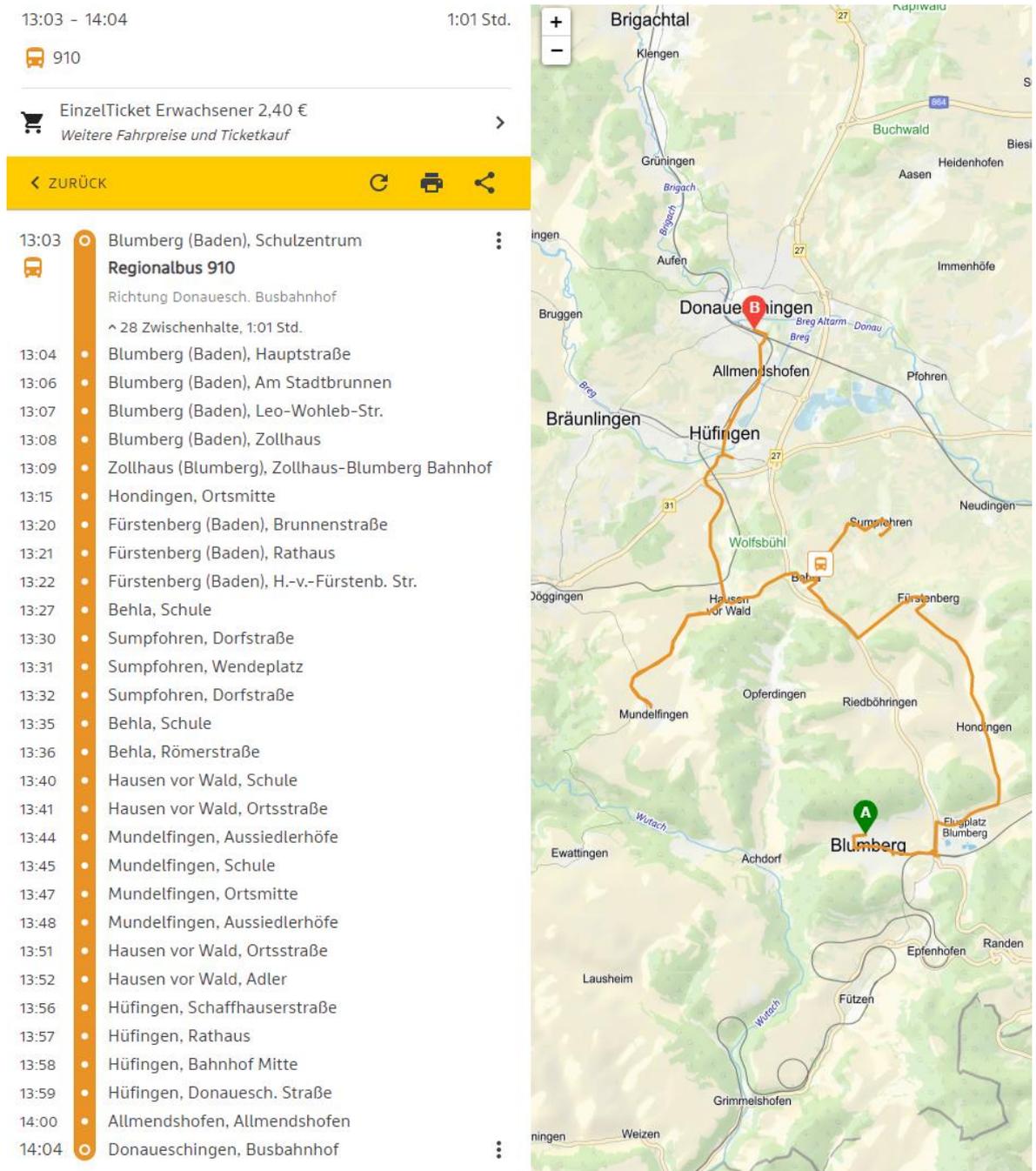


Abbildung 8: Fahrtauskunft Linie 910 (www.bwegt.de)

Wird ausschließlich der Streckenabschnitt der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, d.h. zwischen L 171 Dögginger Straße, Ortseingang im Südwesten und L 171 Hauptstraße/Donaueschinger Straße, Einmündung Bregstraße (KVP) betrachtet, ergibt sich folgendes Bild:

- Start: 01.03.23 13:54
- Ende: 01.03.23 13:59
- Dauer: 4 min 33 sec

- Strecke: 1.7 km
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 22.4 km/h
- Geschwindigkeit Durchschnitt in Bewegung: 30.3 km/h
- Höchstgeschwindigkeit: 60.4
- Pause: 1 min 11 sec
- bis 30 kmh: 1 min 41 sec / 0.54 km
- bis 40 kmh: 48 sec / 0.44 km
- bis 50 kmh: 41 sec / 0.51 km
- über 50 kmh: 12 sec / 0.18 km

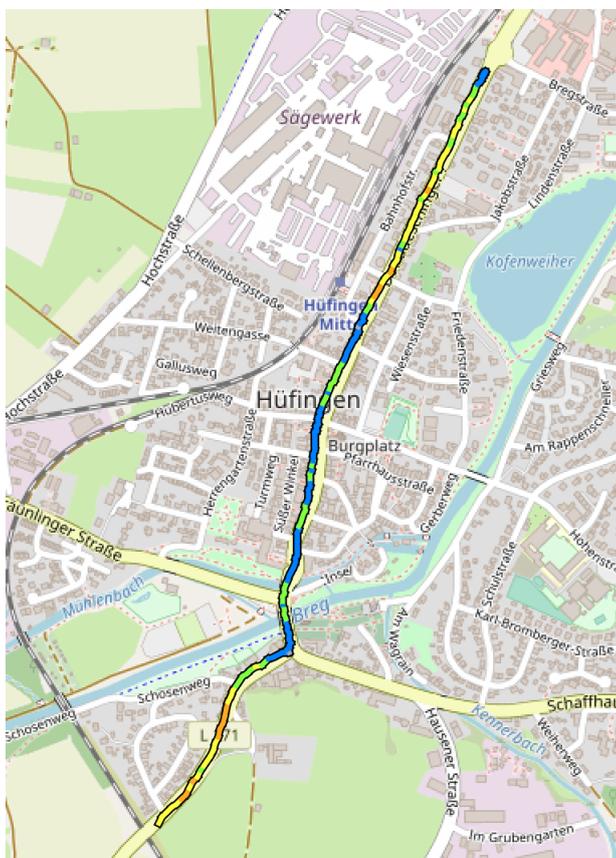


Abbildung 9: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 910 1.03.2023 Abfahrt 13:03 h

5.2.2 Linie 910 OD Hüfingen, Spitzenzeit

Die Aufzeichnung erfolgt am Montag, den 6.03.2023 auf der Fahrt ab Hüfingen – Lucian-Reich-Schule, Abfahrt 7:23 nach Hüfingen – Donaueschinger Straße, Ankunft 7:28 h.

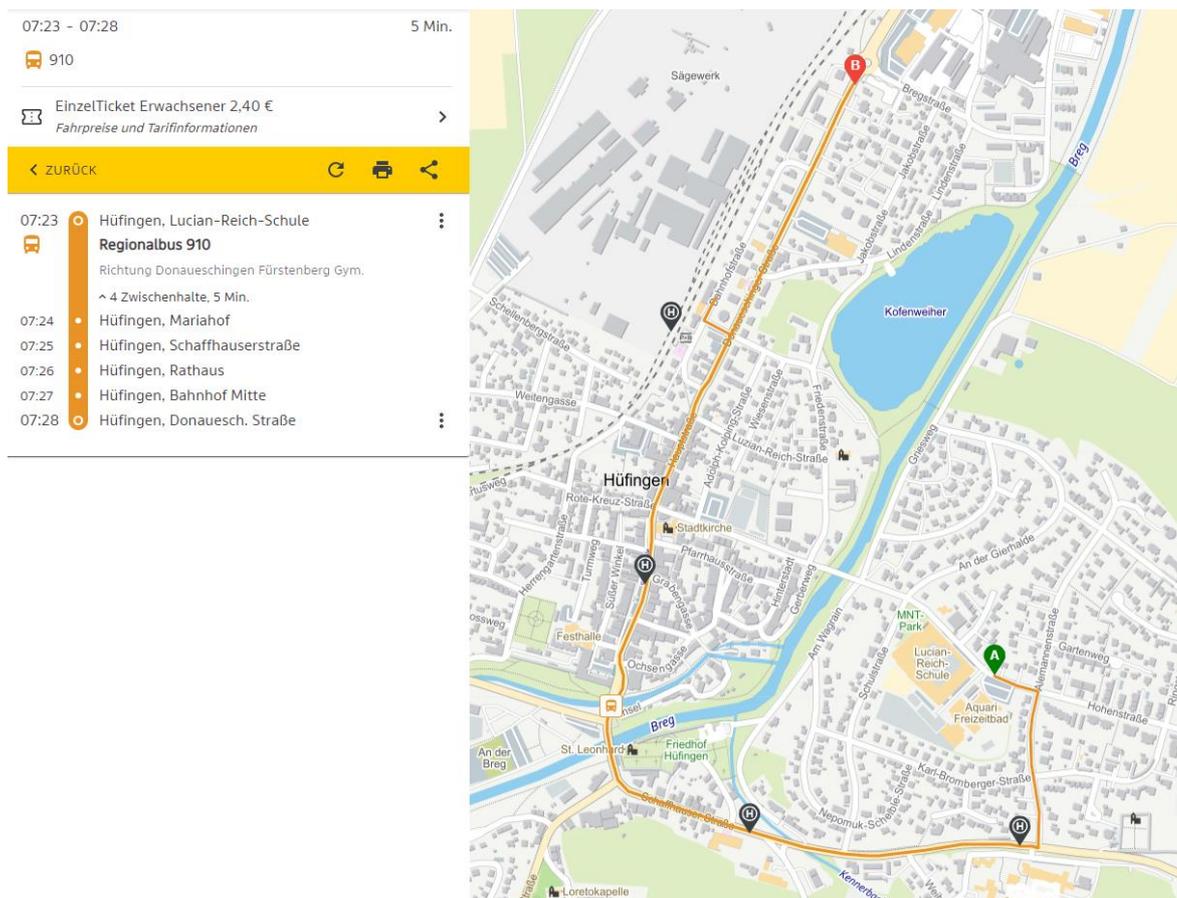


Abbildung 10: Fahrtauskunft Linie 910 (www.bwegt.de)

- Die Aufzeichnung ergibt :
- Start: 06.03.23 07:22
- Ende: 06.03.23 07:29
- Dauer: 6 min 34 sec
- Strecke: 2.3 km
- Geschwindigkeit Durchschnitt: 21.4 km/h
- Durchschnitt in Bewegung: 27.7 km/h
- Höchstgeschwindigkeit: 53.3 km/h
- Pause: 1 min 30 sec
- bis 30 kmh: 2 min 37 sec / 0.73 km
- bis 40 kmh: 1 min 28 sec / 0.84 km
- bis 50 kmh: 44 sec / 0.53 km
- über 50 kmh: 15 sec / 0.21 km

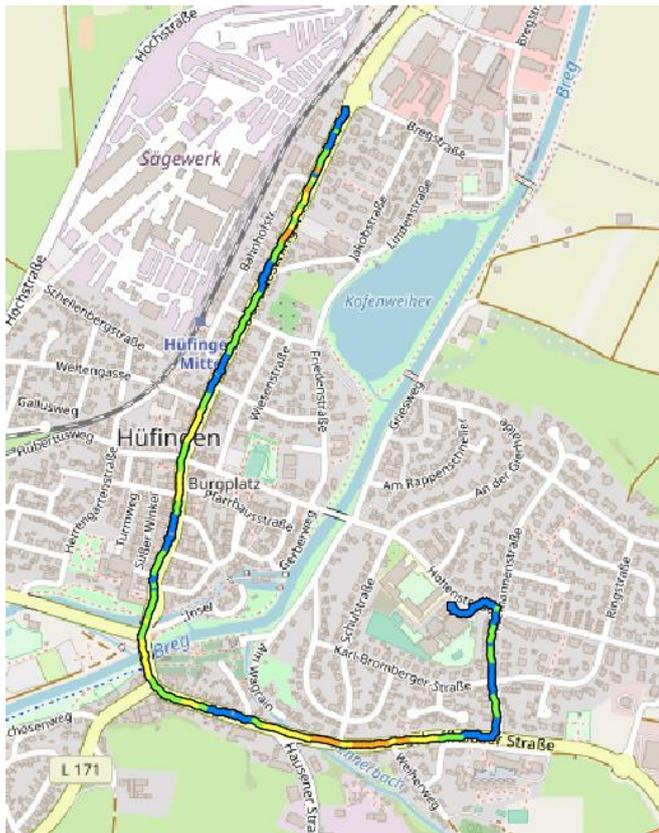


Abbildung 11: Ausschnitt GPS-Tracking Buslinie 910 03.06.2023 Abfahrt 7:23 h

An den Haltestellen im Abschnitt ergeben sich folgende Standzeiten:

- Mariahof 15 Sekunden
- Schaffhauser Straße 24 Sekunden
- Rathaus 30 Sekunden
- Hüfingen Mitte (Bf.) 29 Sekunden

Die durchschnittliche Standzeit beträgt somit 25 Sekunden pro Haltestelle.

6 Wirkungsanalyse der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen LAP Stufe 3

Das GPS-Tracking ermöglicht eine Abbildung des Geschwindigkeitsverlaufs im Sekundentakt (vgl. Abbildung 2). Für die jeweiligen Teilstrecken, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h geplant ist, kann in einer Wirkungsanalyse rechnerisch die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden. Für die Streckenanteile, in denen bereits in der Bestandsanalyse Geschwindigkeiten unter 30 km/h ermittelt werden, wird die Geschwindigkeit unverändert übernommen. Somit wird die realistische Fahrzeit bei einer (hypothetischen) Geschwindigkeitsbeschränkung ermittelt.

Die Reisezeitverlängerung ergibt sich aus der Differenz von Prognose-Fahrzeit max. 30 km/h und Analyse-Fahrzeit. Die tatsächliche Reisezeitverlängerung ist möglicherweise geringer als die hier ermittelte, da in der Analyse teilweise deutliche Geschwindigkeitsüberschreitungen ermittelt wurden, in der Prognose hingegen eine strikte Einhaltung unterstellt wird. Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Analysen in einer

Schwachlastzeit durchgeführt wurden. In Spitzenzeiten können bereits heute nur geringere Geschwindigkeiten gefahren werden.

		Linie 900 Gesamtstrecke Schwachlast	Linie 910 Gesamtstrecke Schwachlast	Linie 900 OD Hüfingen Spitzenzeit	Linie 910 OD Hüfingen Spitzenzeit
Analyse Gesamtstrecke					
Streckenlänge	km	17.8	39.2	1.9	2.3
Reisezeit	h:min:sek	00:29:16	01:00:02	00:05:01	00:06:34
Ø Geschwindigkeit	km/h	36.5	39.2	22.7	21.0
Analyse OD Hüfingen, Abschnitt 30 km/h geplant			Gesamtstrecke		
Streckenlänge	km	2.2	1.7	1.9	2.3
Reisezeit	h:min:sek	00:05:44	00:04:34	00:05:01	00:06:34
Ø Geschwindigkeit	km/h	23.2	22.6	22.7	21.0
Streckenanteil <30 km/h	%	24%	31%	17%	32%
Wirkungsanalyse 30 km/h geplant					
Reisezeit Teilabschnitt	h:min:sek	00:06:37	00:05:11	00:05:58	00:07:19
Verzögerung	h:min:sek	00:00:53	00:00:37	00:00:57	00:00:45
Verzögerung / 1000m	h:min:sek	00:00:24	00:00:22	00:00:30	00:00:19
Verzögerung Teilabschnitt	%	15%	14%	19%	11%
Verzögerung Gesamtstrecke	%	3%	1%		

Tabelle 1: Wirkungsanalyse 30 km/h für Linien 900 und 910

7 Fazit

In der vorliegenden Studie werden die Fahrzeiten und Geschwindigkeiten der für die Ortsdurchfahrten Hüfingen relevanten Buslinien 900 und 910 mithilfe von GPS-Tracking untersucht. Es wird ermittelt, welche Fahrzeitverlängerungen sich durch die im Rahmen der Lärmaktionsplanung geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen 30 km/h ergeben können.

Die Erhebungen und Berechnungen ergeben in der Schwachlastzeit maximale Verzögerungen von 37 Sekunden auf der Linie 910 und 53 Sekunden auf der Regionallinie 900. Dies entspricht einer prozentualen Verlängerung der Gesamtfahrzeit von 1 bzw. 3 Prozent.

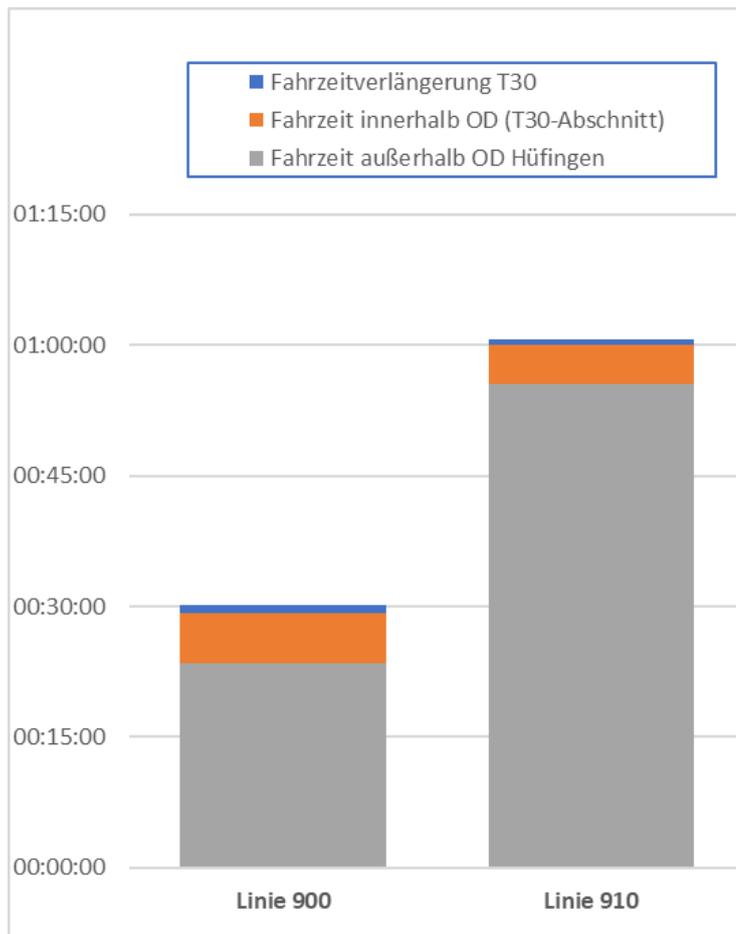


Abbildung 12: Wirkungsanalyse 30 km/h für die Linien 900 und 910 (Schwachlastzeit)

Ob diese geringen Fahrzeitverlängerung Kompensationsmaßnahmen (Umbau oder Wegfall von Haltestellen, Verkürzung des Linienweges) oder aber mehr Fahrzeuge und Fahrpersonal erfordert, erscheint unwahrscheinlich, kann aber auch nicht vollständig verworfen werden.

In der morgendlichen Spitzenzeit werden vergleichbare Verlustzeiten von 57 bzw. 45 Sekunden ermittelt.

Gemäß Kooperationserlass 2023 wäre dies durch den Aufgabenträger bzw. die jeweiligen Verkehrsunternehmen konkret und quantifiziert darzulegen. In diesem Fall wären flankierende Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV z.B. zu prüfen.

Rapp AG

Wolfgang Wahl
Leiter Standort Freiburg

Janne Hesse
Fachplanerin Lärmaktionsplanung und Mobilität