

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Gemeinde

Dunningen Ortsteil Seedorf

ZUR:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
 Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom

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

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Stadt/Gemeinde:	Dunningen
Gemeindekennziffer:	08 3 25 014
Ansprechpartner:	Herr Bürgermeister Peter Schumacher
Anschrift:	Hauptstraße 25, 78655 Dunningen
E-Mail / Telefon:	info@dunningen.de / 07403 9295-0
Internetadresse der Gemeinde:	www.dunningen.de

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

Einwohner:	6.400
Fläche:	48,45 km ²
Hauptverkehrsstraßen:	B 462 (Rastatt – Rottweil) L 422 (Dunningen – Alpirsbach)

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

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

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

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

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

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

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Belastetenstatistik gemäß landesweiter Kartierung Straßenverkehrslärm 2017 durch die LUBW

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

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----	5	-----	
über 55 bis 60	8			
über 60 bis 65	1			
über 65 bis 70				
über 70 (bis 75)				
über 75		-----		-----
Summe	9	5		

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

L _{DEN} dB(A)	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
	Straßenlärm				Schienenlärm			
> 55 dB(A)	2,9	4						
> 65 dB(A)	0,7							
> 75 dB(A)	0,1							

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

Gemäß der Belastetenstatistik der landesweiten Kartierung der LUBW sind nur sehr wenige Einwohner von Verkehrslärm betroffen, da nur die B 462 in der Kartierung berücksichtigt wurde. Im Ortsteil Seedorf liegen gemäß einer Neukartierung der L 422 in höherer Anzahl Betroffenen durch den Verkehrslärm der L 422 in Seedorf zu verzeichnen. Hier liegen gemäß der Kartierung nach der RLS-90 Überschreitungen von 65 dB(A) im Tagzeitraum und 55 dB(A) im Nachtzeitraum vor.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

Es existieren nahezu auf der gesamten Ortsdurchfahrt der L 422 im Ortsteil Dunningen gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen vor. Hiervon sind 145 Bewohner in 51 Gebäuden betroffen.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	Ortsumfahrung der B 462	Bund	
2.	Tempo 30 teilweise in der Ortsdurchfahrt Dunningen	Gemeinde	

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

Im Teillärmaktionsplan für den Ortsteil Seedorf wird auf der L 422 (Waldmössinger Straße / Freudenstädter Straße) zwischen den Gebäuden Waldmössinger Straße 13 und Freudenstädter Straße 1 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Begründung: Im Betroffenen Abschnitt liegen fast durchgängig Überschreitungen von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts vor. Damit besteht eine Gesundheitsgefährdung durch die Schallemissionen des Straßenverkehrs. An einzelnen Gebäuden werden über 69 dB(A) tags und 59 dB(A) nachts erreicht. In den betroffenen 51 Gebäuden sind insgesamt 145 Einwohner gemeldet.

Abwägung: Die Maßnahmenstrecke ist ca. 1100m lang. Die Fahrzeit bei kompletter Durchfahrt des Maßnahmenbereichs verlängert sich somit um 53 Sekunden und liegt somit über dem Wert von 30 Sekunden, der gemäß dem Kooperationserlass vom Oktober 2018 generell hinzunehmen ist. Es ist nicht geplant, bestehende Vorfahrtsregelungen im Zuge des Lärmaktionsplans zu verändern, sodass keine weiteren Fahrzeitverlängerungen entstehen. Von der Fahrzeitverlängerung sind auch Buslinien betroffen, für die diese Fahrzeitverlängerung ggf. eine Taktanpassung zur Folge hat. Den hierdurch entstehenden Kosten steht jedoch die festgestellte Gesundheitsgefährdung gegenüber, die in Anlehnung an eine Studie der WHO, jährliche Gesundheitsschadenskosten von ca. 30.000€ verursacht.

Durch die Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist gemäß Fachliteratur eine Minderung von 2-3 dB(A) zu erreichen. Somit kann für die meisten betroffenen Gebäude der höchste anzutreffende Pegel unterhalb die Gesundheitsgefährdung gesenkt werden. Durch eine dezidierte Berechnung wurde dies nachgewiesen. Im Falle der mildereren Maßnahmen, einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, trifft dies in wesentlich geringerem Umfang zu, da hier nur eine Pegelminderung von 1 bis 1,5 dB(A) zu erwarten ist.

Generell kann ein Straßenabschnitt, auf dem eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h gilt, von mehr Fahrzeugen befahren werden als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Auf der anderen Seite wird die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes von den Knotenpunkten bestimmt, an denen auf dem vorliegenden Streckenabschnitt keine Änderungen vorgenommen werden. (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Die geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstetigung des Verkehrs führen. In Bezug auf Luftreinhaltung sind in erster Linie Stickoxide, Feinstaub und Kohlendioxid relevant. Die Wirkung von T30, T40 und T50 auf die Schadstoffproduktion sind nach der Fachliteratur unterschiedlich und hängen zu einem großen Ausmaß von der jeweiligen Fahrverlauf des Verkehrs ab. Generell gilt für 30 km/h ein ungünstigerer Schadstoffausstoß als bei 50 km/h, jedoch nehmen die Beschleunigung und Bremsvorgänge bei 30 und auch 40 km/h ab, sodass der Ausstoß von Luftschadstoffen bei einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sich Schadstoffneutral, bzw. im vorliegenden Fall bei einer zu erwartenden Verstetigung des Verkehrs ggf. auch positiv sein kann (vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38 und Steven, H. (2012): Schadstoff- und CO₂-Emissionen bei Tempo 30. Fachtagung des Umweltbundesamtes im November 2012, Berlin).

Im vorliegenden Fall ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungen in bisher lärmarme Straßenabschnitte erfolgen, die zu neuen Lärmbetroffenheiten führen. In Seedorf besteht auf dem Nebenstraßennetz ein generelles Tempolimit von 30 km/h, sodass in den Verkehrsbeziehungen auf innerörtlichen Quell-/Ziel-Relationen keine neuen, schnelleren Beziehungen entstehen dürften.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

Für die Ortsdurchfahrt der L 422 in Dunningen wird beim Straßenbaulastträger eine Stellungnahme eingeholt, ob im Zuge der nächsten anstehenden Fahrbahnsanierung die Aufbringung eines lärmarmen Fahrbahnbelags im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung erwogen wird. Die Eigentümer von Gebäuden, an denen Überschreitungen von 64 dB(A) tags oder 55 dB(A) nachts vorliegen, können beim Regierungspräsidium Freiburg einen Antrag auf Förderung des Einbaus von Schallschutzfenstern stellen.

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

Gemäß der Kartierung der LUBW aus dem Jahre 2017 und auch der Neukartierung des Verkehrslärms der L 422 im Ortsteil Seedorf existieren größere zusammenhängende Gebiete, die von Immissionen unterhalb 55 dB(A) Lden betroffen sind. Eine konkrete Ausweisung von ruhigen Gebieten auf Flurstücksbasis wird im Rahmen des Teillärmaktionsplans Seedorf nicht vorgenommen. Diese kann ggf. im Rahmen eines Gesamtärmaktionsplans Dunningen auf Basis der aktualisierten Kartierung der LUBW im Jahre 2022 vorgenommen werden, sofern hier neue Lärmkonflikte auftreten werden.

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

145

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

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

am: 31.03.2021 durch: Bereitstellung im Internet unter www.dunningen.de

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

vom: 06.04.2021 bis: 14.05.2021

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

- Öffentliche Veranstaltung am: ---
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am: 22.03.2021
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:
Art: Behandlung der Stellungnahmen in einer Synopse am: 29.11.2021

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

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

Aus der Öffentlichkeit gingen vier Stellungnahmen ein. Diese unterstützen überwiegend die geplante Maßnahme, ein zwei Fällen wurden weiterführende Maßnahmen gefordert, denen aber aufgrund der nicht vorhandenen Auslösewerte für weitere verkehrsrechtliche Maßnahmen oder nicht zu erwartenden Verkehrsverlagerungen nicht entsprochen werden konnte.

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan (falls verfügbar)

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾: Ca. 7.000€

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen (geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾: <5.000€

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

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans und die Umsetzung der darin enthaltenen Maßnahmen unterschreiten die jährlichen Gesundheitsschadenskosten, die durch die gesundheitsgefährdenden Immissionen entstehen.

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

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

Entsprechend der 2022 zu veröffentlichenden, landesweiten Kartierung durch die LUBW, wird überprüft, ob hierdurch neue Lärmbetroffenheiten in Dunningen identifiziert werden. Sollten sich diese aus unveränderten Situationen ergeben, wird ein Lärmaktionsplan für die betroffenen Bereiche aufgestellt.

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch: Beschluss des Gemeinderats

am: 29.11.2021

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am: 31.03.2021

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

www.dunningen.de/de/Wirtschaft-Bauen/Laermaktionsplanung

Dunningen, den 30.11.2021

Gez.
Peter Schumacher, Bürgermeister

Ort, Datum, Unterschrift

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel



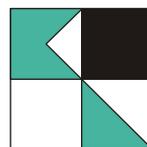
GEMEINDE DUNNINGEN

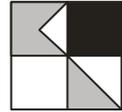
**KARTIERUNG STRASSENVERKEHRSLÄRM
L 422 ORTSTEIL SEEDORF**

-Erläuterungsbericht-

Karlsruhe, 27. Oktober 2021

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

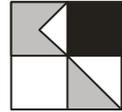




ANLAGENVERZEICHNIS

Anlage

- | | |
|-----------------|---|
| 1 | Übersichtslageplan |
| 2 | Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen |
| 3 | Emissionsberechnung Straße |
| 4.1 | Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm RLS-90
Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) |
| 4.1.1 bis 4.1.4 | Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm RLS-90 - Detail
Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) |
| 4.2 | Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm RLS-90
Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) |
| 4.2.1 bis 4.2.4 | Höchste Fassadenpegel Straßenverkehrslärm RLS-90 - Detail
Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) |
| 5.1 | Lärminderung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen
Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) |
| 5.1.1 bis 5.1.4 | Lärminderung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen - Detail
Tageszeitraum (6:00 bis 22:00 Uhr) |
| 5.2 | Lärminderung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen
Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) |
| 5.2.1 bis 5.2.4 | Lärminderung durch verkehrsrechtliche Maßnahmen - Detail
Nachtzeitraum (22:00 bis 6:00 Uhr) |



1. Ausgangslage

Entsprechen der Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie wurde durch die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) letztmals im Jahre 2017 eine Kartierung des Straßenverkehrslärms durchgeführt. Hierbei wurden alle als Landesstraße oder höher klassifizierten Straßen mit einer Verkehrsbelastung von über 8.200 Kfz/24 h kartiert. Sollten hierbei Betroffenheiten von Wohnbevölkerung von über 50 Personen festgestellt werden, so sind die betroffenen Gemeinden verpflichtet, einen sogenannten Lärmaktionsplan aufzustellen, in dem Maßnahmen zur Minderung des gesundheitsgefährdenden Lärms getroffen werden sollen.

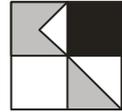
Im Falle Dunningens wurde 2017 nur die B 462 auf ihrem Verlauf durch das Gemeindegebiet kartiert, da sie als einzige Straße in Dunningen nach der Bundesverkehrswegezählung die auslösende Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/24 h überschritt. Durch die Außerortslage der B 462 lagen aber nur sehr geringe Betroffenheiten von weniger als zehn Einwohnern und unterhalb von 65 dB(A) vor, sodass hierdurch keine Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans folgte.

Durch eine Verkehrszählung im Auftrag der Gemeinde wurde im Ortsteil Seedorf im Oktober 2020 jedoch festgestellt, dass die Landesstraße L 422 auf ihrem Verlauf durch den Ortsteil eine Verkehrsbelastung von ca. 8.800 Kfz/24 h im durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) innehat. Aufgrund dieser Verkehrsmenge ist nach Erfahrungswerten davon auszugehen, dass in einer Ortsdurchfahrt entsprechend hohe, gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen vorliegen.

In Absprache mit der Gemeindeverwaltung wurde daher eine Neukartierung des Straßenverkehrslärms auf Basis der gewonnenen Verkehrszahlen durchgeführt. Sollten die hierbei festgestellten Immissionen die Entwicklung von lärmmindernden Maßnahmen nach Fachrecht erlauben, soll ein vereinfachtes Verfahren zum Lärmaktionsplan – beschränkt auf den Ortsteil Seedorf – anhand des Musterberichts zu Lärmaktionsplänen in Baden-Württemberg durchgeführt werden. Entsprechend der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist hierbei die Öffentlichkeit zu beteiligen. **Anlage 1** zeigt eine Übersicht des Untersuchungsgebiets.

2. Grundlagen

Zur Gewinnung einer belastbaren Abwägungsgrundlage, ob lärmmindernde Maßnahmen nach Fachrecht möglich sind, ist eine Schallausbreitungsberechnung erforderlich. Die Schallausbreitungsberechnung erfolgte anhand der RLS-90, da die hierbei gewonnenen Immissionspegel auch die Bewertungsgrundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen oder Lärmsanierungsmaßnahmen darstellen. Die RLS-90 unterscheidet



det hier zwischen dem Tagzeitraum von 6:00 und 22:00 Uhr und dem Nachtzeitraum zwischen 22:00 und 6:00 Uhr, wobei für den Nachtzeitraum aufgrund der erhöhten Lärmempfindlichkeit niedrigere Auslösewerte angesetzt werden. Gemäß dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom Juli 2018 und dem Kooperationserlass vom Oktober 2018 können ab festgestellten Immissionen von über 65 dB(A) tags und / oder 55 dB(A) nachts verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen, z. B. in Form einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch einen Lärmaktionsplan aufstellende Gemeinde bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde, angeordnet werden. Voraussetzung hierfür ist die rechtsfehlerfreie Abwägung aller Belange des Straßenverkehrs in einem Lärmaktionsplan. In der **Anlage 2** sind die betreffenden Richtlinien aufgeführt.

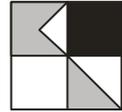
Zur Feststellung der Immissionen an Wohngebäuden wurde ein digitales, dreidimensionales Schallausbreitungsmodell des Ortsteils Seedorf mit der Software SOUNDPLAN 8.2 erstellt. Hierin sind neben der Topographie auch alle Gebäude mit den gemeldeten Bewohnern erfasst. Als Grundlage der Emissionsberechnung wurden die in der Verkehrszählung am 21.10.2020 im Gesamtquerschnitt der Freudenstädter Straße (L 422) zwischen Bösinnger Straße und Sulgener Straße ermittelten 8.800 Kfz/24 h erfassten Verkehrsbelastungen zugrunde gelegt. Die einzelnen emissionsrelevanten Parameter sind in der **Anlage 3** aufgeführt. Mit dem Schallausbreitungsmodell wurden sogenannte Fassadenpegel berechnet. Hierbei wird pro Fassadenabschnitt und Stockwerk ein Immissionspunkt an der Außenfassade ermittelt. Zur Bewertung, ob eine lärmindernde Maßnahme erforderlich und möglich ist, dient hierbei der höchste Pegel, der am jeweiligen Gebäude festgestellt wird.

3. Ergebnis Schallausbreitungsberechnung

Die Berechnung der Fassadenpegel ergab, dass nahezu in der gesamten Ortsdurchfahrt an den Wohngebäuden Überschreitungen von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts anzutreffen sind. Die Ergebnisse der Schallausbreitungsberechnung sind für den Tagzeitraum der **Anlage 4.1** in der Übersicht und in den **Anlagen 4.1.1-4** im Detail zu entnehmen. Der Nachtzeitraum ist in der **Anlage 4.2** als Übersicht und in den **Anlagen 4.2.1-4** im Detail dargestellt.

Somit liegt eine Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm vor und verkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung können in Erwägung gezogen werden. Es sind jedoch keine Überschreitungen von 70 dB(A) tags und / oder 60 dB(A) nachts zu verzeichnen, die solche Maßnahmen bereits vor dem Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg von 2018 ermöglicht hätten.

Insgesamt sind in der Ortsdurchfahrt der L 422 durch Seedorf sowohl tags wie nachts 145 Einwohner in insgesamt 51 Wohngebäuden von den Überschreitungen betroffen. Auf-



grund dieser Anzahl scheint die rechtsfehlerfreie Abwägung der Belange des Straßenverkehrs gegenüber der festgestellten Gesundheitsgefährdung zugunsten einer Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf z. B. 30 km/h möglich. Durch diese Verringerung kann eine entsprechende Lärminderung erzielt werden.

4. Empfehlungen für das weitere Vorgehen

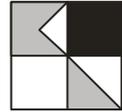
Zur Umsetzung einer lärmindernden Maßnahme in Form einer Geschwindigkeitsbegrenzung ist die Aufstellung eines Lärmaktionsplans nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie und der 34. BImSchV erforderlich. Dieses kann im vorliegenden Fall in vereinfachter Form auf Basis des sogenannten Musterberichts erfolgen und sich auf die Ortsdurchfahrt der L 422 in Seedorf beschränken. Nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie ist die Öffentlichkeit hierbei zu beteiligen. Ebenso müssen die Träger öffentlicher Belange –insbesondere die obere und untere Straßenverkehrsbehörde– bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans beteiligt werden. Da die L 422 auch von einer Buslinie befahren wird, deren Fahrzeit sich entsprechend verlängern würde, ist ebenfalls die Beteiligung aller für den ÖPNV zuständigen Stellen empfehlenswert.

Die abwägungsrelevanten Parameter für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten (z. B. Fahrzeitverlängerungen, mögliche Verkehrsverlagerungen) würde im Musterbericht zusammengefasst werden und die Abwägung mit den eingegangenen Stellungnahmen in einer Synopse nach Beendigung der Beteiligungsphase erfolgen.

5. Ergänzung nach formalen Verfahren zum Lärmaktionsplan

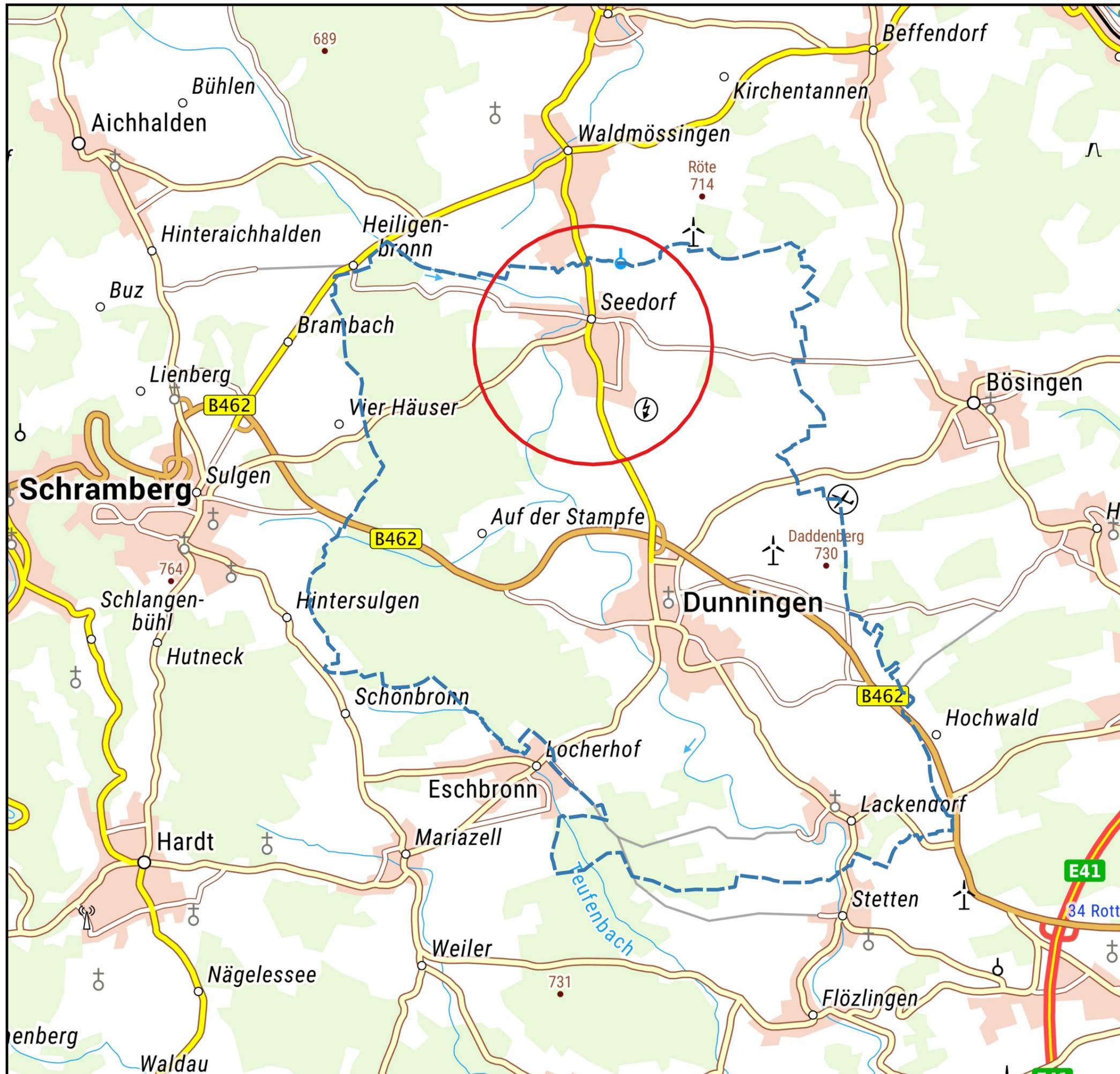
Entsprechend dem Beschluss des Gemeinderats vom 22.03.2021 wurde auf Basis des Musterberichts zu Lärmaktionsplänen in Baden-Württemberg eine Lärmaktionsplanung durchgeführt. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange, wurde von Seiten der oberen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Freiburg die Forderung erhoben, eine dezidierte Betrachtung des Lärminderungspotentials der geplanten Maßnahme „Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt der L 422“ zu erstellen.

Hierzu wurde im Schallausbreitungsmodell eine entsprechende Variante berechnet und die Ergebnisse als Pegeldifferenzkarte dieser Voruntersuchung angefügt. Die **Anlage 5.1** in der Übersicht und in den **Anlagen 5.1.1-4** im Detail zeigen die Lärminderung im Tagzeitraum und die **Anlage 5.2** als Übersicht und die **Anlagen 5.2.1-4** im Detail für den Nachtzeitraum. Es zeigt sich hierbei, dass sowohl im Nahbereich der L 422 und auch bis zu 150m entfernt von der Schallquelle noch Lärminderungen durch eine Verringerung der Höchstgeschwindigkeit von 2,1 bis 3,0 dB(A) zu erzielen sind. Weiterhin ist nahezu auf dem Gesam-



ten bebauten Gebiet des Ortsteils Seedorf noch eine wahrnehmbare Minderung des Verkehrslärms der L 422 von über einem dB(A) zu verzeichnen.

Koehler & Leutwein GmbH & CO. KG
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



ÜBERSICHT UNTERSUCHUNGSGEBIET



Auf DIN A3 in Maßstab 1:50.000 12/2020

GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE **1**
LÄRMAKTIONSPLANUNG

KOEHLER & LEUTWEIN
 Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Verzeichnis der Gesetze, Verordnungen, Richtlinien und Normen

Lärm-/Immissionsschutz

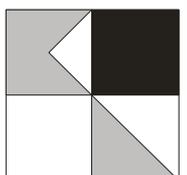
- Bundes-Immissionsschutzgesetz (**BImSchG**) aktueller Stand
- Richtlinie **2002/49/EG** des europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 25. Juni 2002
- Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm 24. Juni 2005
- Umsetzung der Europäischen Umgebungslärmrichtlinien in Deutsches Recht Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen April 2007
- **34. BImSchV**
Vierunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
Verordnung über die Lärmkartierung, 6. März 2006
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
Lärmschutz-RichtlinienStV, Richtlinien für straßenrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm, 23. November 2007
- **VBUS**
Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
Stand 2006
- **VBUSch**
Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen
- **VBEB**
Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
9. Februar 2007
- Bundesminister für Verkehr (BMV):
Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes
(**Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV**) vom 12. Juni 1990 (Bonn)
- BMV, Abteilung Straßenbau:
Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen **RLS-90**, Ausgabe 1990, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrslärm, Köln
- Umweltministerium Baden-Württemberg
Lärmaktionsplanung, Januar 2008
- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg
„Kooperationserlass“ zur Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung,
23. März 2012 und 31. Oktober 2018
- LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung
Gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007, von der Umweltministerkonferenz zur Kenntnis genommen
Mit der Ergänzung zu ruhigen Gebieten, TOP 10.4.2, der 117. LAI- Sitzung, 25. März 2009
- Hinweise für die Lärmaktionsplanung
Informationsbroschüre für Städte und Gemeinden
Freistaat Sachsen, Landesamt für Umwelt und Geologie
März 2008
- FGSV: Hinweise zur EU-Umweltgesetzgebung in der Verkehrsplanungspraxis
Teil 2: Lärmaktionsplanung
Ausgabe 2011
- Handbuch Silent City
Umgebungslärm, Aktionsplanung und
Öffentlichkeitsbeteiligung

12/20

GEMEINDE DUNNINGEN OT SEEDORF
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG

2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Emissionsberechnung Straße

Straße	KM	DTV Kfz/24h	p	p	vPkw	vPkw	vLkw	vLkw	DStr0	Steig-	D Stg	LmE	LmE	
			Tag %	Nacht %	Tag km/h	Nacht km/h	Tag km/h	Nacht km/h	dB	ung %	dB(A)	Tag dB(A)	Nacht dB(A)	
KVP L 422/ Böisinger-/ Heiligenbronnerstr	0,000	5800	5,1	2,5	50	50	50	50	0,00	0,8	0,0	56,9	46,9	
KVP L 422/ Hohenkreuzstraße	0,000	5800	5,1	2,5	50	50	50	50	0,00	2,2	0,0	56,9	46,9	
L 422 Freudenstädter Straße	0,000	8800	5,1	2,5	50	50	50	50	0,00	0,0	0,0	61,2	51,1	
L 422 Richtung Dunningen	0,000	8800	5,1	2,5	100	100	80	80	0,00	-1,5	0,0	66,0	56,5	
L 422 Seedorfer Straße	0,000	8800	5,1	2,5	100	100	80	80	0,00	-3,2	0,0	66,0	56,5	
L 422 Waldmössinger Straße	0,000	8800	5,1	2,5	50	50	50	50	0,00	0,1	0,0	61,2	51,1	
L 422 Waldmössinger Straße außerorts	0,000	8800	5,1	2,5	70	70	70	70	0,00	2,1	0,0	63,4	53,5	

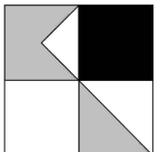
RLK1110

12/20

3

KOEHLER & LEUTWEIN

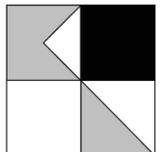
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Emissionsberechnung Straße

Legende

Straße		Straßenname
KM		Kilometrierung
DTV	Kfz/24h	Durchschnittlicher Täglicher Verkehr
p Tag	%	Schwerverkehrsanteil Tag
p Nacht	%	Schwerverkehrsanteil Nacht
vPkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Pkw Tag
vPkw Nacht	km/h	-
vLkw Tag	km/h	zul. Geschwindigkeit Schwerverkehr Tag
vLkw Nacht	km/h	-
DStr0	dB	Korrektur Straßenoberfläche in Zeitbereich
Steig- ung	%	Längsneigung in Prozent (positive Werte Steigung, negative Werte Gefälle)
D Stg	dB(A)	Zuschlag für Steigung
LmE Tag	dB(A)	Emissionspegel Tag
LmE Nacht	dB(A)	Emissionspegel Nacht





**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

- LrT
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
 - Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500 12/2020

GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE **4.1**
LÄRMAKTIONSPLANUNG

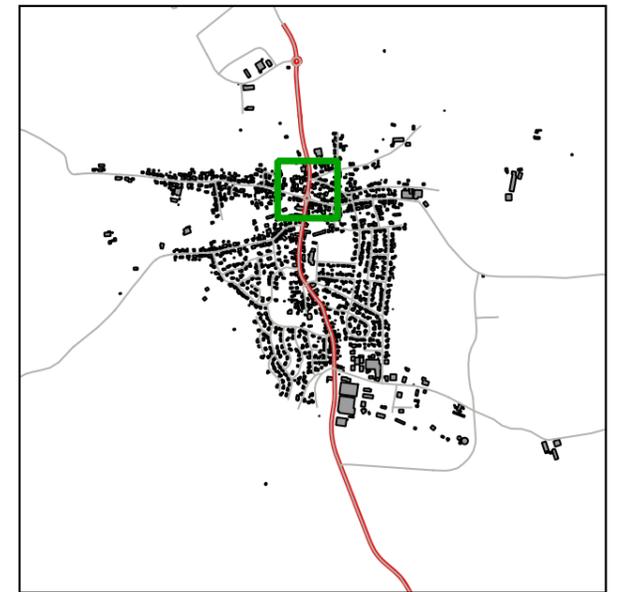
**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

LrT

- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



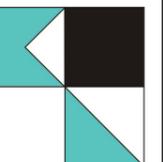
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

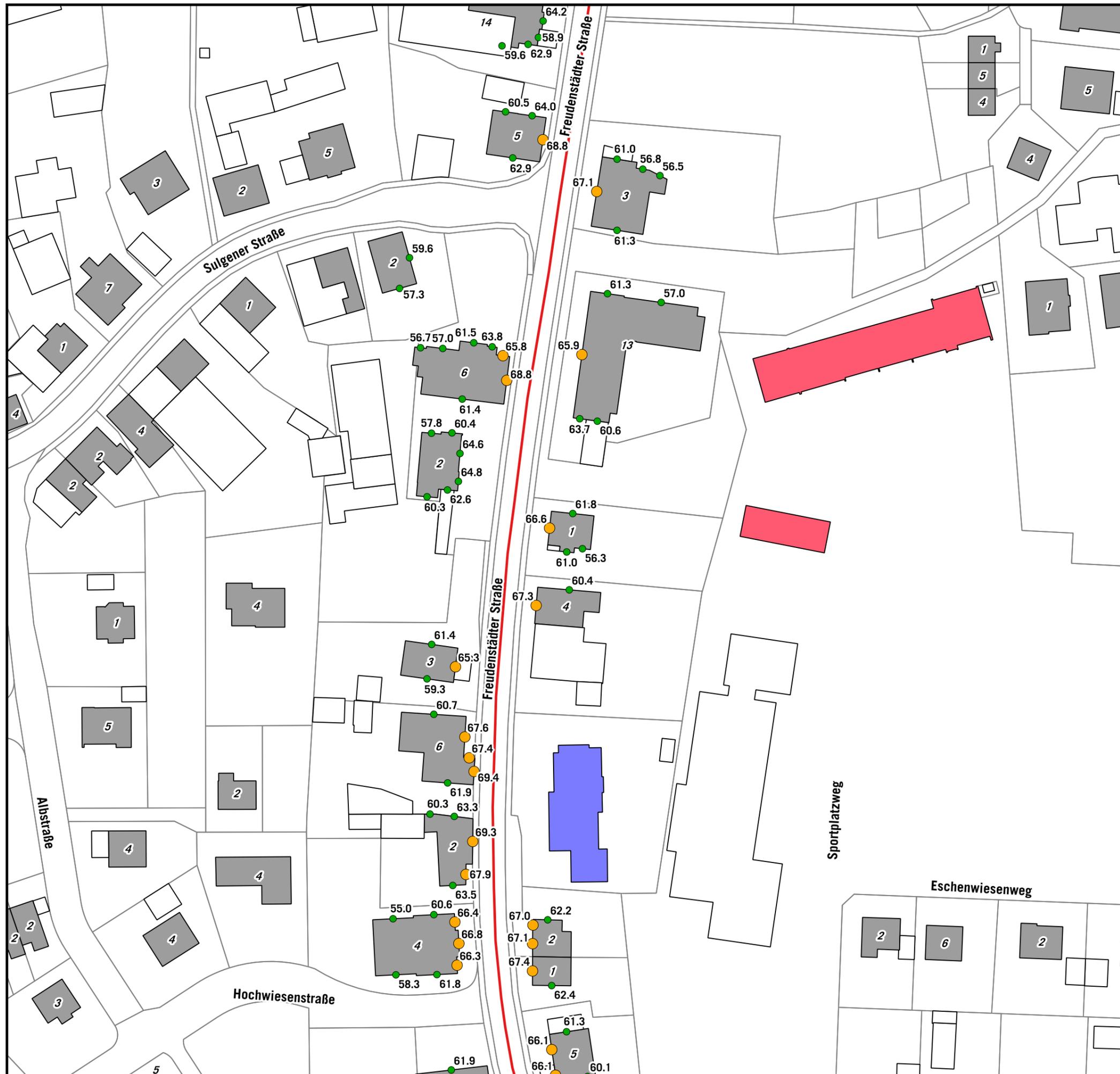
12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

4.1.1

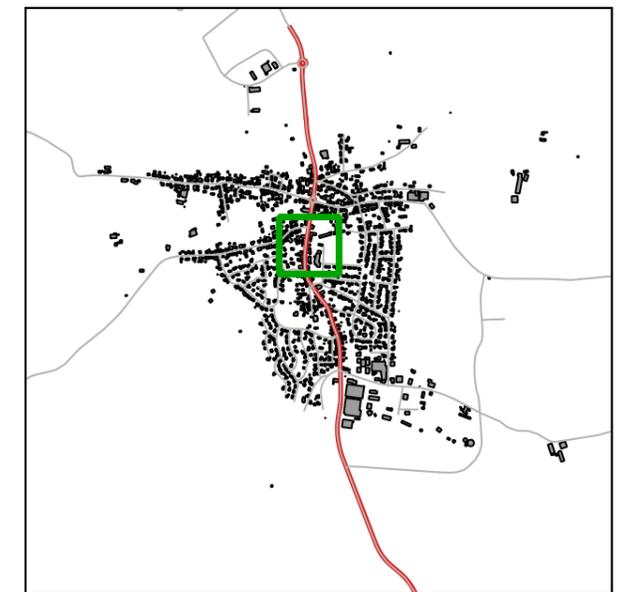
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

- LrT**
- 55-65 dB(A)
 - 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG 4.1.2**

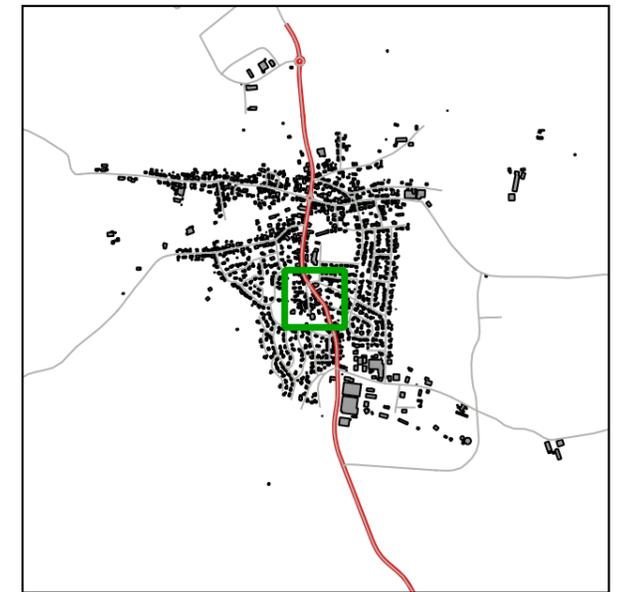
**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

LrT

- 55-65 dB(A)
- 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



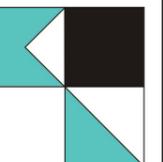
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

4.1.3

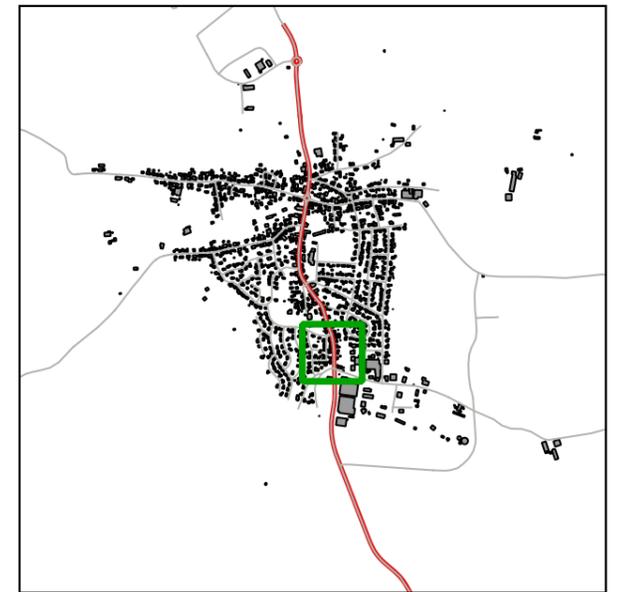
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



Allgäustraße

**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

- LrT**
- 55-65 dB(A)
 - 65-70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - >70 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG** **4.1.4**



**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

- LrN
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - >60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
 - Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500 12/2020

GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE **4.2**
LÄRMAKTIONSPLANUNG

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



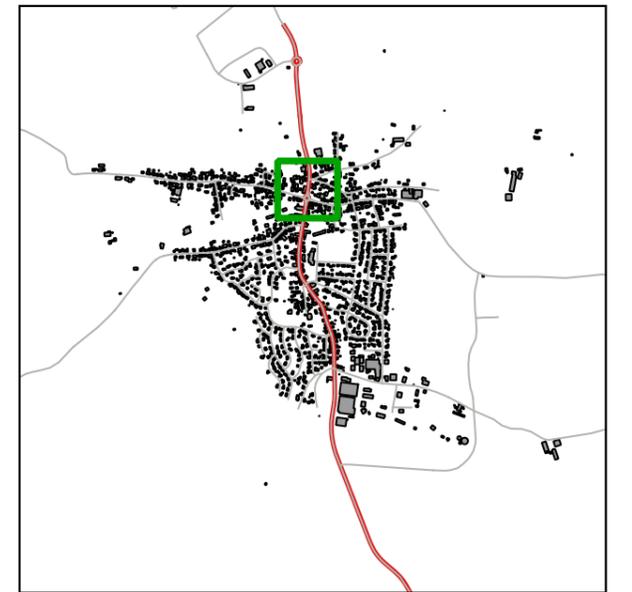
**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

LrN

- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- 60-63 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



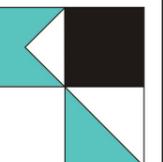
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

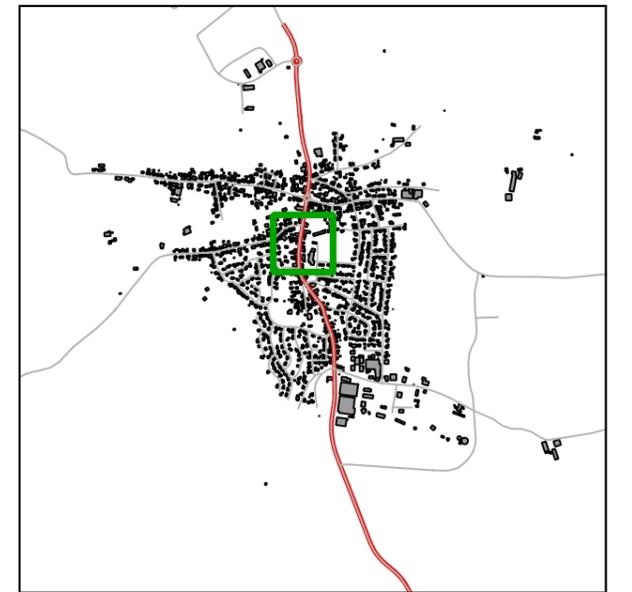
4.2.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

- LrN**
- 50-55 dB(A)
 - 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - 60-63 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - kartierte Straßenabschnitte



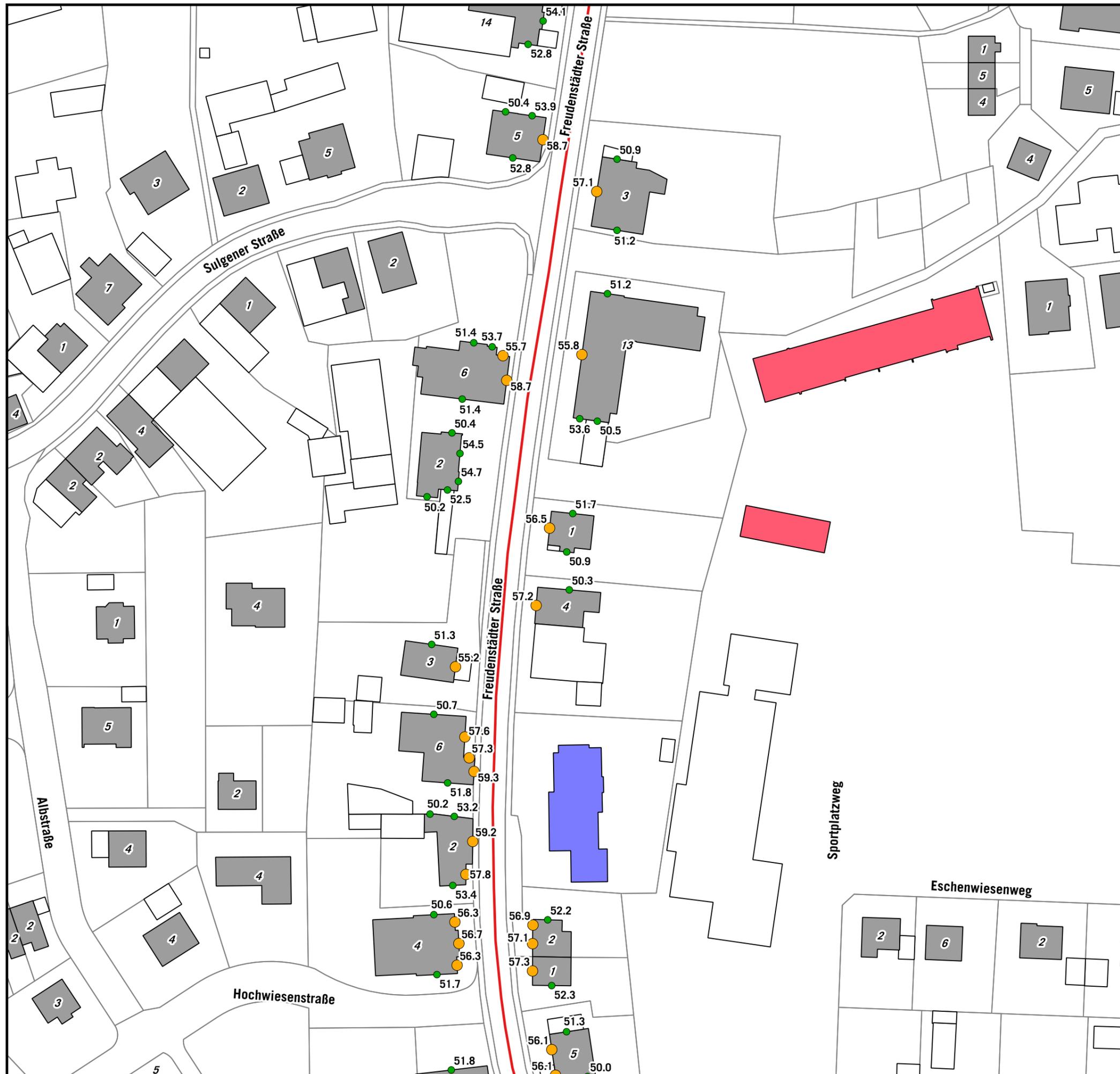
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

4.2.2

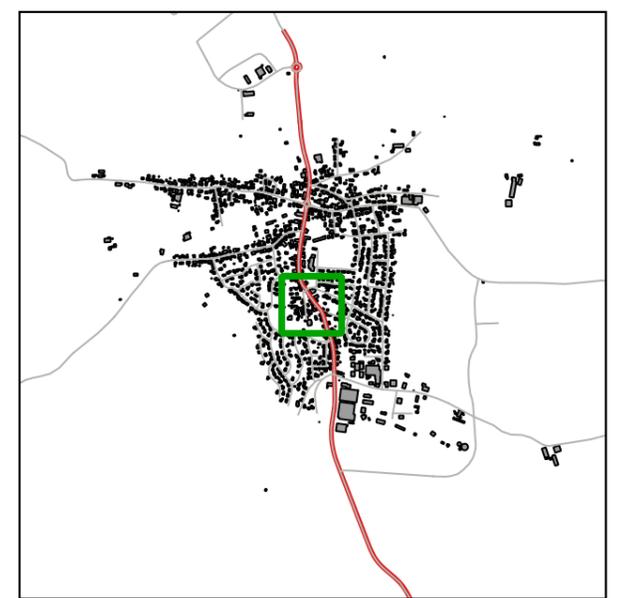
KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

- LrN**
- 50-55 dB(A)
 - 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
 - 60-63 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018
- Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)**
- Hauptgebäude
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Krankenhaus
 - Kindergarten
 - kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000 12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG** **4.2.3**

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen

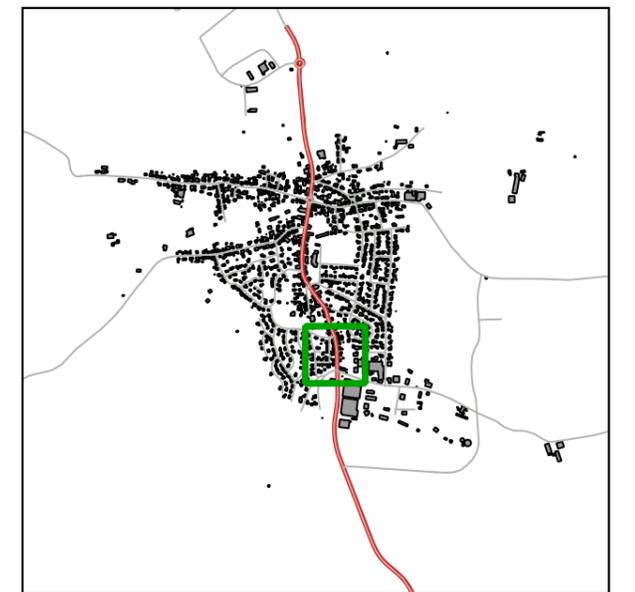
**HÖCHSTE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

LrN

- 50-55 dB(A)
- 55-60 dB(A) - Vordringlicher Bedarf >2018
- 60-63 dB(A) - Vordringlicher Bedarf <2018

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



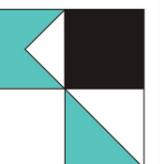
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

12/2020

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

4.2.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGZEITRAUM (06-22 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

● -3,0 - -2,1 dB(A)

● -2,1 - -1,0 dB(A)

○ -1,0 - 0,0 dB(A)

● > 0,0 dB(A)

— Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



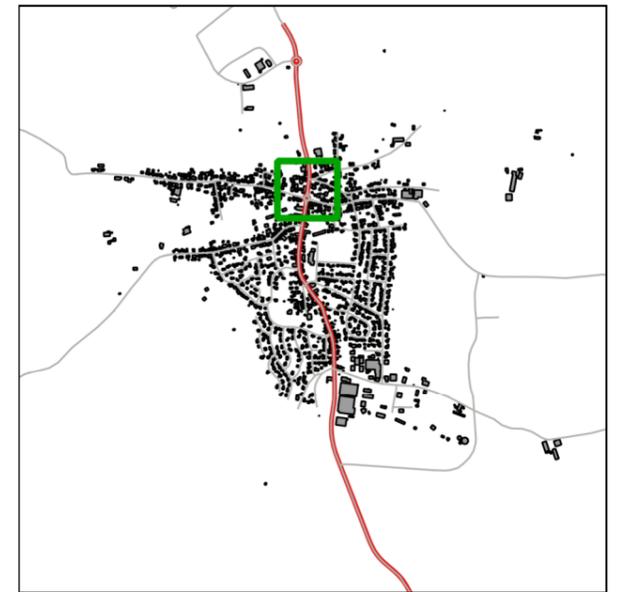
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGESZEITRAUM (06-22 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

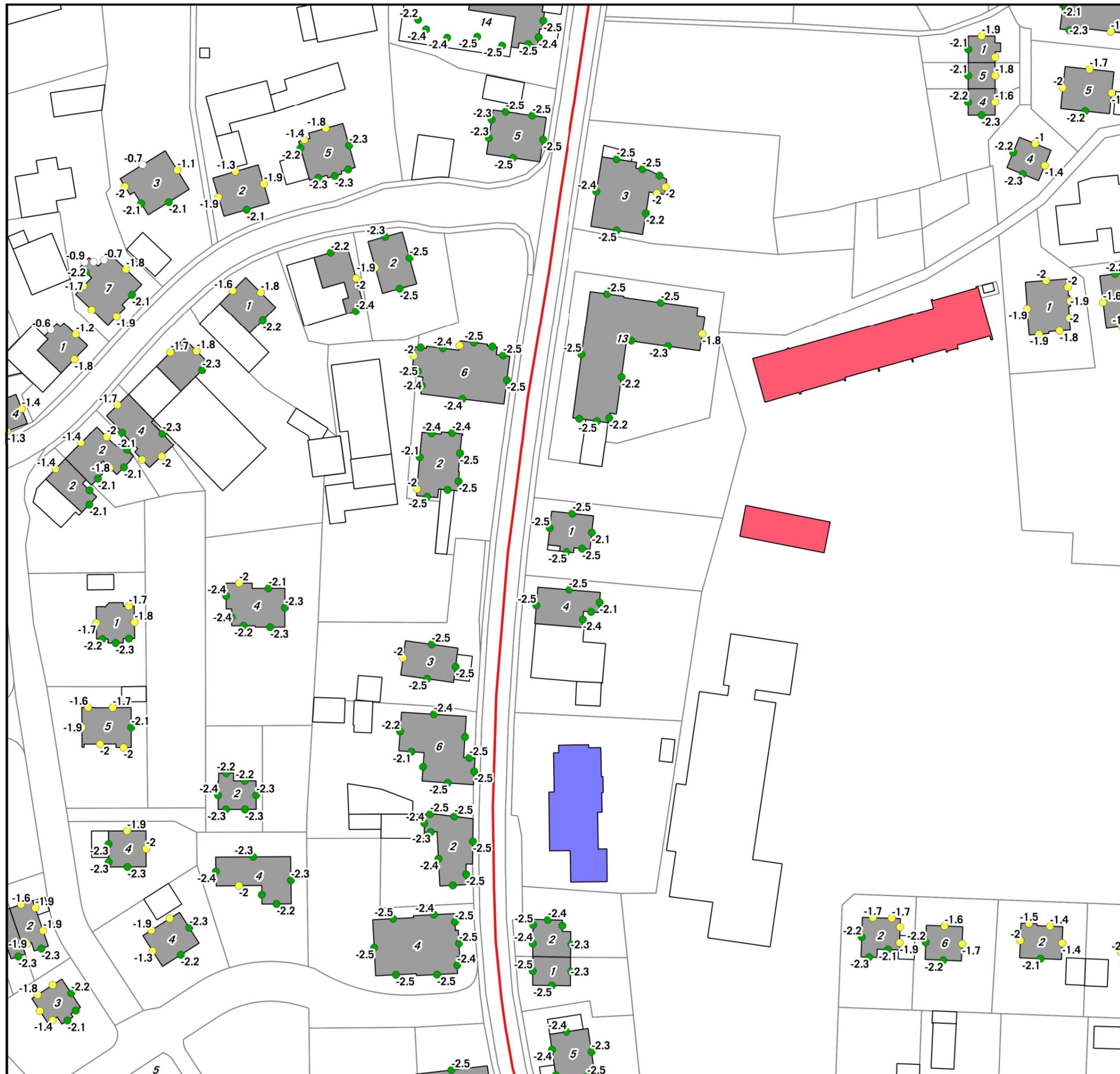
07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.1.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





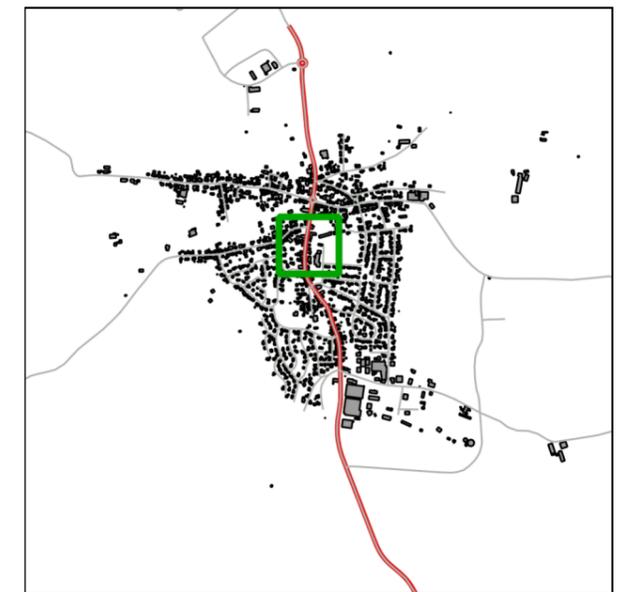
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGESZEITRAUM (06-22 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



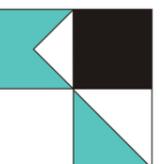
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.1.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



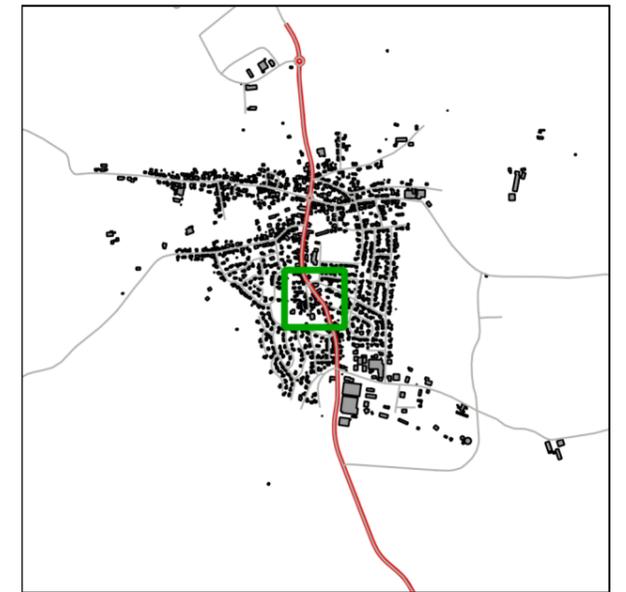
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGESZEITRAUM (06-22 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

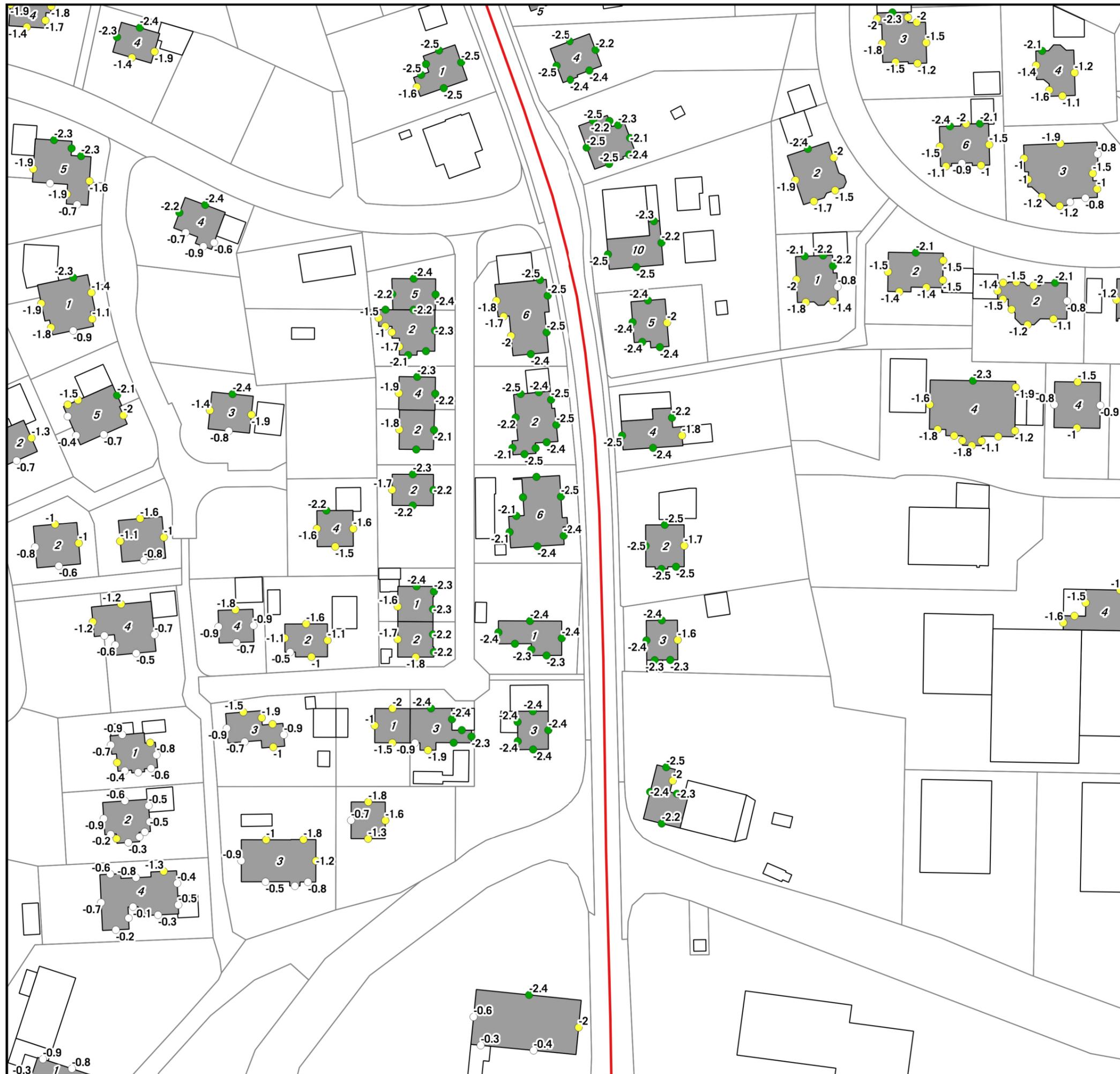
07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.1.3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





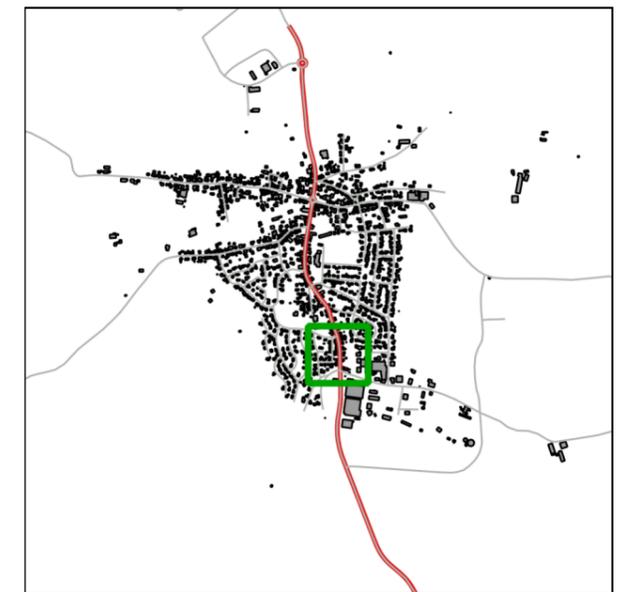
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
TAGESZEITRAUM (06-22 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.1.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

● -3,0 - -2,1 dB(A)

● -2,1 - -1,0 dB(A)

○ -1,0 - 0,0 dB(A)

● > 0,0 dB(A)

— Kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:7.500

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



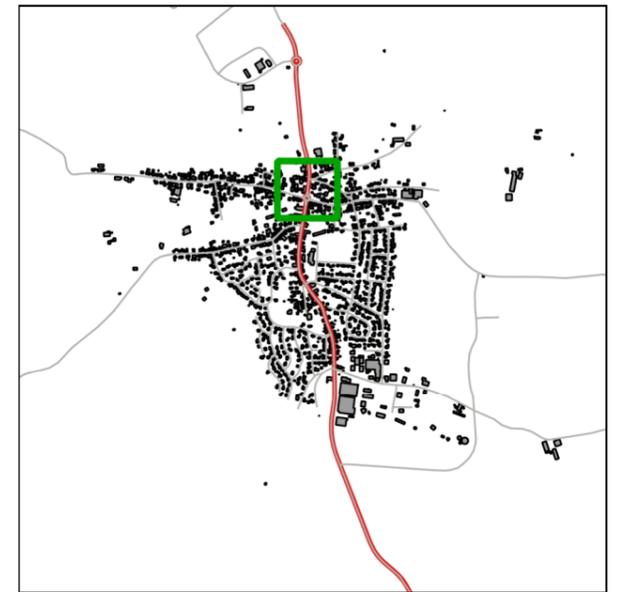
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

07/2021

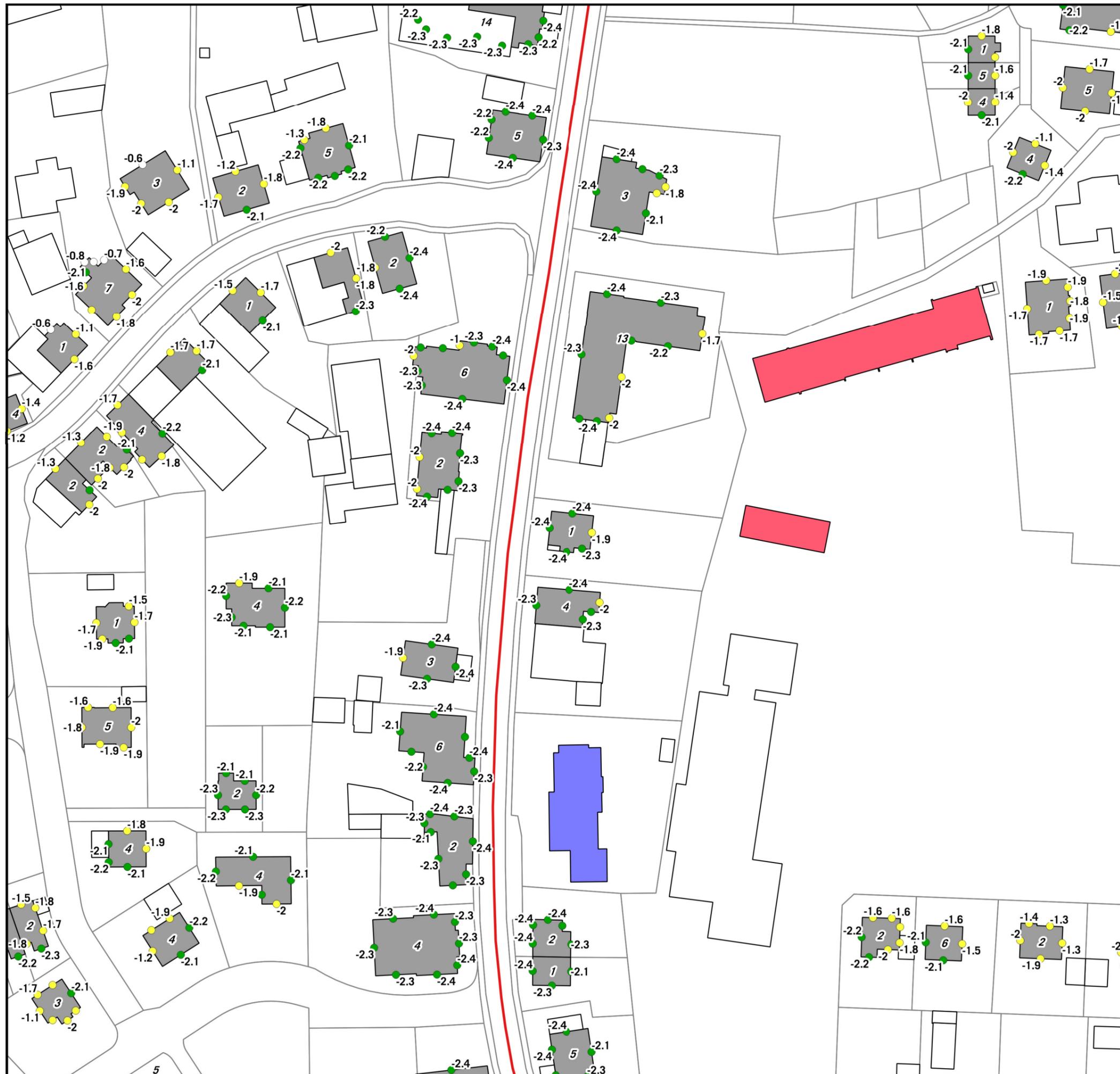
**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.2.1

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

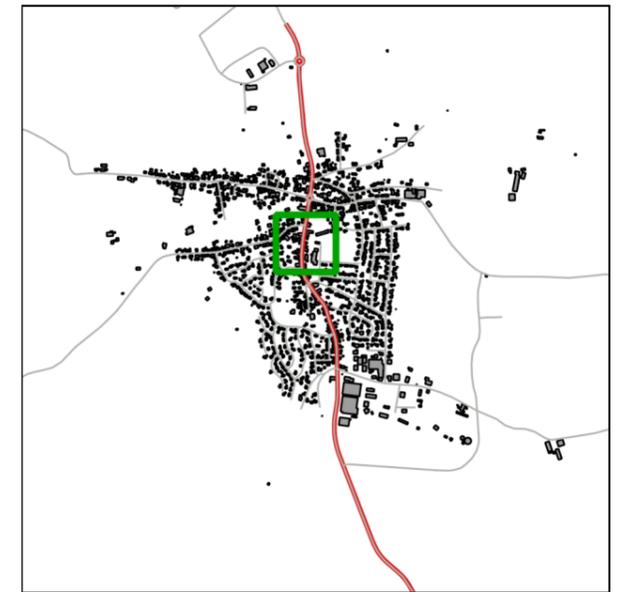


Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.2.2

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



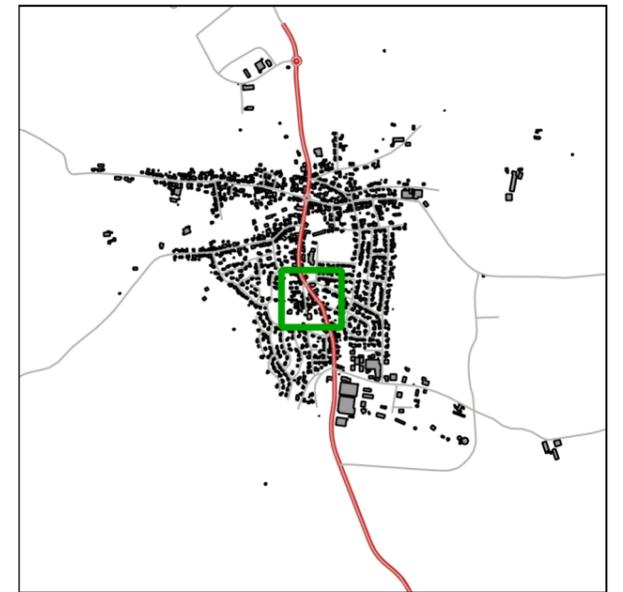
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

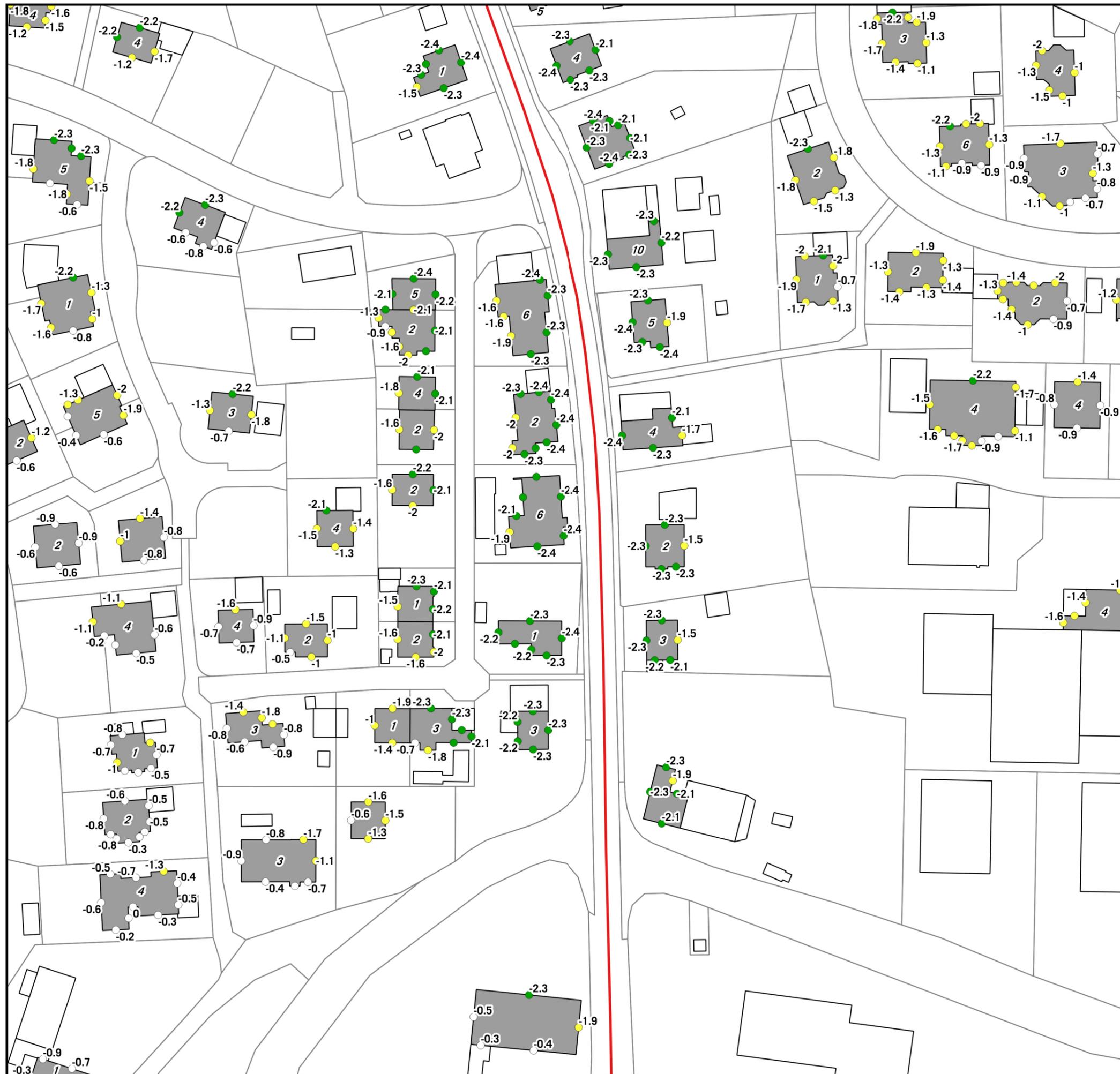
07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.2.3

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen





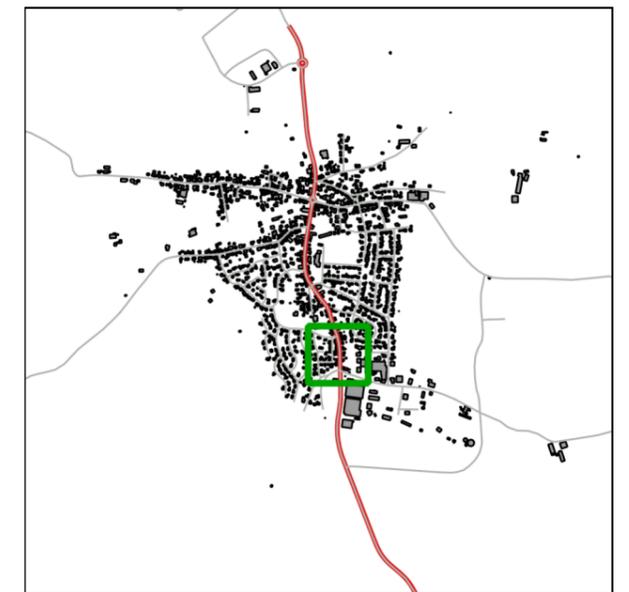
**ALLE FASSADENPEGEL
STRASSENVERKEHRSLÄRM
RLS-90
NACHTZEITRAUM (22-06 Uhr)**

Pegelminderung T50-T30

- -3,0- -2,1 dB(A)
- -2,1 - -1,0 dB(A)
- -1,0 - 0,0 dB(A)
- > 0,0 dB(A)

Gebäude (mit gemeldeten Bewohnern)

- Hauptgebäude
- Nebengebäude
- Schule
- Krankenhaus
- Kindergarten
- kartierte Straßenabschnitte



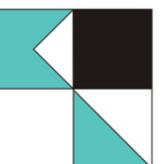
Auf DIN A3 in Maßstab 1:1.000

07/2021

**GEMEINDE DUNNINGEN
EU-UMGEBUNGSLÄRMRICHTLINIE
LÄRMAKTIONSPLANUNG**

5.2.4

KOEHLER & LEUTWEIN
Ingenieurbüro für Verkehrswesen



lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
1	Landratsamt Rottweil Straßenbauamt Stadionstr. 5 78628 Rottweil E-Mail vom 26.03.2021	In Bezug auf die von Ihnen gestellte Anfrage zum Lärmaktionsplan für die L 422, OD Seedorf melden wir Fehlanzeige.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2	Landratsamt Rottweil Untere Straßenverkehrsbehörde Königstraße 36 Rottweil Schreiben vom 06.04.2021	<p>Allgemeines: Die Fortschreibung des Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung vom 29.10.2018 sieht unter der lfd. Ziff. 2 mögliche Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zur Lärminderung vor. Neben straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind auch andere Maßnahmen, wie Straßenumbau und andere bauliche Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf die Straßenraumgestaltung:</p> <p>Ruhige und sichere Ortsmitte aber auch städtebauliche Maßnahmen und der Schutz ruhiger Gebiete beschrieben.</p> <p>Der Entwurf der Lärmaktionsplanung beschränkt sich im Wesentlichen jedoch auf straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30.</p> <p>Es hat sich in diesem Zusammenhang jedoch immer wieder gezeigt, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung alleine nicht den gewünschten Effekt der Geschwindigkeitsreduzierung, trotz etwaiger geschwindigkeitsüberwachender Maßnahmen erbringt.</p> <p>Nur wenn die Geschwindigkeitsbeschränkung mit einer korrespondierenden Umgestaltung der Straße einhergeht, ist i.d.R. von einer ausreichenden Befolgsrate auszugehen, da diese über die Automatismen des menschlichen Verhaltens wirken.</p> <p>Dem in diesem Zusammenhang entwickelten Ansatz der selbsterklärenden Straße ist dann ausreichend Rechnung getragen, wenn sie allein durch ihre Gestaltung zu einem angemessenen Verhalten des Verkehrsteilnehmers, konkret zur Verlangsamung der gefahrenen Geschwindigkeiten und dadurch auch zur Lärminderung führt.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen im Besonderen: Nach § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 und Abs. 1b S. 1 Nr. 5 Straßenverkehrsordnung (StVO) kann die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen ist als kurzfristig wirkende Maßnahmen zur Gefahrenabwehr der in der Kartierung festgestellten Gesundheitsgefährdung (sowohl im Tag- wie im Nachtzeitraum) anzusehen. Eine begleitende Umgestaltung des Straßenraums ist mit einem kurzfristigen Zeithorizont nicht umsetzbar.</p> <p>Wie in der Stellungnahme angeführt, besitzt die L 422 eine erhöhte regionale Funktion. Entsprechend der Bevölkerungsanzahl des Ortschafts Seedorf ist bei den über 8.000 Kfz/24h von einem hohen Anteil des Durchgangsverkehrs auszugehen. Es kann somit mit großer Wahrscheinlichkeit darauf geschlossen werden, dass die Verkehrsbelastung südlich des gezählten Knotenpunkts bis südlicher Ortsausgang, nicht wesentlich abnimmt. Die Umlegung einer Verkehrszählung auf einen längeren Streckenabschnitt entspricht zudem dem Vorgehen der LUBW bei der landesweiten Kartierung des Straßenverkehrslärms.</p> <p>Die im Entwurf angeführte, pauschale Reduzierung der Immissionen um über 2,1 dB(A9 bei einer Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h, wurde auf die ebenfalls vorgebrachte Anmerkung der oberen Straßenverkehrsbehörde angefertigt und bestätigte die pauschale Aussage zur Lärminderung.</p> <p>Über die Lärmindernde Wirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung hinaus, sind positive Effekte, durch die zu erwartenden Verstärkung des Verkehrs nach der Fachliteratur zu erwarten ((vgl. Topp, H. (2014): Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung, Straßenverkehrstechnik, Heft 1, 2014, S. 30-38). Dies ist insbesondere auch für den Fuß- und Radverkehr zutreffend.</p>

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränkt werden.</p> <p>Nach § 45 Abs. 9 StVO dürfen Beschränkungen des fließenden Verkehrs jedoch nur dann angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt.</p> <p>Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine derartige Gefahrenlage besteht, 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 BW, Urt. v. 17.07.2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Die Grenzwerte sind bei allgemeinen Wohngebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A), bei Kern-, Dorf- und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A).</p> <p>Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinie für Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) und die darin enthaltenen Richtwerte eine Orientierungshilfe dar (vgl. Erlass des MV vom 29.10.2018).</p> <p>Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen im Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Relevante Gesichtspunkte sind dabei u.a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen, Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.</p> <p>Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen kommen nach dem genannten Erlass unabhängig vom Gebietstyp nach der BauNVO und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes insbesondere ab folgenden Werten (RLS 90) in Betracht:</p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>-70 dB(A) zw. 06.00 und 22.00 Uhr (tags) -60 dB(A) zw. 22.00 und 06.00 Uhr (nachts).</p> <p>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können in Lärmaktionsplänen 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 und damit zugemutet werden kann (BVerwG, Urteil vom 04.06.1986, 7 C 76/84, juris).</p> <p>Durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen soll der Beurteilungspegel unter die o. g. Richtwerte abgesenkt werden, min. jedoch eine Pegelminderung um 3 dB(A) bewirkt werden (Ziffer 2.3 der Lärm-schutz-Richtlinien-StV). Bei der Berechnung der Wirkung einer Maßnahme nach den RLS-90 Abschnitt 4 ist der Differenz der nicht aufgerundeten Beurteilungspegel zwischen dem Zustand ohne Maßnahmen und dem Zustand mit Maßnahmen aufzurunden ($\geq 2,1$ dB(A)).</p> <p>Als Ergebnis einer Abwägung können auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptiert werden.</p> <p>Nach § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG sind Maßnahmen in Lärmaktionsplänen nach § 47d Abs. 1 BImSchG durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung durchzusetzen. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG stellt insoweit keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen werden.</p> <p>Der Entwurf des Lärmaktionsplanes wurde anhand des vom Verkehrsministeriums BW zur Verfügung gestellten Musterberichtes für die Berichterstattung von Informationen über Lärmaktionspläne an die EU-Kommission erstellt; dieser kann in besonders einfach gelagerten Fällen auch als Lärmaktionsplan selbst herangezogen werden, wovon hier offensichtlich ausgegangen wird.</p> <p>Im Hinblick auf die Umsetzung der vorgesehenen Geschwindigkeits-</p>	

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>beschränkungen wird geprüft, ob die tatbestandlichen Voraussetzungen vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde.</p> <p>Die <u>tatbestandlichen Voraussetzungen</u> in Form der vorgenannten Gefahrenlage liegen ausweislich der vorgelegten Berechnungen und Kartierungen zwischen den Gebäuden Waldmössinger Str. 13 und Freudenstädter Str. 1 vor, nachdem in diesem Bereich die Grenzwerte der 16. BImSchV für Kern-, Dorf- und Mischgebiete von am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A) nahezu durchgehend überschritten werden.</p> <p>Ob die erhobene Verkehrsbelastung von ca. 8.800 Kfz/24 h zwischen den einmündenden Bössinger Str. und Sulgener Str. auch repräsentativ für die anderen Abschnitte in Fahrtrichtung Dunningen bzw. Waldmössingen ist (hoher Ziel- und Quellverkehr?), wäre noch zu begründen/nachzuweisen/zu erheben.</p> <p>I. d. R. bedarf es in diesem Zusammenhang auch einer Differenzierung der jeweiligen Gebäude im Hinblick auf deren Einordnung nach der Art der baulichen Nutzung. Nachdem jedoch die höheren Grenzwerte bei Kern-, Dorf- und Mischgebieten überschritten werden, wird insoweit davon abgesehen, es sei denn, es wären auch Gewerbe- oder Industriegebiete betroffen.</p> <p>Im Rahmen der zu treffenden <u>Ermessensentscheidung</u> ist insbesondere der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu berücksichtigen. Eine etwaige Geschwindigkeitsbeschränkung muss dabei geeignet, erforderlich und angemessen sein.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h ist dann geeignet, wenn dadurch ein substanzieller/merklicher Beitrag zur Lärminderung (i. d. R. min. 3 dB(A)) geleistet werden kann.</p> <p>Erforderlich ist eine Maßnahme dann, wenn unter allen geeigneten Maßnahmen die Maßnahme gewählt wird, die den Einzelnen und die Allgemeinheit am wenigsten beeinträchtigt. So wäre z. B. eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung eine mildere Maßnahme als eine ganztägliche Geschwindigkeitsbeschränkung: dies gilt auch im Hinblick auf eine zeitlich befristete Geschwindigkeitsbeschränkung, wenn abzusehen ist, dass die Lärmüberschreitung durch andere Maßnahmen beseitigt (z.B. durch anstehende Sanierung mit lärmop-</p>	

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>timiertem Asphalt) oder der Verkehr verlagert wird (z.B. Bau einer Ortsumgehung).</p> <p>Zuletzt sind im Rahmen der Angemessenheit die Interessen der Verkehrsteilnehmer und Belange des Straßenverkehrs einerseits gegen die Interessen der betroffenen Anlieger andererseits abzuwägen, wobei von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen umso eher abzusehen ist, je geringer der Grad der Lärmbeeinträchtigung ist.</p> <p>Dabei ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Eine derartige Abwägung hat hier im Rahmen der Entwurfsfassung bereits stattgefunden. Wir sehen hier jedoch noch folgenden Ergänzungs-/Änderungsbedarf:</p> <ul style="list-style-type: none"> • der Entwurf weist hier lediglich eine pauschale Lärminderung um 2-3 dB(A) bei 30 km/h bzw. 1-1,5 dB(A) bei 40 km/h aus; hier ist insoweit eine Konkretisierung erforderlich, • die Belange des Verkehrs unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion und Verkehrsbedeutung der L 422 als Durchgangsstraße mit z. T. überregionalem Charakter mit Bündelungsfunktion und der Funktion des zügigen Abflusses des Verkehrs sind noch deutlicher / konkreter in den Abwägungsprozess einzustellen, • die Belange des ÖPNV sind nach deren Beteiligung im ausreichenden Maße in die Abwägung einzustellen, ggf. auch im Hinblick auf eine Differenzierung der Geschwindigkeitsbeschränkungen nach Tag und Nacht, • anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung (z.B. lärmoptimierter Fahrbahnbelag, Ortsumgehung) sind nach Anhörung des Straßenbaulastträgers in die Abwägung miteinzubeziehen, • Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr sind in den Abwägungsprozess mit einzubeziehen. <p>Erst wenn die Ermessenentscheidung im ausreichenden Maße stattgefunden hat, sind wir als Fachbehörde zur Umsetzung der im Lärm-</p>	

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>aktionsplan vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen verpflichtet (Bindungswirkung); der fachrechtliche Ermessensspielraum wird dann durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH BW, Ur. v. 17.07.2018, 10 S 2449/17).</p> <p>Es darf des Weiteren darauf hingewiesen werden, dass die Anordnung der Zeichen 274 (zulässige Höchstgeschwindigkeit) und 278 (Ende der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) aus Lärmschutzgründen unter dem Zustimmungsvorbehalt der obersten Landesbehörde oder der von ihr bestimmten Stelle (hier: Regierungspräsidium Freiburg) stehen.</p> <p>Zur verkehrsrechtlichen Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist zu gegebener Zeit ein Verkehrszeichenplan vorzulegen.</p>	
3	<p>Regierungspräsidium Freiburg Ref. 47.2 Donaueschingen</p> <p>E-Mail vom 14.07.2021 und E-Mail vom 13.10.2021</p>	<p>14.07.2021: 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 frühzeitigen Beteiligung vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Dunningen vom 03.03.2021 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Rottweil als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt der Landkreis Rottweil als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>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>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die angeforderten Berechnungsergebnisse in Form einer Gebäudelärmkarte wurden im ersten Anschreiben übersandt. In einem gesonderten Berechnungsvorgang wurde nach Eingang der ersten Stellungnahme, die zu erwartenden Lärminderung bei 30 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit erstellt und der Gesamtdokumentation hinzugefügt. Hierbei zeigte sich, dass bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an Allen direkt an der Ortsdurchfahrt liegenden Wohngebäuden eine Immissionsminderung von 2,1 bis 3,0 dB(A) im Gesamttagesszeitraum zu erwarten ist. Die Pegelminderung in dieser Höhe ist auch noch in weiterer Entfernung zur L 422 festzustellen. Im größten Teil von Seedorf ist darüber hinaus noch eine wahrnehmbare Pegelminderung des Verkehrslärms der L 422 von >1 dB(A) zu erwarten.</p>

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<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 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, Verkehrsbedeutung betroffener Straßen, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- 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>Die vom Ordnungsgeber vorgegebene Regel-Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts ist 50 km/h. Lediglich konkrete Gründe vor Ort, die eine besondere Gefahrenlage darstellen, können im Sinne der Verkehrssicherheit zu Verkehrs-</p>	

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>/Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO führen. Entsprechende Anordnungen sind grundsätzlich unabhängig von Anordnungen aus Lärmschutzgründen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO. Die allgemeine Erwägung, Tempo 30 trage zur Verkehrssicherheit bei (hinsichtlich Anhalteweg etc.), ist daher für die Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen unbeachtlich.</p> <p>Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts 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 Lärmwirkungsfor- schung Werte von mehr als 65 dB(A) am Tag und mehr als 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). Ab einer Pegelminderung von 2,1 dB(A) wird von einer Verbesserung der Lärmwahrnehmung ausgegangen. Als Ergebnis einer Abwägung sind aber auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung möglich, sofern die Lärmwerte im gesundheitskritischen Bereich liegen.</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. 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. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig</p>	

Ifd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir weiterhin einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.</p> <p>Zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan Dunningen im Besonderen:</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen im Bereich der Ortsdurchfahrt Waldmössinger Straße/Freudenstädter Straße, Ortsteil Seedorf (L 422)</p> <p>Auf Grundlage der Berechnungen nach RLS-90 sind im o.g. Bereich der Ortsdurchfahrt eine Vielzahl von Anwohnern von Lärmwerten im gesundheitskritischen Bereich, über 65 dB(A) tags und über 55 dB(A) nachts, betroffen. Durch die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags wird die Lärmbelastung tags und nachts im gesundheitskritischen Bereich gesenkt. Die maximale Pegelminderung im Vergleich zur innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h liegt nach Angaben im Lärmaktionsplan im merklichen Bereich; die Maßnahme wäre somit geeignet; allerdings genügt die Annahme zur Pegeldifferenz nicht. Zur Beurteilung sind unseres Erachtens Gebäudeärmekarten mit Pegeldifferenzen erforderlich.</p> <p>Da kurzfristig keine anderen (baulichen) Maßnahmen zur Verfügung stehen, wäre die Maßnahme bei Vorliegen der Geeignetheit auch erforderlich.</p> <p>Die Sicherheit des Verkehrs steht der Geschwindigkeitsbeschränkung hier unseres Erachtens nicht entgegen, vorbehaltlich anderer Stellungnahmen; insbesondere sind keine Ausweichverkehre zu erwarten.</p> <p>Hinsichtlich Leichtigkeit des Verkehrs ist in der Abwägung die Fahrzeitverlängerung zu berücksichtigen, insbesondere hinsichtlich ÖPNV. Die Fahrzeit bei kompletter Durchfahrt des Maßnahmenbereichs verlängert sich um 53 Sekunden und liegt somit über dem Wert von 30 Sekunden, der gemäß Kooperationserlass grundsätzlich hinzunehmen ist. Vorbehaltlich anderer Erwägungen nach Vorliegen aller Stellungnahmen, steht die maximale Fahrzeitverlängerung von 53 Sekunden und die entsprechende Einschränkung der Leichtigkeit</p>	

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>des Verkehrs allerdings erkennbar nicht außer Verhältnis zum Zweck der Maßnahme, dem Gesundheitsschutz der Wohnbevölkerung.</p> <p>Zur abschließenden Beurteilung der Zustimmungsfähigkeit der Maßnahme benötigen wir Gebäudelärmkarten mit Darstellung der Pegeldifferenzen (nach RLS 90).</p> <p>Zu Baulichen Maßnahmen / Lärmreduzierter Asphaltdeckschicht</p> <p>Der Asphaltoberbau in der Ortsdurchfahrt Seedorf wurde 2014 / 2015 komplett erneuert. Wir gehen davon aus, dass die nächste bautechnisch bedingte Erneuerung der Asphaltdeckschicht nicht vor dem Jahre 2030 ansteht.</p> <p>13.10.2021 Wir teilen Ihnen hiermit mit, dass unser Einwand hinsichtlich Pegeldifferenz somit ausgeräumt ist. Sonstige Einwände bestehen unsererseits nicht.</p>	
4	<p>Müller Reisen GmbH Riedstraße 3 78662 Bösing</p> <p>E-Mail vom 20.05.2021</p>	<p>vielen Dank für die Aufforderung der Verfahrensbeteiligung eines Lärmaktionsplans für die Ortsdurchfahrt Seedorf, welcher wir hiermit sehr gerne nachkommen möchten.</p> <p>Als Betreiber der Linienkonzession im Bereich Dunningen-Seedorf sehen wir durchaus die hohe Frequentierung der L 422, mit welcher wir täglich ebenfalls frequentiert werden.</p> <p>Gleichzeitig sind wir mit der Umsetzung eines integralen Taktfahrplanes betraut, welcher u.a. mit der Beförderung von täglich ca. 850 Schüler von Rottweil bis Fluorn mit den ansässigen zahlreichen Schulen und deren jeweiligen Gegebenheiten kombiniert und verzweigt ist. Des weiteren sind wir mit unserer Fahrplangestaltung an Knotenpunkten mit Umsteigebeziehungen zu anderen Linien bzw. auch der Bahn mit somit festen Abfahrtszeiten angebunden, weshalb eine hohe Pünktlichkeit unbedingt vorausgesetzt werden muss!</p> <p>Zwischenzeitlich sind wir ab Rottweil (20-Zone), Villingendorf (30-Zone), Dunningen (30er-Zone), mit der Entwicklung zahlreicher Geschwindigkeitsreduzierungen konfrontiert, welche unsere Umlaufgeschwindigkeiten entsprechend reduziert. Unsere sogen. Pufferzeiten für entsprechende Witterung, Unfälle/Sperrungen, regelmäßigen Baustellen auf dieser gesamten Strecke, werden somit immer weiter</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Anordnung einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Lärmschutzgründen auf 30 km/h beruht auf der durch die Lärmkartierung festgestellten Gesundheitsgefährdung. Um diese wahrnehmbar zu mindern und die Schwelle der Gesundheitsgefährdung wenn möglich zu unterschreiten, sind in größerem Umfang Minderungen von >2 dB(A) anzustreben. Durch eine Verringerung auf 40 km/h ist dies mit größter Wahrscheinlichkeit nicht zu erzielen, da hierdurch in vergleichbaren Situationen nur eine Minderung von ca. 1 dB(A) zu erzielen ist.</p>

lfd. Nr.	Behörden	Stellungnahmen	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>minimiert bzw. belastet, was dann zwangsläufig zur Unpünktlichkeit führt.</p> <p>In Ihrer e-mail vom 23.03.21 beziehen Sie sich auf einen geplanten Streckenabschnitt zwischen den Gebäuden Waldmössinger Straße 13 und Freudenstädter Straße 1 für eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, was eine Entfernung von ca. 190 m bedeuten würde, welche wir auch tolerieren könnten.</p> <p>Innerhalb des Erläuterungsberichtes ist dann eine Strecke von ca. 1100 m zur geplanten Reduzierung genannt, welche uns dann natürlich schon stark betreffen würde!</p> <p>Wir schlagen somit vor, doch auf diesem nicht unerheblichen Streckenabschnitt (1100m) eine Geschwindigkeitsreduzierung von max. 40 km/h vorzunehmen, welche auch durch die bereits vorhandene Geschwindigkeitsüberwachungsanlage in der Freudenstädter Straße zur unbedingten Einhaltung führen müsste.</p> <p>Abschließend möchten wir uns nochmals für die Möglichkeit zur Einbringung unserer Anmerkungen/Einwände bedanken.</p>	
5	DB Regio Bus Region Baden-Württemberg Bahnhofstr. 3 78048 Villingen E-Mail vom 19.05.2021	<p>Von unserer Seite haben wir nichts auszusetzen an der Lärmaktionsplanung. Es wird keine erheblichen Auswirkungen haben auf unseren Linien Verkehr.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>

GEMEINDE DUNNINGEN
Lärmaktionsplanung 2021

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung																																
1	<p>Bürger Seedorf</p> <p>E-Mail vom 14.04.2021</p>	<p>Die im aktuell vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans gemachte Aussage zu möglichen Verkehrsverlagerungen ist aus meiner Sicht nicht zutreffend:</p> <p>„Im vorliegenden Fall ist nicht davon auszugehen, dass Verkehrsverlagerungen in bisher lärmarme Straßenabschnitte erfolgen, die zu neuen Lärmbetroffenheiten führen. In Seedorf besteht auf dem Nebenstraßennetz ein generelles Tempolimit von 30 km/h, sodass in den Verkehrsbeziehungen auf innerörtlichen Quell- / Zielrelationen keine neuen, schnellen Beziehungen entstehen dürften.“</p> <p>Da sich für die Verkehrsteilnehmer vom Ortseingang von Dunningen her in Richtung Sulgen (und umgekehrt) die Fahrtzeit auf Freudenstädter Str. – Sulgener Str. durch die Lärmschutzmaßnahme zusätzlich verlängert, werden voraussichtlich speziell auch die vielen Pendler aus Schramberg/Sulgen die Abkürzung durch das Wohngebiet Hochwiesen nutzen. Auf Basis der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und der Streckenangaben in Google Maps habe ich die aktuelle Situation und die geplante Verkehrsregelung auf der Strecke Freudenstädter Str. 76 (Backkörble) – Sulgener Str. 57 (Flaschneerei Schneider) einander gegenübergestellt:</p> <p>Strecke A: Freudenstädter Str.: 600m Strecke B: Sulgener Str.: 450m Strecke C: Allgäustr./Hochwiesenstr.: 800m</p> <p>Heute: Fahrtzeit für die Strecke AB: 1050m : 50km/h = 75,6 Sekunden Fahrtzeit für die Strecke C: 800m : 30 km/h = 96 Sekunden</p> <p>➔ Trotz kürzerer Strecke ist die reine Fahrtzeit durch das Wohngebiet deutlich länger als die „offizielle“ Strecke. Allerdings verlängert sich die Fahrtzeit auf der „offiziellen“ Strecke durch das Linksabbiegen in die Sulgener Str. an der Kreissparkasse teilweise erheblich. Trotzdem ist derzeit kaum Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet zu beobachten.</p> <p>Künftig: Fahrtzeit für die Strecke AB: 600 m: 30km/h + 450 m: 50 km/h = 72s +</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Als Maßnahmen zur Minderung der gesundheitsgefährdenden Verkehrslärmimmissionen, ist nur auf der L 422 eine Verringerung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit im Lärmaktionsplan geplant. Die bestehende Regelgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Sulgener Straße ist davon nicht betroffen. Aufgrund der Verkehrsbelastung in dieser Straße ist nicht davon auszugehen, dass dort ebenfalls gesundheitsgefährdende Immissionen auftreten.</p> <p>Für die erwähnte Relation (westlicher Ortseingang von Sulgen bis südlicher Ortsausgang nach Dunningen) wurde folgende Berechnung aufgestellt:</p> <p>Route 1, Bestand:</p> <table border="0"> <tr> <td>Sulgener Straße (670m, 50 km/h):</td> <td>48,2 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (580m, 50 km/h)</td> <td>41,8 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)</td> <td>15,8 s</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>105,8 s</td> </tr> </table> <p>Route 1, Planung:</p> <table border="0"> <tr> <td>Sulgener Straße (670m, 50 km/h):</td> <td>48,2 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (580m, 30 km/h)</td> <td>69,6 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)</td> <td>26,4 s</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>144,2 s</td> </tr> </table> <p>Route 2, Bestand:</p> <table border="0"> <tr> <td>Sulgener Straße (200m, 50 km/h):</td> <td>14,4 s</td> </tr> <tr> <td>Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)</td> <td>96,0 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)</td> <td>15,8 s</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>126,2 s</td> </tr> </table> <p>Route 2, Planung:</p> <table border="0"> <tr> <td>Sulgener Straße (200m, 50 km/h):</td> <td>14,4 s</td> </tr> <tr> <td>Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)</td> <td>96,0 s</td> </tr> <tr> <td>Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)</td> <td>26,4 s</td> </tr> <tr> <td>Summe</td> <td>136,8 s</td> </tr> </table>	Sulgener Straße (670m, 50 km/h):	48,2 s	Freudenstädter Straße (580m, 50 km/h)	41,8 s	Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)	15,8 s	Summe	105,8 s	Sulgener Straße (670m, 50 km/h):	48,2 s	Freudenstädter Straße (580m, 30 km/h)	69,6 s	Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)	26,4 s	Summe	144,2 s	Sulgener Straße (200m, 50 km/h):	14,4 s	Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)	96,0 s	Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)	15,8 s	Summe	126,2 s	Sulgener Straße (200m, 50 km/h):	14,4 s	Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)	96,0 s	Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)	26,4 s	Summe	136,8 s
Sulgener Straße (670m, 50 km/h):	48,2 s																																		
Freudenstädter Straße (580m, 50 km/h)	41,8 s																																		
Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)	15,8 s																																		
Summe	105,8 s																																		
Sulgener Straße (670m, 50 km/h):	48,2 s																																		
Freudenstädter Straße (580m, 30 km/h)	69,6 s																																		
Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)	26,4 s																																		
Summe	144,2 s																																		
Sulgener Straße (200m, 50 km/h):	14,4 s																																		
Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)	96,0 s																																		
Freudenstädter Straße (220m, 50 km/h)	15,8 s																																		
Summe	126,2 s																																		
Sulgener Straße (200m, 50 km/h):	14,4 s																																		
Hochwiesenstr./Allgäustr. (800m, 30 km/h)	96,0 s																																		
Freudenstädter Straße (220m, 30 km/h)	26,4 s																																		
Summe	136,8 s																																		

GEMEINDE DUNNINGEN
Lärmaktionsplanung 2021

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		<p>32,4s = 104,4 Sekunden Fahrtzeit für die Strecke C: 800 m: 30 km/h = 96 Sekunden</p> <p>→ Durch die längere Fahrtzeit auf der Freudenstädter Str. entwickelt sich die Abkürzung durch das Wohngebiet auch zu einer zeitlichen Abkürzung. Da zusätzlich - wie schon bisher - auch das Linksabbiegen in die Sulgener Str. an der Kreissparkasse umgangen werden kann, ist eine teilweise Verkehrsverlagerung in das Wohngebiet Hochwiesen zu erwarten!</p> <p>Da aus diesen Gründen mit einem Anstieg der Verkehrsbelastung (Lärm, Unfallgefahr) zu rechnen ist, beantrage ich, im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Durchfahrtsbeschränkung für die Allgäustr. / Hochwiesenstr. einzuführen.</p>	<p>Demnach verlängert sich die Fahrzeit durch den Bebauten Teil Seedorfs bei Umsetzung der Maßnahme auf der K 5529 / L 422 um 38,4 Sekunden, Die Route durch das angesprochene Wohngebiet jedoch nur um 10,6 Sekunden. Während die Route über die Freudenstädter/Sulgener Straße heute um ca. 20 Sekunden schneller ist als durch das Wohngebiet, wird diese zukünftig ca. 7 Sekunden länger dauern. Zu beachten ist jedoch, dass auf der L 422 eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung geplant ist, die nicht mit einer Änderung der bestehenden Vorfahrtsregelungen einhergeht. Im angesprochenen Wohngebiet besteht jedoch eine Zone 30 mit entsprechender Rechts-Vor-Links-Regelung. Es ist daher davon auszugehen, dass in der angesprochenen Relation bei einer Fahrt durch das Wohngebiet gegenüber der Route über die klassifizierten Straßen, zusätzliche Fahrzeitverluste entstehen, die die Fahrzeitverlängerung bei Maßnahmenumsatzung im Lärmaktionsplan aufwiegen, bzw. weiterhin überschreiten werden.</p>
2	<p>Bürger Seedorf</p> <p>Schreiben vom 19.04.2021</p>	<p>Zuerst möchten wir betonen, dass wir den Aktionsplan und die geplante Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit der L422 auf 30 km/h innerorts Seedorf uneingeschränkt begrüßen und befürworten. Einige Gedanken, die vielleicht auch als Argumentationshilfe dienen könnten, möchten wir Ihnen gerne, wie ja auch gewünscht, zuleiten.</p> <p>Zuerst zur L422: In dem Gutachten wird sie als Verbindung Dunningen- Alpirsbach bezeichnet, was sicherlich nicht falsch ist, unseres Erachtens der Bedeutung der Straße aber nicht ganz gerecht wird. In den letzten Jahren (seit der Fertigstellung der Umgehung 24-Höfe und Dunningen) hat sie sich zunehmend — besonders für den Lkw-Verkehr — zu einer Umgehungsstrecke zwischen dem Raum Rottweil und über die B 294 und die B 462 (das Murgtal hinab) der A 5 und dem deutschen Nordwesten entwickelt. Immerhin sparen LKWs verglichen mit der Route über das Stuttgarter Kreuz 40 km und einiges an Maut. In der vergangenen Zeit bin ich (zuerst noch vor der Fertigstellung der Straße 24-Höfe) täglich über diese Strecke nach Bad Wildbad gefahren und konnte die Verkehrsströme daher gut beobachten). Daher wäre ja auch die Begrenzung auf 30 km/h in Seedorf (und vielleicht auch in anderen Orten) ein gutes Mittel, die Attraktivität dieser „Abkürzung“ zu verringern.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kartierung des Verkehrslärms erfolgte auf Basis einer Verkehrszählung von 6 bis 9 und 15 bis 19 Uhr. Die Hochrechnung (auch mit der Schwerverkehrsverteilung in den durch die RLS-90 vorgegebenen Zeitbereichen) erfolgte richtlinienkonform nach dem HBS. Im Ergebnis zeigte sich, dass auch unter diesen Parametern im Nachtzeitraum eine Gesundheitsgefährdung durch Verkehrslärm vorliegt. Sollte der Schwerverkehrsanteil tatsächlich im Nachtzeitraum höher liegen als nach den allgemeinen Faktoren HBS/RLS-90, gefolgert werden kann, unterstützt dies in der Abwägung die vorgeschlagene Maßnahmen.</p> <p>Eine Umgehungsstraße würde prinzipiell eine Lärminderung durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf eine lärmunempfindliche Route bewirken. Diese ist jedoch nur mit einem zeitlich deutlich längerem Umsetzungshorizont zu erzielen. Die festgestellte Gesundheitsgefährdung erfordert jedoch kurzfristig wirkende Maßnahmen.</p>

GEMEINDE DUNNINGEN
Lärmaktionsplanung 2021

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		<p>Eine Bemerkung zu den im Gutachten angegebenen Tag- und Nachtzeiten: Morgens ist hier nicht ab 6 Uhr, sondern etwa ab 4:30 Uhr ein erhebliches Ansteigen des (auch Lkw-) Verkehrs und des Lärmpegels zu verzeichnen, was natürlich besonders in der wärmeren Jahreszeit, wenn man bei offenem Fenster schläft, stört.</p> <p>Zur Lagespeziell auf der Waldmössinger Straße: Die Waldmössinger Straße wird von sehr vielen Verkehrsteilnehmern (Lkw, Pkw und Krafträdern) oft mit erheblich überhöhter Geschwindigkeit benutzt. Ortseinwärts wird von vielen erst das Tempo reduziert, wenn der Kreisel in den Blick kommt und die Bebauung enger wird — die Lkw bedienen dann vor unserem Hause (Nr. 9) ihre Retarder, die auch nicht sehr leise funktionieren. Viele ortsauswärts fahrende Fahrzeuge geben spätestens, wenn aus der Einmündung Bergstraße / Brestenberg keine Gefahr droht, kräftig und lautstark Gas. Auf der Waldmössinger Straße wird unseres Erachtens eine 30 km/h-Regelung nur in Verbindung mit häufigen oder permanenten Geschwindigkeitskontrollen wirksam sein. Dies wäre auch im Sinne der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer zu Friedhof und Nettomarkt vielleicht eine Überlegung wert.</p> <p>Abschließend möchten wir betonen, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung nicht nur der Lärmvermeidung, sondern eben auch der Verkehrssicherheit dient.</p> <p>Schön und erstrebenswert wäre natürlich eine Umgehungsstraße, die sich um Seedorf, Waldmössingen, Fluorn / Winzeln etc. herumschlingelt, bis sie den Anschluß an die Umgehung 24-Höfe erreicht. Leider ist uns klar, dass wir zwei Alten -selbst wenn ein solches Projekt konkret in Planung ginge - wahrscheinlich die Fertigstellung nicht mehr erleben würden.</p>	
3	<p>Bürger Seedorf E-Mail vom 13.05.2021</p>	<p>Bei der Planung des Lärmaktionsplanes bitte ich folgende Hinweise und Anregungen mit zu berücksichtigen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Das Wohngebäude ANONYMISIERT in den Lärmaktionsplan gleich- 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das beschriebene Gebäude wurde in der Schallausbreitungsberechnung berücksichtigt, jedoch sind hier keine Immissionen von über</p>

GEMEINDE DUNNINGEN
Lärmaktionsplanung 2021

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		<p>wertig mit einzubeziehen.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bauliche Maßnahmen in der Waldmössinger Straße (wie z.B. Insellösungen, Fahrbahnverengungen, Bodenschwellen etc.) zur Geschwindigkeitsreduzierung nicht in Erwägung zu ziehen. Solche Maßnahmen erhöhen in der Regel den Verkehrslärm erheblich, durch Verzögerungs- und Beschleunigungsphasen des Verkehrs. ○ Die Anregung einer weiteren Geschwindigkeitsbegrenzung, von der Ortsausfahrt Seedorf bis zum Kreisverkehr des Interkommunalen Industriegebiet Seedorf/Waldmössingen, könnte auch in Betracht gezogen werden. Hierdurch würde auch Verkehrslärm durch Verzögerungs- und Beschleunigungsphasen reduziert werden. Auch wäre der Verkehr hierdurch sensibilisiert für die Geschwindigkeitsbegrenzung innerorts. 	<p>65/55 dB(A) tags nachts festzustellen. Tatsächlich liegen diese Tag bei maximal 61,6 dB(A) und nachts bei maximal 51,5 dB(A). Dies ist in erster Linie durch den größeren Abstand zur Straße und geringeren Reflektionen, durch die ebenfalls weiter von der Straße entfernten Gebäude gegenüber, zu begründen. Demnach ist eine Ausdehnung der Geschwindigkeitsbegrenzung bis zum nördlich liegenden Kreisverkehr aus Lärmschutzgründen nach den anzuwendenden Richtlinien nicht zu begründen.</p> <p>Sofern bauliche Veränderungen im Straßenraum zur Unterstützung der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen umgesetzt werden sollen, werden diese mit ausreichendem Abstand zum angesprochenen Wohngebäude geplant, damit dort keine Pegelerhöhung auftritt.</p>
4	<p>Bürger Seedorf E-Mail vom 14.05.2021</p>	<p>"Im Teillärmaktionsplan für den Ortsteil Seedorf wird auf der L 422 (Waldmössinger Straße / Freudenstädter Straße) zwischen den Gebäuden Waldmössinger Straße 13 und Freudenstädter Straße 1 eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen angeordnet."</p> <p>Sehe ich das richtig, dass zwischen Waldmössinger Str. 13 (Autohaus Roth) und Freudenstädter Str. 1 (Kreisverkehr Ortsmitte) eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h angeordnet wird??</p> <p>Falls für die komplette Ortsdurchfahrt die Geschwindigkeit reduziert werden soll, wäre vielleicht die eine oder andere Alternative zur Verlangsamung des Verkehrs zu überlegen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mithilfe von Fahrbahnverengungen im Bereich vom Netto, könnten LKW-Parkplätze geschaffen und der Verkehr verlangsamt werden. - Am Kreisverkehr wird meiner Meinung nach die Geschwindigkeit reduziert, indem die Sperrfläche, der Innenring und die Bushaltestellen gepflastert werden, da die Verkehrsteilnehmer diese Bereiche leichter wahrnehmen. - Im Gutachten wird geschrieben, dass "Die geplanten verkehrsrechtli- 	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kartierung des Verkehrslärms auf Basis von in einer Verkehrszählung erhobenen Daten ergab, dass nahezu auf der gesamten Ortsdurchfahrt der L 422 gesundheitsgefährdende Lärmimmissionen, sowohl zwischen 6 und 22 Uhr, wie auch zwischen 22 und 6 Uhr vorliegen. Hierzu ist die Entwicklung einer lärmmindernden Maßnahme für den Gesamttageszeitraum erforderlich, die nicht nur punktuell zu einer Minderung des Lärms führt, sondern auf dem gesamten Streckenabschnitt wirkt.</p> <p>Die erwähnte Verstärkung des Verkehrs geht mit einer niedrigeren Geschwindigkeit des MIV einher. Generell kann somit auch von einem leichteren und sichereren Queren der Fahrbahn ausgegangen werden. Der Aufrechterhaltung von bestehenden oder die Errichtung von zusätzlichen Querungshilfen steht dem nicht entgegen.</p>

GEMEINDE DUNNINGEN
Lärmaktionsplanung 2021

Behandlung der Stellungnahmen aus Beteiligung der Öffentlichkeit

Ifd. Nr.	Bürger/in	Stellungnahmen	Stellungnahmen der Verwaltung
		<p>chen Maßnahmen können im vorliegenden Fall eher zu einer Verstärkung des Verkehrs führen." Für mich leitet sich daraus ab, dass ein Überqueren der Durchfahrtsstraße schwieriger bzw. gefährlicher wird. Mithilfe einer Ampel zur Straßenüberquerung am künftigen Kindergarten und weiteren Hilfen (z.B. Querungshilfe oder Zebrastreifen) im Bereich der Bushaltestellen des Gasthauses "Rose" und am Backkörble erhöht sich die Verkehrssicherheit für Fußgänger und verlangsamt sich der Durchgangsverkehr.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h bei Nacht (22 - 6 Uhr) wie in Fischbach halte ich für gut.</p> <p>Grundsätzlich regen sich viele Mitbürgerinnen und Mitbürger über die Maßnahmen in Hagenau am Bodensee auf. Eine ähnliche Situation möchte ich bei uns vermeiden.</p>	