

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Stadt Waldshut-Tiengen	22.02.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung in oben genanntem Thema und teilen Ihnen mit, dass wir hierzu keine Anregungen und Bedenken haben.	Kenntnisnahme
II.	Waldshuter Tarifverband	18.02.2021	<p>Bei der Durchsicht des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Küssaberg haben wir festgestellt, dass es vorgesehen ist, für die Gemeinden Kadelburg, Rheinheim, Dangstetten und Bechtersbohl eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h einzuführen. Hierzu möchten wir gerne wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>Für Anwohner ist eine Beschränkung der Durchfahrts- geschwindigkeit auf 30 km/h sicherlich vorteilhaft und wünschenswert. Für den ÖPNV sieht dies etwas differenzierter aus. Der WTV steht diesem Vorhaben kritisch gegenüber.</p> <p>Die Attraktivität des ÖPNV in Konkurrenz zum Pkw hängt stark an guten Verbindungen und schnellen Fahrtzeiten. Folglich wirkt sich eine Beschränkung der Durchfahrts- geschwindigkeit unweigerlich negativ auf die Attraktivität des Busverkehrs aus. Bei einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h (insbesondere in Dangstetten) verlängern sich die Fahrtzeiten auf der Strecke zwischen Kadelburg, Rheinheim und Dangstetten um 2 Minuten in jede Richtung. Dies hätte zur Folge, dass gegebenenfalls nicht mehr alle Kurse über Dangstetten gefahren werden könnten, sondern zur Zeitkompensation von Rheinheim direkt nach Reckingen gefahren werden müsste.</p> <p>Eine Alternative böte sich mit der Installation einer Haltestelle in Höhe des Römerhofes in Dangstetten. Die</p>	Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Busse müssten dann nicht mehr durch den Ort fahren und es könnte genügend Fahrtzeit eingespart werden.</p> <p>In Bechtersbohl wirkt sich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für den ÖPNV nicht stark negativ aus, da sich die Kurse auf den Schülerverkehr beschränken.</p> <p>Vor dem Hintergrund der angeführten Bedenken bitten wir Sie eine gute und ausgewogene Lösung, auch im Sinne des ÖPNV zu finden, da dieser neben dem Klima und Umweltschutz auch seinen Beitrag zur Lärmreduzierung leistet.</p>	
III.1	Handelsverband Südbaden	17.02.2021	Zu den Tempobegrenzungen im Ortsteil Kadelburg, Rheinheim, Dangstetten und Bechtersbohl tragen wir keine Bedenken vor. Die baulichen Maßnahmen in Küssaberg können wir unterstützen.	Kenntnisnahme
III.2			Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.	
IV.	Regierungspräsidium Freiburg	15.02.2021	<p>Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4-Mobilität, Verkehr und Straßen-, Referat 44 (Straßenplanung), Referat 46 (Verkehr) und Referat 47.3 (Baureferat Süd) nimmt für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde zu den im Lärmaktionsplan mit Stand vom 09.12.2020 vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen wie folgt Stellung:</p> <p>Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Landesstraßenverwaltung als Straßenbaulastträger im Zuge der L 161 in den Ortsdurchfahrten Kadelburg und</p>	

Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Rheinheim und im Zuge der L 162 in den Ortsdurchfahrten Dangstetten und Bechtersbohl Süd betroffen.</p> <p><u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u></p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Küssaberg vom Dezember 2020 sieht auch verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Waldshut als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt das Landratsamt Waldshut 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>Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung</p>	<p style="color: red; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>(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. 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 Verdrängungs-</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>effekten, die Belange des fließenden Verkehrs, 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>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 ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>19 (ab dem 01.03.2021) maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-19 zu ermitteln.</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 sind.</p> <p>Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes. Im Übrigen schließen wir uns der mit uns abgestimmten Stellungnahme des Landratsamts Waldshuts an.</p> <p><u>Lärmsanierung</u></p> <p><u>Baulicher, (passiver) Lärmschutz an Straßen</u></p> <p>Grundsätzlich ist hier zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen für die Gewährung von Zuschüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen erfüllt und ob und in</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung												
			<p>welchem Bereich bereits umgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen an der L 161 oder L 162 durchgeführt worden sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überschreitung der Auslöswerte für Lärmsanierung • Errichtung der Gebäude vor dem 01.04.1974 • Aktuelle Raumnutzung. <p>Für die Lärmsanierung an Landesstraßen gelten aktuell folgende Auslöswerte:</p> <table border="1" data-bbox="763 651 1368 845"> <thead> <tr> <th></th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>in Gewerbegebieten</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ob eine Überschreitung der Auslöswerte vorliegt, ist außerdem davon abhängig, ob von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeits- oder andere Verkehrsbeschränkungen festgesetzt werden. Erst danach können die maßgebenden Beurteilungspegel entsprechend der RLS-19 berechnet werden.</p> <p><u>Lärmmindernde Fahrbahnbeläge</u> Grundsätzlich ist auch hier zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erfüllt sind. Zwischenzeitlich liegen Ergebnisse von Erprobungsstrecken vor, bei denen mit einem SMA LA und einem AC D LOA auch innerorts Lärmminderungen im Mittel von 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 30 km/h bis 50 km/h erreicht</p>		Tag	Nacht	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)	in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)	
	Tag	Nacht														
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)														
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66 dB(A)	56 dB(A)														
in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A)														

Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die „Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm-mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ vom 17.07.2015, wonach im Regelfall dennoch bei erheblicher Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte nach nationalem Recht und entsprechend der Belastung nach wie vor nur ein SMA 8 oder AC 8 zum Einsatz kommen sollte.</p> <p>Nach der aktuellen Zustandserfassung für Landesstraßen sind für die L 161 und L 162 keine Erhaltungsmaßnahmen in den kommenden vier Jahren vorgesehen.</p> <p>Explizit weisen wir darauf hin, dass entsprechend dem sog. Kooperationserlass (Schreiben des MVI vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75, Kapitel C) § 47d Abs. 6i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG, aktualisiert mit Schreiben, vom 29.10.2018, Az. 4-8826.15/75, keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärm-minderungsmaßnahmen darstellt.</p> <p>Eine weitere Beteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wird gewünscht.</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>
V.	Landratsamt Waldshut, Amt für Umweltschutz	10.02.2021	<p>(1) Stellungnahme "Straßenverkehrsrecht"</p> <p>Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Gemeinde Küssaberg vom 9. Dezember 2020 nehmen wir als Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Waldshut wie folgt Stellung:</p> <p>Grundsätzliches:</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend.</p> <p>Vor diesem Hintergrund sind die vorliegenden Tabellen und Planausschnitte zu den Betroffenheiten / Lärmwerten für eine genaue Beurteilung nicht geeignet. Es sind Gebäudelärmkarten nach RLS-90 vorzulegen, in denen in 1 dB(A)-Schritten die Lärmwerte sowie die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Bewohner in jedem betroffenen Haus gekennzeichnet sind. Es ist eine Unterscheidung in Tag- und Nachtwerte vorzunehmen.</p> <p>Dabei sollen die Lärmwerte angegeben werden, welche die Werte nach der 16. BImSchV überschreiten, wobei die einzelnen Wertebereiche (16. BImSchV 60/50, Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich 65/55, gesundheitsgefährdender Bereich 70/60 und 70+31 60+3) farblich voneinander abgesetzt werden.</p> <p>Konkretes: Kadelburg OD L 161: Der Entwurf des Lärmaktionsplanes sieht hier im Ergebnis eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h auf einer Länge von 880 m (Maximalbereich) vor.</p> <p>Die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung ganztägig auf einer Länge von 880 m führt zu einem Fahrzeitverlust von 42 Sekunden, von dem 13.700 Fahrzeuge am Tag betroffen wären. Lt. Kooperations-</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>erlass ist eine Fahrtzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme dann als ausschlaggebend zu erachten, wenn diese mehr als 30 Sekunden beträgt. Mit einer Fahrtzeitverlängerung von 42 Sekunden ist die Leichtigkeit des Verkehrs und die Verkehrsfunktion der Landesstraße tangiert und muss mit den anderen Interessen abgewogen werden.</p> <p>Lt. Entwurf des Lärmaktionsplanes erscheint im Hinblick auf die hohe Anzahl der Lärmbetroffenheiten, dem hohen Maß an Pegelüberschreitungen nachts und der beidseitig dichten Bebauung im innerörtlichen Streckenabschnitt der L 161 eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zielführend.</p> <p>Vor dem Hintergrund der in einem Teilbereich der OD Kadelburg bereits für LKW bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h wird jedoch aus Gründen einer einfachen und für alle Verkehrsteilnehmer verständlichen Regelung eine Beschränkung auf 30 km/h ganztags empfohlen. Diese „Empfehlung“ einer einheitlichen und durchgängigen Geschwindigkeitsbeschränkung an Stelle einer Beschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr und Beibehaltung der bisherigen Beschränkung auf 40 Km/h für LKW beruht nicht auf Erkenntnissen des Lärmaktionsplanes und verfügt somit aber auch über keine Rechtsgrundlage aus den §§ 47, 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG).</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Gleiches gilt für die Ausdehnung des Bereichs, für den die Geschwindigkeitsbeschränkung Geltung haben soll. Nach dem Entwurf liegen die vom Lärm am stärksten betroffenen Wohngebäude im Bereich der Ortsdurchfahrt ab der Einmündung der Deckwiesenstraße und den Anwesen 17a/40a der Oberdorfstraße in einem Bereich von 500 m (Minimalbereich). Die Ausdehnung des Bereichs in beiden Richtungen beruht auf der Erwägung, dass Geschwindigkeitsübergänge 50- 30 bzw. 30 - 50 nicht auf der Höhe von Wohngebäuden liegen sollten, um eine unerwünschte Lärmzunahme durch Brems- und Beschleunigungsvorgänge zu vermeiden. Dies würde in der Konsequenz dazu führen, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes stets immer nur von Ortstafel zu Ortstafel, innerhalb der Bebauung, angeordnet werden müssten, was aber nicht der Zielsetzung der Lärmaktionsplanung entspricht.</p> <p>Dieses Argument beruht demnach ebenfalls nicht auf den Erkenntnissen der Lärmaktionsplanung, die, wie bereits erwähnt, nur für einen Bereich von 500 m eine erhöhte Lärmbelastung aufweisen. Eine Beschränkung auf diesen Bereich würde eine Fahrzeitverlängerung von „nur“ 24 Sekunden erbringen und wäre damit nicht mehr als „ausschlaggebend“ zu erachten. Im Hinblick darauf, dass eine Lärminderungswirkung mit 2,1 dB(A) bei einer Beschränkung in der Nacht erreicht wird und damit dem erhöhten nächtlichen Ruhebedürfnis entsprochen werden kann, scheint eine Beschränkung für die Nacht auf einem Teilbereich von 500 m ein ausgewogenes Ergebnis zu sein.</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Das „Problem“ einer leicht verständlichen und für alle Verkehrsteilnehmer nachvollziehbaren Beschilderung der jeweils geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung kann dadurch gelöst werden, dass die aktuell für LKW bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h aufgehoben wird.</p> <p>Die hier zu Grunde liegende verkehrsrechtliche Anordnung wurde 1991 damit begründet, dass nach dem Ausbau der Landesstraße die gefahrenen Geschwindigkeiten in der Ortsdurchfahrt sich erhöht hätten. Dies würde insbesondere im Bereich der Engstellen im Begegnungsfall von Schwerverkehr untereinander wie auch mit Linienbussen zu Gefahrensituationen führen. Auch ein Ausweichen der Schwerverkehrsfahrzeuge auf die angrenzenden Gehwege sei nach Aussage der Gemeinde beobachtet worden. Man versprach sich von einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h für Kraftfahrzeuge von seinerzeit 2,81 zulässigem Gesamtgewicht eine Verbesserung der Situation. Diese Beschilderung wurde in der Folge noch um am Fahrbahnrand erhöht angebrachte Leitbaken ergänzt, um den Bereich der Engstelle deutlich zu kennzeichnen und ein Überfahren der Gehwege zu verhindern.</p> <p>Mit Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h und Anordnung des Gefahrzeichens 120 StVO (verengte Fahrbahn) könnte im Verbund mit den nach wie vor vorhandenen Leitbaken am Fahrbahnrand ebenfalls auf die besondere Situation in diesem Bereich der Ortsdurchfahrt hingewiesen werden, ohne dass dies mit Nachteilen für die Verkehrssicherheit</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>verbunden wäre. Die Straßenverkehrsbehörde beabsichtigt deshalb, diese Beschränkung aufzuheben, zumal in diesem Bereich auch keine Unfalllage vorliegt, die eine Beibehaltung dieser Beschränkung rechtfertigen würde.</p> <p>Sofern die Erkenntnisse aus einer verfeinerten Lärmaktionsplanung (siehe Grundsätzliches) einen Handlungsbedarf ergeben, wäre die Straßenverkehrsbehörde bereit, für den in Frage kommenden Bereich (500 m) der L 161 in der OD Kadelburg eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr anzuordnen.</p> <p>Rheinheim OD L162, Zurzacher Straße: Nach dem Entwurf des Lärmaktionsplanes wurden für den Bereich der L 162 Zurzacher Straße keine Betroffenen tagsüber ermittelt. Im Ergebnis wird festgehalten, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen für den nördlichen Bereich (ab dem Kreisverkehr bis zu vorhandenen 30 km/h-Beschränkung) der Zurzacher Straße unverhältnismäßig wäre.</p> <p>Hingegen wird festgestellt, dass für diesen Bereich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts die Anzahl der Betroffenen fast vollständig auf null reduzieren würde. Der Fahrtzeitverlust wäre mit maximal 14 Sekunden ebenfalls „unbeachtlich“. Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert die nächtlichen Betroffenen, entspricht dem höheren nächtlichen Ruhebedürfnis und hat eine geringere verkehrliche Beeinträchtigung</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>der betreffenden Straßenabschnitte in ihrer Funktion als Landesstraße zur Folge. Im Ergebnis erscheint im Hinblick auf die Anzahl der Lärmbetroffenheiten nachts und der beidseitigen Bebauung im innerörtlichen Streckenabschnitt der L 162 OD Rheinheim, Zurzacher Straße, eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen zielführend.</p> <p>Vor dem Hintergrund der für einen Teilbereich bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h wird wiederum aus Gründen einer verständlichen und für aller Verkehrsteilnehmer nachvollziehbaren einheitlichen Beschränkung, jedoch eine ganztägige Beschränkung auf 30 km/h, beginnend ab dem Kreisverkehr und endend an der Landesgrenze angeregt. Begründet wird dies zudem mit einer Aussage im Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg, nach der „Zur Vermeidung häufiger Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 m Länge erfolgen können.“ Ein solcher Lückenschluss wird für den nördlichen Bereich der L 162 bis zum Kreisverkehr angenommen.</p> <p>Dieser Annahme widersprechen wir. Im erwähnten Kooperationserlass wird auf einen Lückenschluss zwischen Maßnahmenbereichen verwiesen, d.h. davon sind Bereiche innerhalb einer OD betroffen, wo zwischen zwei Bereichen mit gerechtfertigten Maßnahmen nach dem Lärmaktionsplan, sich ein Bereich befindet, für den keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen notwendig erscheinen.</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Diese Voraussetzung liegt für den erwähnten Bereich der Landesstraße nicht vor. Es sind bis auf die im Lärmaktionsplan für die Zurzacher Straße für die Nachtzeit vorgeschlagene Geschwindigkeitsbeschränkung im näheren und weiteren Umfeld der Landesstraße keine weiteren Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vorhanden, die einen Lückenschluss rechtfertigen würden. Die Anregung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen für den Bereich der L 162, Zurzacher Straße, zwischen dem Kreisverkehr und der Landesgrenze kann nicht aus dem Lärmaktionsplan abgeleitet werden und verfügt somit auch nicht über eine tragfähige Rechtsgrundlage.</p> <p>Auch hier kann die aufgezeigte Problemstellung der Kombination einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung mit der für einen Teilbereich bereits bestehenden identischen Geschwindigkeitsbeschränkung aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde gelöst werden.</p> <p>Die in Frage stehende Geschwindigkeitsbeschränkung stammt aus den frühen 1990er Jahren und erfolgte maßgeblich vor dem Hintergrund der hohen verkehrlichen Belastung des sich in unmittelbarer Nähe befindlichen Grenzübergangs.</p> <p>In der Zwischenzeit haben sich die verkehrlichen Verhältnisse jedoch spürbar verändert. So findet seit dem Jahr 2014 die Abstempelung der Ausfuhrscheine nicht mehr am Grenzübergang selbst statt, was seinerzeit zu massiven verkehrlichen Problemen in Gestalt der</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Parkplatzsuche vor dem Grenzübergang und dem fußläufigen Verkehr zur Grenzübergangsstelle selbst geführt hat. Die Abstempelungen werden seither im Gemeindezentrum vorgenommen, so dass es diesbezüglich beim Grenzübertritt zu keinen Verzögerungen mehr kommt. Die verkehrliche Situation in diesem Bereich hat sich mehr als deutlich verbessert und entspannt, so dass sich die Frage der Beibehaltung der Geschwindigkeitsbeschränkung grundsätzlich stellt. Nach Anhörung des Polizeipräsidiums Freiburg könnte diese Beschränkung aufgehoben werden, da aktuell keine Unfalllage in diesem Bereich erkennbar ist, die eine Beibehaltung der Beschränkung, die zudem nur einseitig, d.h. in Richtung Grenzübergang vorhanden ist, rechtfertigen würde.</p> <p>Sofern die Erkenntnisse aus einer verfeinerten Lärmaktionsplanung (siehe Grundsätzliches) einen Handlungsbedarf ergeben, wäre die Straßenverkehrsbehörde bereit, für den Bereich der L 162, Zurzacher Straße, in der OD Rheinheim ab dem Kreisverkehr bis zum Grenzübergang gemäß dem Lärmaktionsplan eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in der Zeit von 22 bis 6 Uhr anzuordnen.</p> <p>Dangstetten, OD, L 162: Nach dem vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes wird für die OD Dangstetten eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für grundsätzlich zielführend erachtet. Begründet wird dies damit, dass die Anzahl der Betroffenen oberhalb der</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Lärmpegel 65/55 dB(A) tags/nachts durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zwar nicht vollständig abgebaut aber stark reduziert werden kann.</p> <p>Bezüglich der erwähnten Fahrzeitverluste wird von maximal 26 Sekunden, bezogen auf 550 m ausgegangen; der „Vorschlag“ für eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung erstreckt sich aber über einen Bereich von 650 m. Hier stellt sich zunächst die Frage, woher dieser „Zuwachs“ um 100 m rührt. Damit wäre dann auch eine Fahrzeitverlängerung um mehr als 30 Sekunden verbunden, womit wiederum die Belange der Leichtigkeit des Verkehrs, die Verkehrsfunktion der Landesstraße als auch die Leistungsfähigkeit des Öffentlichen Personennahverkehrs (siehe Stellungnahme DB Regio Bus, SBG Südbadenbus GmbH) tangiert wären und abgewogen werden müssten.</p> <p>Darüber hinaus „wünscht“ die Gemeinde eine (weitere?) Verlängerung des geschwindigkeitsbeschränkten Bereichs in Richtung Osten bis zum Ortsein- bzw. -ausgangsschild. Damit einhergehend regt die Gemeinde ferner an, vor dem östlichen Ortseingangsschild die Geschwindigkeit außerorts bereits abzusenken, quasi als eine Art Geschwindigkeitstrichter.</p> <p>Zu letzterem kann gesagt werden, dass vor dem Beginn geschlossener Ortschaften Geschwindigkeitsbeschränkungen zur stufenweisen Anpassung an die innerorts zulässige Geschwindigkeit nur angeordnet werden dürfen, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig im Regelfall auf eine Entfernung von mindestens 100 m erkennbar ist. In dem konkreten Fall ist die Ortstafel von</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Dangstetten aus Richtung Bechtersbohl / Küssnach bereits auf mehrere (!) hundert Meter erkennbar, so dass die rechtlichen Voraussetzungen für einen Geschwindigkeitstrichter nicht erfüllt sind.</p> <p>Gleiches gilt für den „Wunsch“ der Gemeinde, den nach dem Lärmaktionsplan in Frage kommenden Bereich der L 162 innerhalb der OD Dangstetten um mehr als 140 m bis zur Ortstafel zu verlängern. Nachdem der Lärmaktionsplan für diesen Bereich keine Betroffenheiten erkennt und damit auch keine Maßnahmen aus Lärmschutzgründen für erforderlich hält, besteht für eine Geschwindigkeitsbeschränkung in diesem Bereich in der Folge keine Rechtsgrundlage.</p> <p>Sofern die Erkenntnisse aus einer verfeinerten Lärmaktionsplanung (siehe Grundsätzliches) einen Handlungsbedarf ergeben, wäre die Straßenverkehrsbehörde bereit, für den Bereich der L 162, in der OD Dangstetten eine Geschwindigkeitsbeschränkung zu prüfen, wobei aber noch dargelegt werden muss, worauf die unterschiedlichen Längenangaben (550/650 m) im Lärmaktionsplan beruhen.</p> <p>Vor diesem Hintergrund kann deshalb derzeit auch keine Festlegung darüber erfolgen, ob eine Geschwindigkeitsbeschränkung in der Nacht oder ganztägig aus der Sicht der Straßenverkehrsbehörde gerechtfertigt erscheint.</p> <p>Bechtersbohl, L 162:</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Nachdem der Lärmaktionsplan für die OD Bechtersbohl eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen für unverhältnismäßig hält, bezieht sich die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde auf den 360 m langen Teilbereich der L 162 vor der Ortstafel, für den eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h gefordert wird.</p> <p>Auch hier stellt sich die Frage, wie hoch genau die Lärmbelastung der 16 Anwohner ist, bei denen die Auslösewerte (65/55) überschritten werden. Eine konkrete Darstellung der Gebäude/Betroffenheiten unter Berücksichtigung der konkreten Lärmwerte ist zu fordern (siehe Grundsätzliches). Für den Bereich der L 162 (Süd) vor Bechtersbohl fehlt ein Wirkungsvergleich (analog der OD Kadelburg und OD Dangstetten). Eine Beurteilung der mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung einhergehenden Lärminderungswirkung ist dadurch nicht möglich. Es dürfte zudem fraglich, sein, ob sich mit der angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkung tatsächlich eine spürbare Lärminderung erzielen lässt. So dürften sich die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich der L 162 mehrheitlich aktuell bereits in einem Bereich von 70 km/h bewegen. Diese Einschätzung ergeht vor dem Hintergrund, dass die L 162 aus Fahrtrichtung Dangstetten vor dem fraglichen Bereich eine Linkskurve mit einem Radius von 100 m aufweist, was einer (Entwurfsgeschwindigkeit V_{85} von 75 km/h entspricht. Im Hinblick darauf erscheint eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h mit dem Ziel, eine Verringerung der Lärmbelastung herbeizuführen, nicht gerechtfertigt, da diese zu keiner spür- und wahrnehmbaren</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Reduzierung des Verkehrslärms im Vergleich zur bisherigen Situation führen kann.</p> <p>(2) Stellungnahme "Straßenbau" Die Tabellen und Planausschnitte zu den Betroffenheiten / Lärmwerten reichen für eine genaue Beurteilung so nicht aus. Es sollten daher Gebäudelärmkarten nach RLS-90 vorgelegt werden, in denen in 1 db(A)-Schritten die Lärmwerte sowie die Anzahl der lärmbeeinträchtigten Bewohner an jedem betroffenen Haus gekennzeichnet sind- je für tags und nachts. Dabei sollten die Lärmwerte angegeben werden, die die Werte nach der 16. BImSchV übersteigen und die einzelnen Wertebereiche (16.BImSch 60/50 etc., Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich 65/55, gesundheitsgefährdender Bereich 70/60 und 70+3/60+3) farblich voneinander abgesetzt werden.</p> <p>Wir weisen darauf hin, dass für die Aufnahme von verkehrlichen Maßnahmen, in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen oder sonstige Verkehrsverbote die nach dem Lärmaktionsplan zuständige Straßenverkehrsbehörde für die L 161 und L 162 prüfen muss inwieweit die rechtlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung, den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr bzw. dem Kooperationserlass vorliegen. Für die Anordnung dieser verkehrlichen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen benötigt die Untere Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde.</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Nach dem Kooperationserlass vom 29.10.2018 sind bei straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen (§ 45 Abs. 9 StVO) unabhängig vom Gebietstyp nach Baunutzungsverordnung und unter Berücksichtigung eines bereits vorhandenen Lärmschutzes folgende Werte (RLS-90) zu beachten: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegel über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) qualifiziert belegt wird und gerechtfertigt erscheint. 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><u>OD Kadelburg L 161</u> Eine Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h als Sofortmaßnahme für einen 880 m langen Teilbereich der L 161 Ortsdurchfahrt Kadelburg, zwischen der Einmündung Gartenstr. Süd, Höhe Drogerie Rossmann bis Höhe Wohngebäude Eckhausstraße beeinträchtigt die Verkehrsfunktion der L 161 als Landesstraße. Eine Verkehrsverlagerung auf die vorhandenen Gemeindestraßen kann aber ausgeschlossen werden.</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist bei einem Verkehrszeitverlust von 42 Sekunden in der Abwägung zu berücksichtigen. Tempo 30 in Kadelburg hat für die Südbadenbus GmbH zur Folge eine erhebliche Fahrzeitverlängerung. Mit Restriktionen bei der Fahrplangestaltung ist zu rechnen.</p> <p>Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung reduziert die nächtlichen Betroffenheiten und entspricht dem höheren nächtlichen Ruhebedürfnis. Rund 5 % des durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens auf der L 162 wären von einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung betroffen. Unter Berücksichtigung der Funktion als Landesstraße, kann die hierdurch entstehende verkehrliche Beeinträchtigung der L 162 als gering eingestuft werden. Die SBG hat nach 22 Uhr nur noch eine Fahrt.</p> <p><u>Rheinheim L 162 vom Kreisverkehrsplatz (KVP) bis Zoll (CH)</u></p> <p>Auf einer etwa 180 m langen Strecke vor der Grenze gilt derzeit aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30. In Rheinheim wird zwischen dem Kreisverkehr und dem Zollübergang Tempo 30 ganztags gefordert, obwohl es am Tag keine Betroffenheit gibt. Begründet wird dies damit, der ca. 290 m lange Abschnitt der Zurzacher Straße zwischen Kreisel und der bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzung als Lückenschluss entsprechend dem Kooperationserlass zu sehen. Diese Argumentation halten wir so nicht richtig interpretiert. Von einem Lückenschluss ist dann die Rede, wenn vor</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und nach der zu schließenden Lücke bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen bzw. entstehen sollen. Das ist hier nicht der Fall. Im ganzen Ort gilt bis auf den Bereich vor der Grenze Tempo und vor dem Kreisel ist keine Geschwindigkeitsbeschränkung nach dem Lärmaktionsplan vorgesehen.</p> <p>Wir halten es für schwierig, zwischen Kreisel und dem best. Tempo aus Verkehrssicherheitsgründen Tempo 30 nachts anzuordnen. Für den Verkehrsteilnehmer wird dies irreführend sein. Es ist damit zu rechnen, dass auch in dem Bereich Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen tagsüber 50 km/h gefahren wird, weil man denkt, dass dies zur vorherigen Beschilderung aufgrund Lärmschutz gehört. Von dem her halten wir Tempo 30 ganztags für den gesamten Bereich vom Kreisel bis zur Grenze für folgerichtig bzw. eine andere Beschilderung für nicht geeignet. Längere Fahrzeiten bei den Linienbussen der SBG sind auszuschließen, da dieser Streckenabschnitt nicht befahren wird. Eine Verkehrsverlagerung auf vorhandene Gemeindestraßen kann ausgeschlossen werden.</p> <p><u>Dangstetten L 162</u></p> <p>Eine Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h als Sofortmaßnahme für einen 650 m langen Teilbereich der L 162 Ortsdurchfahrt Dangstetten, zwischen der Einmündung Küferweg / Stankt-Anna-Weg bis zum östlichen Ortsaus- bzw. -eingangsschild, beeinträchtigt die Verkehrsfunktion der L 162 als Landesstraße. Verkehrszeitverluste von 31 Sekunden entstehen. Tempo 30 in Dangstetten ist für</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>die Südbadenbus GmbH sehr gravierend, da die Strecke auf Grund der Wendeanlage am Ortsende zweimal befahren müssen. Mit Restriktionen bei der Fahrplangestaltung ist zurechnen. Eine Verkehrsverlagerung auf vorhandene Gemeindestraßen kann ausgeschlossen werden.</p> <p>Ein Geschwindigkeitstrichter vor Ortstafeln, ab der Tempobeschränkungen aus Lärmschutz bestehen, ist explizit nicht vorgesehen. Es gilt die allgemeine Regelung der VwV-StVO (Rand 7, Ziffer V zu Z. 274, § 41), wonach Geschwindigkeitstrichter nur angeordnet werden dürfen, wenn die Ortstafel nicht rechtzeitig, im Regelfall auf eine Entfernung von 100 m, erkennbar ist.</p> <p><u>Bechtersbohl L 162</u> Eine Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h als Sofortmaßnahme für einen 360 m langen Teilbereich der L 162 Bechtersbohl, beginnend am südlichen Ortsausgang Bechtersbohl bis zum Abzweig K 6574 Lienheimer Straße, beeinträchtigt die Verkehrsfunktion der L 162 als Landesstraße. Verkehrszeitverluste von 6 Sekunden entstehen. Die Südbadenbus GmbH fährt in Bechtersbohl nur im Schülerverkehr. Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit für Lkw > 7,51zulässigem Gesamtgewicht beträgt lt. StVO in diesem Streckenabschnitt schon heute 60 km/h. Eine Verkehrsverlagerung auf vorhandene Gemeindestraßen kann ausgeschlossen werden.</p> <p>Ob bei den 5 Häusern (16 Personen) eine deutliche Betroffenheit nach dem Kooperationserlass vorliegt, ist</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>im Rahmen der Abwägung zu beurteilen. Dabei kommt es darauf an, wie hoch die Lärmwerte bei den einzelnen Häusern sind. Auch hierfür ist es wichtig, die oben beschriebene Gebäudelärmkarte zu bekommen.</p> <p>Überwachung / Kontrolle der geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen liegt in der Zuständigkeit beim Amt für öffentliche Ordnung und Ausländerwesen bzw. Polizei.</p> <p>Eine eventuelle Lärmsanierung der L 161 bzw. L 162 in Form eines lärmoptimierten Asphalts im Zuge eines Straßenerhaltungs- oder-erneuerungsmaßnahme liegt in der Zuständigkeit des Regierungspräsidium Freiburg, Referat 47.3.</p> <p>Eine weitere Beteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes wird gewünscht.</p>	
VI.1.	Arbeitsgruppe „Moobiles Küssaberg“	09.02.2021	Die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Lärminderung durch Geschwindigkeitsbeschränkung (30km/h, ganztags) in den Ortsdurchfahrten Kadelburg, Dangstetten und Rheinheim, sowie der Geschwindigkeitstrichter vor Bechtersbohl werden begrüßt.	Kenntnisnahme
VI.2			Wir bitten allerdings zusätzlich eindringlich noch einmal Tempo 30 am Ortsausgang Bechtersbohl Richtung Lauchringen zu prüfen. Das Befahren und die Überquerung der Straße an dieser Stelle ist wegen der Unübersichtlichkeit der Kurve, der gegebenen Enge und bei relativ hohem Tempo der Pkw - selbst 50 km/h sind hier zuviel – für lärmarme Verkehrsteilnehmer (Fußgänger und Fahrradfahrer) nur äußerst schwer möglich und unfallgefährdet.	

Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			<p>In Bezug auf die L 161 OD Kadelburg wird zu bedenken gegeben, dass sich eventuell größere Rückstaus von Fahrzeugen während der Verkehrsstoßzeiten ergeben können. Deren Umfang sollte vor der Einführung der Maßnahme abgeschätzt werden, um ggf. zusätzliche Lenkungsmaßnahmen zu ergreifen, die die Rückstauräume außerhalb der Bebauungsgrenzen sicherstellen. Eventuelle Rückstaus in die Kreisverkehrsanlagen in Kadelburg (westlicher Ortsrand) und Rheineim (Kreuzung L161/L162) sind zu analysieren und soweit möglich zu vermeiden, um den Verkehrsfluss nicht unnötig zusätzlich zu behindern. Es ist sicherzustellen, dass der Innerortsverkehr (kreuzender Verkehr zur Durchgangsstraße) weiterhin gut möglich bleibt, insbesondere auch für Fußgänger.</p>	<p style="color: red; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>
VI.4			<p>Sämtliche Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion sind zu überwachen (stationäre Geschwindigkeitskontrollen), um ihre Akzeptanz und Wirkung sicher durchzusetzen Platzierung und Art der Geschwindigkeitskontrollen (stationäre Messgeräte) sind vorab zu definieren, um die Eingriffe in das Ortsbild zu minimieren und die bestmögliche Tauglichkeit des Standorts (maximale Wirkung auf Geschwindigkeitsreduktion an den lärmsensibelsten Stellen) sicherzustellen.</p>	
VI.5			<p>Zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutz-Fenster) für die direkt betroffenen Anwohner sollen trotz Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkungen angeboten werden, und insbesondere dann umgesetzt werden, wenn die Einführung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen aufgrund einzuhaltender administrativer Prozesse noch längere Zeit in Anspruch</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.6			<p>nehmen wird (Dauer bis Einführung der Maßnahme länger als 1 Jahr).Die Gemeinde als Eigentümer gewisser Liegenschaften an den betroffenen Ortsdurchfahrten sollte hier beispielhaft vorangehen.</p> <p>Wir möchten nochmals darauf hinweisen, dass im Zuge der Maßnahmen Verbesserungen für lärmarme Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer) ebenfalls berücksichtigt werden sollen. Wo möglich und nötig sind zusätzliche Fahrrad- und Fußwege zu schaffen oder sichere Vorfahrt an unübersichtlichen Steffen (Ortsausgang Bechtersbohl, in Richtung Lauchringen) und engen Straßen (Oberdorfstr. In Kadelburg) zu gewährleisten, um diese Art der Mobilität zusätzlich zu fördern. Nur so kann es gelingen, dass jeder 2. Weg innerorts selbstaktiv zu Fuß oder Rad zurückgelegt werden wird (angestrebtes EU-Ziel bis 2030 um den CO₂-Ausstoß des Verkehrs nachhaltig zu reduzieren).</p>	
VII.	Polizeipräsidium Freiburg	12.02.2021	<p>Im Vorfeld dieser Stellungnahme fand zwischen dem Landratsamt Waldshut, Straßenverkehrsamt, Herr Ackenheil und dem Unterzeichner ein Meinungsaustausch über den Inhalt des vorgelegten LAP statt.</p> <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht schließt sich das Polizeipräsidium Freiburg den Ausführungen des Landratsamtes Waldshut vollumfänglich an.</p> <p>Wir begrüßen die Aufhebung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h für Lkw im Ortsteil Kadelburg. Die Auswertung der dortigen Unfallzahlen hat ergeben, dass hier keine Unfalllage vorliegt. Auf die dort herrschende straßenbauliche Engstelle kann mit Vz. 120 ausreichend hingewiesen werden.</p>	

Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Wir unterstützen die Überlegungen des Straßenverkehrsamt Waldshut in der Aufhebung der 30 km/h Beschränkung beim Grenzübergang Rheinheim. Eine Unfallauswertung des betroffenen Streckenabschnitt hat keine Auffälligkeiten ergeben. Die dortige Geschwindigkeitsbeschränkung resultierte auf den Rückstau zum Grenzübergang, da hier damals die „Deklaration“ der Ware stattfand. Da sich die Situation so nicht mehr darstellt, ist es nur richtig im Zuge der Neugestaltung hier die 30 km/h zu entfernen.</p>	
VIII.	Gemeinde Bad Zurzach	22.01.2021	Nicht betroffen, keine Bedenken	Kenntnisnahme
IX.	SBG SüdbadenBus GmbH	19.01.2021	<p>Dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Küssaberg haben wir entnommen, dass es in den Gemeinden Kadelburg, Rheinheim, Dangstetten und Bechtersbohl Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h geben soll.</p> <p>Hierzu möchten wir wie folgt Stellung nehmen:</p> <p>„Tempo 30-Zonen“ sind aus Sicht der Anwohner wünschenswert. Aus ÖPNV-Sicht trifft dies allerdings leider nicht zu. Wir sind als Betreiber des regionalen Linienverkehrs bemüht, unsere Fahrgäste möglichst schnell von Punkt A nach Punkt B zu bringen. Nur durch attraktive Fahrzeiten können wir PKW-Fahrer dazu bringen, auf den Linienbus umzusteigen.</p> <p>Die geplanten „Tempo 30-Zonen“ in Kadelburg, Rheinheim und Dangstetten verlängern die Fahrzeiten je Fahrtrichtung um 2 Minuten. (Fahrzeitverlängerung pro</p>	<p>Vorläufige Version ohne Wertung</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>KM = 48 Sekunden) Vor allem in Dangstetten ist es gravierend, da wir diese Strecke auf Grund der Wendepunkte am Ortsende zweimal befahren müssen.</p> <p>Von dieser Fahrzeitverlängerung ist vor allem ihr Teilort Reckingen und die Gemeinde Hohentengen mit den Teilorten Lienheim, Hohentengen, Herdern, Günzgen und Stetten betroffen. Die Fahrgäste dieser Orte müssen bei einer Hin- und Rückfahrt 4 Minuten zusätzliche Fahrzeit in Kauf nehmen.</p> <p>Um diesen Zeitaufwand im Falle einer Umsetzung der geplanten Tempo 30-Zonen auszugleichen, müssten wir uns überlegen, ob wir einige Linienkursen nicht mehr über Dangstetten führen, sondern von Rheinhof direkt nach Reckingen fahren.</p> <p>Alternativ hierzu könnte man auch erhebliche Fahrzeiten einsparen, wenn die Linienbusse künftig nicht mehr durch den Ort Dangstetten fahren, sondern in Höhe des Römerhofs in Richtung Reckingen eine neue Bushaltestelle bedienen würden.</p> <p>Die „Tempo 30-Zone“ in Bechtersbohl belastet den ÖPNV nicht so stark, da wir hier nur im Schülerverkehr unterwegs sind.</p> <p>Wir bitten Sie, auch im Sinne eines attraktiven Nahverkehrs gute Lösungen zu finden, denn auch dieser trägt wie der Lärmaktionsplan zum Umwelt- und Klimaschutz bei.</p>	<p style="color: red; text-align: center; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>
X.	Naturschutzgruppe Küssaberg e.V.	31.01.2021	Es überrascht uns, als Träger öffentlicher Belange genannt zu werden und diesen hoch wissenschaftlichen	Kenntnisnahme

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Plan zur Vermeidung von Straßenlärm in unserer Gemeinde prüfen zu dürfen. Diese laut Gutachten daraus zu treffenden Maßnahmen, besonders Geschwindigkeitsbeschränkungen, ergeben politisch unterschiedliche Meinungen. Unsere Gründer haben gemäß § 2 (4) der Satzung festgelegt, dass die Naturschutzgruppe Küssaberg parteipolitisch neutral ihre Aufgaben wahrnehmen soll. Wir möchten deshalb zu dem Vorschlag der zu treffenden Maßnahmen nicht Stellung nehmen. Wir befassen uns im Wesentlichen mit der Pflege von Halbtrockenrasen und Feuchtgebieten. Die von uns gepflegten Flächen und Standorte liegen außerhalb der Lärmstudie. Wir wünschen dem Gemeinderat, dass er eine Entscheidung fällt, die von der Mehrheit der Bürger von Küssaberg getragen wird.	
XI.	Gemeinde Lauchringen	26.01.2021	Wir danken Ihnen für die Beteiligung am o.g. Verfahren und möchten Ihnen mitteilen, dass Belange der Gemeinde Lauchringen hiervon nicht betroffen sind und wir daher keine Anregungen bzw. Bedenken vorzubringen haben.	Kenntnisnahme
XII.	Amt Nahverkehr für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr – Ladratsamt Waldshut	29.01.2021	Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Küssaberg sieht in den Gemeinden Kadelburg, Rheinheim Dangstetten und Bechtersbohl eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h vor. Hierzu möchten wir folgendermaßen Stellung nehmen: Aus der Sichtweise von Anwohnern sind „Tempo 30-Zonen“ sinnvoll und wünschenswert. Aus ÖPNV-Perspektive sind diese allerdings kritisch zu beurteilen. Um eine gute Alternative zum Auto darzustellen, ist die Fahrzeit von sehr großer Bedeutung.	

Vorläufige Version ohne Wertung

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Die Einrichtung von „Tempo 30-Zonen“ würden die Fahrzeiten in Kadelburg, Rheinheim und Dangstetten pro Fahrtrichtung um jeweils zwei Minuten verlängern. Insbesondere sind Ihr Teilort Reckingen und die Gemeinde Hohentengen mit den Ortsteilen Lienheim, Hohentengen, Herdern, Günzgen und Stetten von den Fahrzeitverlängerungen betroffen. Die Fahrzeit würde sich für die Fahrgäste bei Hin- und Rückfahrt um insgesamt 4 Minuten verlängern.</p> <p>Aufgrund dessen müssten Überlegungen angestellt werden, ob einige Kurse nicht mehr über Dangstetten gefahren werden, sondern von Rheinheim direkt nach Reckingen um den Zeitaufwand auszugleichen. Eine weitere Alternative wäre es, wenn die Linienbusse zukünftig nicht mehr durch den Ort Dangstetten fahren würden, sondern eine neue Bushaltestelle in Höhe des Römerhofs in Richtung Reckingen bedienen würden.</p> <p>Die Belastung des ÖPNV durch die „Tempo 30-Zone“ in Bechtersbohl ist gering, da hier nur Schülerverkehr stattfindet.</p> <p>Wir möchten Sie daher, im Sinne eines attraktiven öffentlichen Nahverkehrs bitten, gute und ausgewogene Lösungen zu finden- denn auch der ÖPNV trägt zum Umwelt und Klimaschutz bei.</p>	<p style="color: red; font-size: 2em; transform: rotate(-45deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>
XIII.	Industrie- und Handelskammer – Hochrhein-Bodensee	29.01.2021	<p>Grundsätzliche Anmerkung: Wir bitten, bei den einzelnen Entscheidungen abzuwägen, dass mit Umweltzonen, Lkw Durchfahrtsverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen oft nur die Symptome bekämpft werden und sich der Verkehr räumlich verlagert bzw. die Wege sich verlängern. So schränken beispielsweise</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Durchfahrtsverbote die Erreichbarkeit und Tempo 30-Abschnitte auf Hauptverkehrsstraßen deren übergeordnete Verbindungs- und Bündelungsfunktion ein. Die eigentlichen Ursachen der Emissionen werden selten beseitigt, dafür an anderen Stellen die Emissionen erhöht.</p> <p>Aus unserer Sicht sind folgende Punkte entscheidend:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zur Reduktion verkehrsbedingter Luftschadstoff- und Lärmemissionen sollten ausgewogene Maßnahmen entwickelt und angewendet werden. Standorte sollen nicht durch unverhältnismäßige und wenig verursachergerechte Maßnahmen benachteiligt werden. • Restriktionen, z. B. Durchfahrtsverbote, sollten wieder aufgehoben werden, sobald längerfristig angelegte Maßnahmen erfolgreich Emissionen reduzieren. • Maßnahmen zur Lärmreduktion können in bestimmten Fällen zu höherem Schadstoffausstoß führen und umgekehrt. Sofern sowohl eine Lärmaktionsplanung als auch ein Luftreinhalteplan aufgestellt werden muss, sollten die jeweiligen Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden, da sowohl Synergien als auch Zielkonflikte auftreten können. 	<p style="color: red; transform: rotate(-30deg); opacity: 0.5;">Vorläufige Version ohne Wertung</p>