

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 21
-----	--------------------	--------------------	----------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH VERKEHR (25.04.2022)	
<p>Straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanungen unterliegen den Regelungen des Kooperationserlasses. Abwägungsprozess und Ermessensausübung für die Verkehrsbehörden sind beschrieben, das beschriebene Prüfschema ist bindend.</p> <p>Gemäß Erlass ist von den Verkehrsbehörden zu prüfen, ob sich aus den Lärmberechnungen deutliche Betroffenheiten ergeben. Nach Ergänzungsschreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 13.04.2021 zum Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung entfaltet sich eine Bindungswirkung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung bei Hauptverkehrsstraßen i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr, unabhängig von der Klassifizierung.</p> <p>Grundsätzlich steht der Fachbereich Verkehr der Aufstellung des Lärmaktionsplans positiv gegenüber, allerdings kann nicht allen Vorschlägen zugestimmt werden bzw. wären genauere Abwägungen noch deutlicher herauszuarbeiten.</p> <p>L 134 (Binzener Straße)</p> <p>Bereits ab Haus-Nr. 13 wird eine ganztägige Reduzierung der innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit beantragt, wobei die gesundheitskritischen Werte am Tag erst kurz vor der Einmündung der „Schallbacher“ Straße überschritten werden, vorher werden nur punktuell Werte von 64 oder 65 dB(A) erreicht, der Großteil liegt bei 60 bzw. 62 dB(A).</p> <p>In der Nacht beginnen die Überschreitungen allerdings bereits in Höhe von Haus-Nr. 20 und setzen sich durchgängig fort.</p> <p>In Anbetracht einer einheitlichen Beschilderung für den gesamten Ortskern wird jedoch eine differenzierte Lärmreduzierung nur bei Nacht in diesem Abschnitt für nicht sinnvoll erachtet, so dass einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h ab Haus-Nr. 20 zugestimmt werden kann.</p> <p>Durch eine entsprechende vorgelagerte Aufstellung der Beschilderung gemäß VwV-StVO § 41 zu Zeichen 274 IV. Randnummer 6, wonach diese soweit vor der Gefahrstelle aufgestellt werden soll, dass eine Gefährdung auch bei ungünstigen Sichtverhältnissen ausgeschlossen ist (innerorts ca. 30 - 50 m), würde dann auch der Bereich von Haus-Nr. 11 mit einbezogen.</p> <p>Die berechnete Fahrzeitverlängerung von insgesamt 28 Sekunden auf der gesamten Landesstraße ist zunächst vollkommen akzeptabel, allerdings werden bei einer Fahrbeziehung mit der Lörracher Straße die Belange des fließenden Verkehrs deutlich beeinträchtigt, da dort bereits ein Fahrzeitverlust von ca. 36 Sekunden gegeben ist.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</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). Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden ab Binzener Straße Hausnummer 13 durchgängig überschritten, somit sind die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit schon dort gegeben.</p> <p>Der Stellungnahme wird demgemäß nicht gefolgt.</p> <p>Laut dem Kooperationserlass des Verkehrsministeriums BW werden Fahrzeitverlängerungen bis zu einem Wert von 30 Sekunden als nicht ausschlaggebend erachtet. Eine Durchfahrt der gesamten Binzener als auch der Lörracher Straße wird im Regelfall nicht auftreten, da dies keine sinnvolle Route darstellt. Eine Durchfahrt der gesamten Wittlinger und Lörracher hingegen wird oftmals auftreten. Hierbei ist den 36 Sekunden in der</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Hier sollten die Abwägungen nochmals deutlicher herausgearbeitet werden, die für die Lärmreduzierung gegenüber den Belangen des fließenden Verkehrs sprechen.</p> <p>L 134 (Wittlinger Straße) Der innerörtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann zugestimmt werden, ab HausNr. 21 werden die gesundheitskritischen Werte durchgängig überschritten. Die erforderliche Minderungswirkung ist mit 2,4 dB(A) aufgerundet auf 3 dB(A) gegeben, so dass die Maßnahme durchaus geeignet ist und immerhin zu einer Lärmmentlastung von 440 Personen führt. Durch eine Beschilderung der 30 km/h direkt hinter der Einmündung „Bachweg“ würden auch noch die Belange der dortigen Anwohner berücksichtigt und die Abstände der Beschilderung Ortstafel - 30 km/h werden eingehalten.</p> <p>Auch hier ist die berechnete Fahrzeitverlängerung von insgesamt 28 Sekunden auf der gesamten Landesstraße ebenso wie bei der „Binzener Straße“ zunächst vollkommen akzeptabel, bei einer Fahrbeziehung mit der Lörracher Straße werden die Belange des fließenden Verkehrs deutlich beeinträchtigt. Damit sind hier zusätzliche Abwägungen herauszuarbeiten, die für die Lärmreduzierung gegenüber den Belangen des fließenden Verkehrs sprechen.</p> <p>Der außerörtlichen Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h kann - wie bereits im Vorgespräch gemeinsame mit der Gemeinde und dem Regierungspräsidium besprochen - nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Lörracher Straße die Reisezeiterhöhung in der Wittlinger Straße hinzuzuaddieren. Damit entsteht für diese Verkehrsbeziehung eine Reisezeiterhöhung von insgesamt 51 Sekunden. Diese Information wurde im Erläuterungsbericht ergänzt (siehe Seite 24/25). Eine Reisezeiterhöhung von mehr als 30 Sekunden stellt eine relevante Verlängerung der Reisedauer dar und ist deshalb sorgfältig abzuwägen. Alle Abwägungsaspekte wurden im Zuge der Maßnahmenprüfung zusammengetragen. Auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner diese Reisezeiterhöhung als akzeptabel im Verhältnis zu den erzielbaren Lärminderungen der Anwohner angesehen.</p> <p>Außerdem führen niedrigere Geschwindigkeiten in der Regel zu einer Verstetigung des Verkehrs durch geringere Schwankungen in den gefahrenen Geschwindigkeiten.</p> <p>Es wird keine Notwendigkeit zur Ausweitung der Abwägung gesehen. Diese befasst sich ausreichend mit allen notwendigen Abwägungsaspekten.</p> <p>Zunächst wird begrüßt, dass einer Geschwindigkeitsreduzierung zugestimmt wird. Sowohl am Tag als auch in der Nacht werden die Immissionsgrenzwerte bereits auf der Höhe des Bachwegs deutlich überschritten, somit sind die Voraussetzungen für eine Reduzierung der Geschwindigkeit schon dort gegeben. Dieser Aussage wird somit zugestimmt. Dennoch wird darauf hingewiesen, dass bereits seit der Fassung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptabel sind, wenn andere Belange der Maßnahme entgegenstehen (z. B. die Zunahme der Reisezeit für Verkehrsteilnehmer oder nachteilige Verlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche).</p> <p>Zu den Gesamtfahrzeitverlängerungen wird auf die Erläuterungen zur Maßnahme in der Binzener Straße verwiesen (siehe oben).</p> <p>Es wird keine Notwendigkeit zur Ausweitung der Abwägung gesehen. Diese befasst ausreichend mit allen notwendigen Abwägungsaspekten.</p> <p>Dieser Einschätzung wird nicht gefolgt. Reduzierungen der Lärmwerte sind bereits ab ca. 1 dB(A) wahrnehmbar und führen dementsprechend zu einer Entlastung. Zudem handelt es sich lediglich um einen kurzen</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 21
	<p>Zum einen ist die Maßnahme aufgrund der Minderungswirkung von 1,2 dB(A) nicht geeignet, einen erforderlichen Erfolg für die Gesundheit der Anwohner zu erzielen. Zum anderen halten wir die Maßnahme für nicht verhältnismäßig, da nur einzelne Personen betroffen sind (Änderung der Betroffenen >60 dB(A) tags von 2 auf 1 Personen und Änderung der Betroffenen >50 dB(A) nachts von 3 auf 2 Personen), sich die berechneten Lärmwerte sowohl Tags als auch nachts nicht im gesundheitskritischen Bereich bewegen und eine nach § 45 Abs. 9 StVO auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse notwendige Gefahrenlage, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt, nicht zu erkennen ist.</p> <p>K 6354 (Lörracher Straße) Bereits kurz nach dem Ortseingang liegen bei Haus-Nr. 44 Werte von > 65/55 dB(A) vor. Im weiteren Verlauf werden auf einer Strecke von ca. 200 m diese Werte zwar nicht mehr ganz erreicht, ein Lückenschluss ist hier aber unstrittig. Die erforderliche Minderungswirkung der Maßnahme ist mit 2,4 dB(A) aufgerundet auf 3 dB(A) gegeben, so dass die Maßnahme durchaus geeignet ist und immerhin zu einer Entlastung von 580 Personen führt. Bei der berechneten Fahrzeitverlängerung von ca. 36 Sekunden werden allerdings die Belange des fließenden Verkehrs in einem erhöhten Maße beeinträchtigt. Allerdings dürfte es sich hierbei um Idealwerte handeln, die nur während der Randzeiten gegeben sind. Sofern seitens des ÖPNV hier keine Bedenken geäußert werden, wäre diese Fahrzeitverlängerung akzeptabel.</p> <p>K 6327 (Schallbacher Straße) Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen auf der Kreisstraße bis zu den Bahngleisen ist unstrittig, unter anderem da es sich um ein kurzes Stück von 80 m handelt und das Gesamtbild (gleichmäßige Geschwindigkeitsbeschränkung auf allen klassifizierten Straßen von der Ortsmitte ausgehend) abrundet.</p>	<p>Maßnahmenabschnitt, der zu einer Reisezeitverlängerung von 2 Sekunden führt.</p> <p>Die Zustimmung des LRA zur vorgeschlagenen Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Von Seiten des ÖPNV-Betriebs ging in der Offenlage keine Stellungnahme ein.</p> <p>Die Zustimmung des LRA zur vorgeschlagenen Maßnahme wird begrüßt.</p>	
<p>A.2 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH STRAßEN (25.04.2022)</p>			
<p>Nach §51 StrG ist die Untere Straßenbaubehörde für die betriebliche und bauliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen zuständig und vertritt den Landkreis als Baulastträger der Kreisstraßen. Es werden verschiedene straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Gemeinde zur Lärminderung an der Landesstraße 134 und den Kreisstraßen 6347 und 6327 beschrieben. Lärmschutzmaßnahmen im Zusammenhang mit Lärmaktionsplanung unterliegen den Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü. Abwägungsprozess und Ermessensausübung sind beschrieben. Das Prüfschema ist für die Verkehrsbehörde bindend. Gemäß Erlass kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Betracht, wenn die Schwellenwerte 70 dB(A)</p>		<p>Die Erreichung der genannten Schwellenwerte von 70 bzw. 60 dB(A) deutet lediglich darauf hin, dass</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>am Tage oder 60 dB(A) in der Nacht erreicht oder überschritten werden. Zur Beurteilung konkreter Lärmbetroffenheiten aus Straßenverkehrslärm sind nach Erlasslage Gebäudelärmkarten nach RLS 90 zu erstellen. Anhand dieser ist die konkrete Anzahl und Lage deutlicher Betroffenheiten festzustellen sowie der Zielwert von 3 dB(A) zur Lärminderungswirkung nachzuweisen.</p> <p>Maßnahme 1: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h im Zuge L134 Ortsdurchfahrt Rümmingen (Anlage 12.3)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3) - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 - 7.3) - Die Lärminderungswirkung beträgt 2,4 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird nicht erreicht. - Die Landesstraße 134 ist die zentrale / einzige Verkehrsachse für das Kandertal. Aufgrund der hervorgehobenen Stellung ist die Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs von hoher Bedeutung. - Der Lärmaktionsplan verweist auf mögliche Verdrängungseffekte auf andere Streckenabschnitte (Kapitel 7) wie z.B. Kreisstraße 6344 einhergehend mit Zunahme von Lärmbelastungen in Wittlingen und Lö-Haagen. - Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplan BaWü differenziert zu untersuchen. Es erfolgte keine differenzierte Untersuchung z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag & 	<p>gewichtige Gründe gegen eine Anordnung sprechen müssten. Sie stellen keine Grenzwerte dar, die für verkehrsrechtliche Anordnungen aus Lärmschutzgründen vorauszusetzen wären.</p> <p>Es ist darauf hinzuweisen, dass eine Ermessensausübung immer im Einzelfall vorzunehmen ist. Der angeführte Kooperationserlass wie auch die Ergänzungen hierzu definieren keine Grenzwerte, ab denen verkehrsrechtliche Anordnungen erforderlich bzw. abzulehnen sind. Hierzu gibt ein Urteil des VGH Baden-Württemberg zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung in Uhltingen-Mühlhofen gute Vorgaben, die aber nicht mit den in der Stellungnahme genannten Schwellen übereinstimmen. Gemäß Urteil: „Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Verkehrsbeschränkung rechtfertigende Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV).“ Ab diesen Schwellen beginnt die Abwägung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans Rümmingens. Bei den vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen liegen im Umfeld zahlreiche betroffene Anwohner mit teils deutlicher Überschreitungen des jeweils geltenden Immissionsgrenzwertes der 16. BImSchV vor.</p> <p>Der genannte Zielwert von 3 dB(A) wird bereits mit 2,1 dB(A) erreicht, da die Lärminderungswerte auf ganze Zahlen aufzurunden sind. Außerdem sind bereits seit der Fassung des Kooperationserlasses aus dem Jahr 2012 auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) akzeptabel, wenn andere Belange der Maßnahme entgegenstehen (z. B. die Zunahme der Reisezeit für Verkehrsteilnehmer oder nachteilige Verlagerungen in andere schutzwürdige Bereiche).</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Die in der Stellungnahme aufgeführten Kriterien sind wie oben ausgeführt nicht als Grundlage für eine Ermessensausübung zu verkehrsrechtlichen Maßnahmen geeignet. Die Gemeinde muss daher bei den angewandten Maßstäben bleiben.</p> <p>Diese gingen in die Abwägung ein. Aufgrund der Geringfügigkeit wird die Maßnahme weiterverfolgt.</p> <p>Da die Immissionsgrenzwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich überschritten sind, wäre eine Reduzierung der Geschwindigkeit z. B. nur für die Nachtzeit nicht ausreichend zur notwendigen Minderung der</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 21
	<p>Nacht).</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird empfohlen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Abschnitte mit hoher Einwohnerdichte > 1.500 Einwohner/km² und Lärmschwerpunkten Tag / Nacht entsprechend Anlagen 4 und 5 zu reduzieren. <p>Maßnahme 2: zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h auf nördlichem Abschnitt L134 (Anlage 12.4)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Abschnitt befindet sich außerhalb der straßenrechtlichen Ortsdurchfahrt. - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 - 7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 1,2 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird weit verfehlt. - Die maßgebliche Wohnbebauung befindet sich hinter einer vorhandenen Lärmschutzwand. - Die Maßnahme zur Lärminderung ist dem Grunde nach unbegründet, widerspricht dem Gebot der Leichtigkeit des fließenden Straßenverkehrs, weshalb darauf zu verzichten ist <p>Maßnahme 3: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Lörracher Straße (Anlage 12.5)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenen über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht eine Betroffenen über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 -7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 2,4 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird verfehlt. - Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zur Lärminderung sind nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü differenziert zu untersuchen. Vorliegend erfolgte keine differenzierte Untersuchung z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag & Nacht). - Es wird empfohlen, straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen auf Abschnitte mit hoher Einwohnerdichte > 1.500 Einwohner/km² und Lärmschwerpunkten Tag / Nacht entsprechend Anlagen 4 und 5 zu reduzieren. - Perspektivisch führt das Vorhaben Teilortsumfahrung Rümmingen zu einer vollständigen Entlastung der Lörracher Straße vom Durchgangsverkehr. Es verbleibt allein der Quell- und Zielverkehr der Anwohner auf der künftigen Gemeindestraße. Die Gemeinde hat sich bei Umsetzung der Teilortsumfahrung zum Rückbau / Umgestaltung der Lörracher Straße verpflichtet. Die Teilortsumfahrung bietet die Chance zur Entwicklung einer verkehrsberuhigten, lebendigen Ortsmitte. <p>Maßnahme 4: zulässige Höchstgeschwindigkeit 30 km/h auf der Schallbacher Straße (Anlage 12.6)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Es wird auf die ergänzenden Regelungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü verwiesen. Eine Bindungswirkung von Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung entfaltet sich bei Hauptverkehrsstraßen 	<p>bestehenden Lärmbelastungen. Zudem wird bei der Höhe der vorliegenden Lärmbelastungen die Maßnahme Tempo 40 als nicht ausreichend erachtet.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Siehe obige Erläuterungen.</p> <p>Der Stellungnahme wird nicht gefolgt. Siehe obige Erläuterungen.</p> <p>Eine vollständige bauliche Umsetzung der Teilortsumfahrung wird nicht zeitnah erfolgen, daher ist eine kurz- bis mittelfristige Entlastung der Einwohner anzustreben.</p> <p>Die Aussage zu den Chancen durch die Realisierung der Teilortsumfahrung wird begrüßt.</p> <p>Unabhängig von der Bindungswirkung von Maßnahmen, können gemäß Kooperationserlass auch Straßen unter den Schwellenwerten in Lärmaktionsplänen betrachtet</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 21
-----	--------------------	--------------------	----------------

<p>i.S.v. § 47b Nr. 3 BImSchG mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr. Entsprechend dem Ergebnis des Verkehrsmonitorings BaWü 2019 beträgt für die Kreisstraße 6327 der DTW 3.846 Kfz/24h (Anteil Schwerverkehr 2,29%). Daraus ergibt sich ein jährliches Verkehrsaufkommen in Höhe von rd. 1,40 Millionen Kraftfahrzeuge pro Jahr. Im Sinne BImSchG handelt es sich damit bei der Schallbacher Straße nicht um eine Hauptverkehrsstraße. Im Zusammenhang mit der erheblichen Unterschreitung des 3 Millionen Grenzwertes und einer rechtsfehlerfreien Festlegung von Maßnahmen für einen Lärmaktionsplan kann die Schallbacher Straße daher nach den Bestimmungen des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü keine Berücksichtigung finden.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für den Tag keine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 70 dB(A) (Anlagen 6.1 -6.3). - Nach Gebäudelärmkarte RLS 90 für die Nacht eine Betroffenheiten über dem Schwellenwert > 60 dB(A) (Anlagen 7.1 -7.3). - Die Lärminderungswirkung beträgt 2,5 dB(A) (Kapitel 6.3.1). Der Zielwert wird verfehlt. - Es erfolgte keine differenzierte Untersuchung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen zur Lärminderung nach Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung BaWü z.B. Tempo 30 (Tag, Nacht, Tag & Nacht) oder Tempo 40 (Tag, Nacht, Tag & Nacht). - Der entsprechende Abschnitt befindet sich zwischen Landesstraße und Bahnübergang Kandertalbahn in einem Bereich, bei dem die bisherige zulässige Höchstgeschwindigkeit 50 km/h nicht erreicht werden kann. - Die Maßnahme zur Lärminderung ist dem Grunde nach unbegründet, weshalb darauf zu verzichten ist. 	<p>werden. Wenn keine Bindungswirkung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme vorliegt, obliegt die Ermessensausübung der zuständigen Fachbehörde. Die zuständige Verkehrsbehörde des Landratsamtes Lörrach hält diese Maßnahme laut Stellungnahme zum Lärmaktionsplan für „unstrittig“. Der Stellungnahme wird deshalb nicht gefolgt.</p> <p>Auch wenn es sich um einen kurzen Abschnitt handelt, auf dem die 50 km/h ggf. nicht vollständig erreicht werden, sind Beschleunigungsvorgänge in Form von Geräuschspitzen deutlich wahrnehmbar. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit können diese gemindert werden. Insgesamt wird das Fahrverhalten verstetigt. Dadurch können auch Gefahrensituationen in dem unübersichtlichen Knotenpunktbereich entschärft werden. Der Stellungnahme wird nicht gefolgt.</p>
--	---

A.3 LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH GESUNDHEIT
(25.04.2022)

<p>Der Fachbereich Gesundheit befürwortet grundsätzlich schallmindernde Maßnahmen. Dabei sollten aktive Schallschutzmaßnahmen bevorzugt werden.</p> <p>Als Informationsquellen über gesundheitliche Risiken für durch Lärm belastete Personen eignen sich u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Internetseite des Umweltbundesamtes „Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit“ https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/laermwirkungen#qehorschaden-und-stressreaktionen • Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm - das unterschätzte Risiko“: https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/laerm-unterschaetzte-risiko • Internetseite des Robert-Koch-Instituts mit Daten aus dem RKI-Gesundheitsmonitoring 	<p>Die Zustimmung wird begrüßt.</p>
---	-------------------------------------

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 21
	<p>https://www.rki.de/DE/Content/GesundAZ/L/Laerm/Laerm_inhalt.html</p> <ul style="list-style-type: none"> • Übersichtsarbeit im Deutschen Ärzteblatt „Auswirkungen von Lärm auf das Herz-Kreislauf-System“ (Deutsches Ärzteblatt, Jg. 116, Heft 14, ö. April 2019) https://www.aerzteblatt.de/archiv/206499/Auswirkungen-von-Laerm-auf-das-Herz-Kreislauf-System • “Gesundheitliche Auswirkungen von Umgebungslärm im urbanen Raum (Bundesgesundheitsblatt, Jg.2020, Heft 63, 2. Juli 2020) https://www.springermedizin.de/gesundheitliche-auswirkungen-von-umgebungslaerm-im-urbanen-raum/18141924?fulltextView=true • Empfehlungen aus der WHO-Leitlinie für Umgebungslärm für die Europäische Region (2018): Für durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel empfiehlt die LEG die durchschnittliche Lärmbelastung Lden auf 53 Dezibel und die nächtliche Lärmbelastung Lnight auf 45 Dezibel zu verringern, da Lärmpegel oberhalb dieser Werte mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen bzw. Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden sind. https://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region 		
A.4	<p>LANDRATSAMT LÖRRACH - FACHBEREICH UMWELT / GEWERBEAUF SICHT (IMMISSIONS-SCHUTZ) (25.04.2022)</p>		
	Keine Stellungnahme abgegeben.		
A.5	<p>REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG - ABTEILUNG MOBILITÄT, VERKEHR, STRAßEN (07.04.2022)</p>		
	<p>wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans der Gemeinde Rümmingen beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den im Erläuterungsbericht des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung: 1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Rümmingen vom Februar 2022 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Lörrach als staatliche Behörde. Für die Anordnung</p>	Dies wird zur Kenntnis genommen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
		Seite 8 von 21

benötigt das Landratsamt die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde.

Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit.

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.

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).

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.

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- 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.

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

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Verkehrsregelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</p> <p>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärm-berechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 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. 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.</p> <p>Wir bedanken uns für das Onlinetreffen im Vorfeld der Anhörung und verweisen auf die dort gemachten Aussagen. Im Übrigen schließen wir uns der mit uns abgestimmten Stellungnahme des Landratsamts Lörrach an.</p> <p>2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm betroffenen Gebäuden nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden.</p>		<p>Dies wird begrüßt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärm-schutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohnge-bieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Be-tracht, die vordem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Lei-stung des Straßenbaulasträgers.</p> <p>Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt, ist davon abhängig, ob von der Straßenverkehrsbehörde im weiteren Verfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Verkehrsbeschränkung festgesetzt wird. Erst danach können die für eine Lärmsanierung maßgeben-den Beurteilungspegel entsprechend der RLS-19 be-rechnet und die jeweiligen Anspruchsberechtigungen er-mittelt werden.</p>	<p>Aus Sicht der Gemeinde ist hierbei die Situation zum Zeitpunkt der Antragstellung maßgebend.</p>

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

<p>B.1 BÜRGER/IN A (08.04.2022)</p>	
<p>zunächst herzlichen Dank für Ihre Bemühungen und Ih-ren guten Willen die Betroffenen Bürger von Rümmin-gen von den sich aus der Aufstellungspflicht eines Lärmaktionsplanes und daraus resultierenden potentiellen Verbesserungen partizipieren lassen zu wollen.</p> <p>Mit Interesse verfolgte ich den durch die Gemeinde beauftragte und von der Firma Fichtner erstellten und am 22.02. im Rahmen der Gemeinderatssitzung, sowie am 17.03.2022 online per WebEx vorgetragene Erläute-rungsbericht zum Lärmaktionsplan. Da ich etlichen Punkten der Argumentation, und den daraus resultie-renden Empfehlungen nicht teilen kann, erlaube ich mir im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung diese zu be-nennen und zu begründen.</p> <p>Um eines grundsätzlich gleich vorwegzunehmen: Es geht mir mit Nichten darum jeglichen betroffenen Par-teien ihr Recht auf Schutz aberkennen zu wollen, etwas zu boykottieren, primär eigene Interessen zu verfolgen, vermeintlich Recht zu haben, oder gar mir Wissen-schaftliche Expertise anmaßen zu wollen!</p> <p>Dennoch komme ich leider nicht umhin die Resultate und die darin getroffen Abwägungen. konstruktiv Kritik zu üben, wobei es mir und das möchte ich ausdrücklich betonen fern liegt irgendjemand per-sönlich anzugreifen, seien dies die Ersteller der Firma Fichtner oder deren Auftraggeber oder gar betroffenen</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Bürgern Ihrem legitimen Schutzanspruch in gebührendem Maße zu berauben. Dennoch sei erwähnt, dass sowohl am 22.02. als am 17.03. jeweils lediglich 4 Gäste (ohne mich und Vertreter der Gemeinde) sich für diese Thema interessiert hatten, auch wenn das allein auch noch kein Desinteresse impliziert, obgleich es meines Wissens auch keine Unterschriftenliste sich beklagender direkt Betroffener gibt. Somit basieren die Bemühungen primär auf als empirisch gegeben Annahmen und ggf. Beschwerden einzelner Bürger.</p> <p>Dennoch geht es mir einzig um eine soweit möglich objektive Beurteilung, und wenn notwendig und gerechtfertigt verhältnismäßigen Maßnahmen unter Berücksichtigung eines breiten öffentlichen Interesses, sowie Wahrung der Aufgaben, die in diesem Falle nun mal Land als auch Kreisstraßen haben.</p> <p>Zitat : https://www.loerrach-landkreis.de/de/Service-Verwaltung/Fachbereiche/Straßen/Kreisstraßen «Der Landkreis braucht eine gute und leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Sie ist eine notwendige Grundlage für die wirtschaftliche Entwicklung des Kreisgebiets, die Sicherstellung der Mobilität der Kreisbevölkerung und den straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr. Eine weitere Funktion der Kreisstraßen ist, die Verbindung zu den Bundes- und Landesstraßen herzustellen.»</p> <p>Ich denke diese Grundsatzaufgabe gilt erst recht und nicht minder für Landstraßen.</p> <p>Auch wenn ich aktuell nicht zu den Anwohnern gehöre, die vom Lärm betroffen sind, weiß ich aus eigener jahrelanger Erfahrung was es heißt an einer stark frequentierten Landstraße mit Höchstgeschwindigkeit 60 km/h mit bis nachts und früh morgens laut hupender Trambahn am unbeschränkten Bahnübergang zu Wohnen und bezeichne mich selbst als sehr geräuschempfindlich. Darüber hinaus auch aus Gesprächen mit mehreren Anwohnern über deren jeweiliges Empfinden, sowie Aussagen von einem direkt massiv betroffenen Anwohner der Lörracher Str. mit Wortmeldung am 17.03., dass primär die Lärmspitzen (Beispiel nächtliches Türschlagen am Zigarettenautomaten) das eigentliche Problem sind und nicht das Grundrauschen der Abrollgeräusche ob nun mit 30 oder 50 km/h, doch dazu später noch mehr.</p> <p>Meine Kritikpunkte und Anmerkungen:</p> <p>Grundsätzlich stellt sich mir die Abwägung im Erläuterungsbericht zu Einseitig dar, denn er berücksichtigt m.e. nur unzureichend das öffentliche Interesse der Funktion einer Land-Kreisstraße und den durch die vorgeschlagene Maßnahme der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h belastete Durchgangsverkehr durch Pendler oder sonstige.</p> <p>Diese wie noch folgende weitere nicht bzw. hinreichend gewürdigten Abwägungsaspekte sind jedoch primär</p>	<p>Es wird auf die diversen Initiativen der vergangenen Jahre auf Basis von Gemeinderatsbeschlüssen und die im Entwicklungskonzept Rümmingen 2025 enthaltenen Ziele und Maßnahmen verwiesen.</p>	<p>Den einzelnen Anregungen wird nicht gefolgt. Zu inhaltlichen Anmerkungen ist nachfolgend jeweils spezifisch die entsprechende fachliche Einordnung gegenübergestellt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>systembedingt durch die vom Bund/Länder unter Einhaltung bestimmter Rahmenbedingungen definierten Übertragung der Eigenverantwortlichkeit auf die Gemeinden solche Lärmaktionspläne zu erstellen und nicht einer mangelnden Qualität der Arbeit des Planungsbüros oder des Auftraggebers der Gemeinde nachweisbar schuldhaft anzulasten, deren beider Interessen ja per se empirisch als gegeben erachtet werden kann, erst recht sich dieser gerade allerorts so leicht umsetzbaren und populären Maßnahmen zu bedienen. Dennoch zielt die vermeintlich stattgefunden Abwägung eindeutig darauf hin, ein weiteres Ermessen der Straßenverkehrsbehörden als Entscheidungsträger und damit deren Entscheidungshoheit auszuhebeln (vgl. 2.3.6)</p> <p>Viele als Fakten dargestellte und als so «deutlich» betonte Tatbestände, wie z.B. Anzahl an Betroffenen, Verkehrsvolumen, detaillierte örtliche Begebenheiten können rein kapazitätsbedingt ja gar nicht mehr von den nachgelagerten Entscheidungsträgern nachgeprüft werden. Daher werden aller Wahrscheinlichkeit nach lediglich noch die in den Rahmenbedingungen geforderten Abwägungskriterien auf deren prinzipielle Erwähnung und Würdigung in einem Lärmaktionsplan überprüft. Denn inhaltlich folgen letztendlich wohl alle Lärmaktionspläne demselben Muster und bedienen sich allgemeinen auf Basis von Großstädten wie Berlin, Frankfurt etc. gewonnenen Erkenntnissen und benutzen diese 1:1 in ihren Argumentationsketten und den daraus resultierenden vorgeschlagenen Maßnahmen. Unter dieser Annahme meinerseits, die ja nur schwer beweisbar ist, wären bundesweit und auch in anderen Ländern auf diese Weise gewürdigten Lärmaktionspläne reine Makulatur und damit Steuerverschwendung und es wäre einfacher und günstiger generell überall im Bereich von Wohngebieten die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu begrenzen, da dies ja meist die einzig finanzierbare Maßnahme darstellt.</p> <p>Infolgedessen komme ich nicht umhin auch folgende Kritik an der zu Grunde gelegten Datenbasis zu üben bzw. diese zu hinterfragen, um meinen später genannten Gegenvorschlägen entsprechend Nachdruck zu verleihen.</p> <p>Die Verkehrsmengen wurden von 2015 auf 2019 hochgerechnet: erstens sind entgegen der Behauptung im Rahmen des Vortrages 2019 nicht die aktuellsten Zahlen, denn es gibt es bereits veröffentlichte 2020 Werte. https://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung/verkehrsmonitoring/ergebnisse</p> <p>Zum anderen gingen die Verkehrsmengen auf den relevanten Landstraße L134 sowie Kreisstraßen 6354, 6327 seit 2015 kontinuierlich zurück, (s. Anlage)</p>	<p>Diesem Punkt kann nicht zugestimmt werden. Es gilt auch bei Maßnahmen, die gegenüber der zuständigen Verkehrsbehörde eine Bindungswirkung entfalten, dass diese nur dann durch die Behörde umzusetzen sind, wenn die Tatbestandsvoraussetzungen einer Gefahrenlage gegeben sind und die Maßnahme ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde.</p> <p>Diesem Punkt wird nicht zugestimmt. Die Basis von Lärmaktionsplänen sind unter anderem die Verkehrsmengen auf den zu untersuchenden Straßen, welche je nach Kommune sehr unterschiedlich sein können. Bei kleineren Ortschaften kann nicht pauschal von geringen Lärmproblemen ausgegangen werden. Gerade im Umfeld von Ortsdurchfahrten bestehen oftmals sehr hohe Lärmbelastungen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen beziehen sich immer auf die örtlichen Gegebenheiten, wie z. B. den Abstand der Straße zu den Gebäuden. Bei der notwendigen Abwägung der untersuchten Maßnahmen werden zudem weitere Aspekte wie z. B. die Anzahl der betroffenen Einwohner, die Verhältnismäßigkeit des Eingriffs in die Funktion der Straße, die Kosten usw. betrachtet.</p> <p>Die Verkehrsmengen wurden dem Verkehrsmodell von 2015 entnommen und fortgeschrieben. Dabei wurde die Entwicklung der Verkehrsmengen mithilfe der Werte aus dem Verkehrsmonitoring der Straßenverkehrszentrale BW von 2015 bis 2019 berücksichtigt. Eine Fortschreibung bis zum Jahr 2020 wäre nicht sinnvoll, da ein pandemiebedingter Rückgang der Verkehrsmengen zu verzeichnen war und die Zahlen 2020 somit nicht repräsentativ sind.</p> <p>Wenn man das Jahr 2020 pandemiebedingt ausklammert, so zeigt sich in der Entwicklung vom Jahr 2015 zum Jahr 2019 je nach Zählstelle entweder eine leichte Zunahme oder eine leichte Abnahme der Verkehrsmenge (jeweils ca. 5%).</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 13 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Bitte um Offenlegung zu Grunde gelegten Messpunkte/Jahr der Basisvolumen sowie der Herleitung der Hochrechnung.</p> <p>Die an den Straßen angrenzenden und primär betroffenen Gebäude scheinen die Anzahl der eingetragenen Bewohner teilweise nicht zu stimmen, sowie veraltet zu sein.</p> <p>Mir zufällig aufgefallene Beispiele sind:</p> <p>Karl-Friedrich Böhringer Str. 23: 5 statt 2 Bewohner Lörracher Str. 24: Nebengebäude statt Wohngebäude mit Einwohner (wohlgemerkt ein hochwertiger Neubau eines seit Kindheit hier an der Straße Wohnhaften Bürgers) Mösclin Areal: ca. 21 betroffenen Einwohner (aktuell noch unbenutztes Wohnhaus mit Viehstall) - Alte Ziegelei Areal Nr. 13, 17, 19 noch nicht bebaut.</p> <p>Die Aussage während des Vortrages hieß doch, dass in Zukunft gerichtete Ereignisse und Einwohnerzahlen nicht berücksichtigt werden dürfen. Meine Nachfrage, während der WebEx Präsentation wurde damit begründet, dass die Volumen an Betroffenen bzw. in den Immobilien eingetragenen Anzahl Einwohnern von der LUBW in 2017 veröffentlichten Zahlen aus 2015 stammen und diese nicht Objektgenau sondern nur nach Bereichen anhand der Wohnflächen der Objekte verteilt wurden. Dieses Vorgehen kann ich mir aus Vereinfachungsgründen in einer Großstadt entlang einer Straße mit ganzen Häuserblocks als noch akzeptabel erachten, nicht jedoch bei ca. 100 meist Einfamilienhäusern die direkt den Grenzwertüberschreitenden Verkehrslärm ausgesetzt sind.</p> <p>Ein Gebiet umfasst aber zwangsläufig auch dahinterstehende Gebäude in zweiter Reihe, für welche gern, der Lärmkartierung die Pegel nicht mehr überschritten werden. Darüber hinaus gehe ich davon aus, dass auch die Anwohner Rehweg, Hasenweg, oberer Teil der Karl-Friedrich Böhringer Straße ebenfalls zu den Betroffenen gezählt wurden, die primär von der Lärmquelle K6354 nach dem südlichen Ortsausgang bergwärts zur A98 bzw. von dorthier kommend resultieren und somit gar nicht von einer zur Diskussion stehenden Maßnahme profitieren könnten (trotz Begründung gern. 6.2.1).</p> <p>Man kann m.e. daher nicht wir mir am 17.03. entgegengehalten wurde davon ausgehen, dass keine nennenswerten Änderungen an den Betroffenenzahlen zu</p>	<p>Leichte Schwankungen bei den Verkehrsmengen und Einwohnerzahlen ändern nur sehr wenig an den grundsätzlichen Aussagen bzw. Empfehlungen. Beispielsweise führt eine Erhöhung/Abnahme der Verkehrsmengen um 10% lediglich zu einer Steigerung/Minderung der Beurteilungspegel um 0,4 dB(A). Zudem ist nicht davon auszugehen, dass sich seit dem Jahr 2015 eine relevante Abnahme der Einwohnerzahlen in Rümmingen insgesamt bzw. speziell im Umfeld der Ortsdurchfahrten ergeben hat. Hierzu liegen der Gemeinde keine Hinweise vor.</p> <p>Dies gilt für Einzelfälle und ist für die Gesamtbetrachtung vernachlässigbar.</p> <p>Das aufgeführte Beispiel zeigt sehr gut, dass es natürlich nicht nur einzelne Abweichungen der Einwohnerzahlen in den Gebäuden nach unten, sondern auch nach oben gibt. Damit gibt es einen gewissen Ausgleich über die Gesamtbetrachtung der Gebäude. Die Einwohnerdatengrundlage ist somit für die gegebenen Fragestellungen völlig ausreichend.</p> <p>Es gilt weiterhin die Aussage, dass in Lärmaktionsplänen Bestandssituationen zu betrachten sind. Die prognostizierten Einwohnerzahlen im Bereich des Mösclin Areals (Schallbacher Straße) und im Bereich Alte Ziegelei wurden im Lärmaktionsplan aufgenommen, um eine bereits absehbare Erhöhung der Einwohnerzahlen nicht erst in der nächsten Stufe der Lärmaktionsplanung in ca. fünf Jahren zu berücksichtigen.</p> <p>Bei der Umlegung der Einwohnerzahlen auf die Wohnhäuser werden die Flächengrößen und die Stockwerkszahlen der Gebäude berücksichtigt. Dies stellt somit im Regelfall, auch für Orte wie Rümmingen, eine ausreichend genaue Methode dar.</p>
--	---

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 14 von 21
	<p>erwarten wären, würde man die tatsächlichen Einwohnerzahlen pro relevanter Immobilie ansetzen. Gem. diesem Artikel haben Verbrennungsmotoren angeblich zwischen 50 und 90 km/h ihr Effizienz-Optimum. https://gegen-tempo-30.de/umweltsuende-tempo-30 daher auch die Frage: Welche Analyse stimmt denn nun, betr. erhöhten Schadstoffausstoß bei 30 km/h vs 50 km/h. (Aufwirbelungsfeinstaub mal außer Acht gelassen) Vermutlich unterschiedliche Ergebnisse des Umweltbundesamtes vs. ADAC. Wenn man die vielen Quellen im Netz sowie die rhetorische Verargumentation des Umweltbundesamtes genau liest, basieren die vermeintlichen niedrigeren Emissionswerte bei 30 km/h stets ausschließlich unter der Prämisse einer Verstetigung des Verkehrs auf Basis der Studie von Großstädten wie Berlin, Stuttgart etc. Die im Ergebnis zu Grunde gelegte prognostizierte Verstetigung des Verkehrs basiert m.e. auf der Studie des Umweltbundesamtes oder ähnlichen Quellen. Im Falle einer Großstadt mit vielen nicht bedarfsgeschalteten Ampeln, und einmündendem Querverkehr mit jeweils entsprechend hohen einfahrenden Volumen mag eine Verstetigung realistisch, jedoch wohl kaum in einem Dorf wie unseres. Dazu ist das Volumenpotential der einmündenden Anwohner in den Hauptverkehrsfluss der Land- und Kreisstraße viel zu gering, als dass diese Volumen einer Verstetigung realistisch entgegensteht, erst recht nicht gern, der gelenden Vorfahrt der Land- und Kreisstraße. Unsere beiden bedarfsgesteuerten Fußgängerampeln und 1 Zebrastreifen können wohl ebenfalls nicht messbar die theoretische Begründung einer Verstetigung herangezogen werden. Auch der primäre Verkehrsknotenpunkt Kreuzung L134- K6354 im Dorfkern, welcher einer Verstetigung bis zum Stau während der Stoßzeiten entgegenwirkt, lässt sich wohl kaum mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung verbessern oder gar begründen. Einzig eine reduzierte Geschwindigkeit der L134 von Binzen Richtung Wittlingen Fahrendem Verkehr könnte es dem kreuzenden Verkehr der K6354 erleichtern die Stoppstrasse zu Kreuzen. Eine wie unterstellte möglichen negative Auswirkung im Falle von unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten der L134 vs. K6354 kann ich beim besten Willen nicht erkennen (vgl. 6.2.2).</p> <p>Ein m.e. gewichtiges Argument gegen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h ist, daß dann ein sicheres Überholen zumindest des stetig schnell zunehmenden Fahrrad-Pedelerverkehrs auf sichere Weise nicht mehr möglich sein wird, da die Differenzgeschwindigkeit von 30 km/h vs. 20-25 km/h zu gering ist um somit unter Einhaltung sämtlicher Abstandsregeln der für einen Überholvorgang an keiner Stelle im Ort ausreichend weit überblickt werden kann. Bei einer Innerorts geboten Abstandsregel von 1 Sekunde und einer Differenzgeschwindigkeit von 5 km/h ergäbe sich ein Überholweg von ca. 140 Metern. Hinzu kommt noch der Weg, bis die Entscheidung zum Überholen</p>	<p>Es gilt die Aussage, dass durch ein geringeres Geschwindigkeitsniveau ein stetigerer Verkehrsfluss erzielt werden kann, d. h. aber somit auch, dass dies nicht zwingend in jedem Fall eintritt. Es gibt keine Hinweise, dass ein stetigerer Verkehrsfluss bei Tempo 30 statt 50 in der Gemeinde Rümmingen grundsätzlich nicht erreichbar ist. Auch auf der Ortsdurchfahrt Rümmingens entstehen Störungen z. B. durch ein- und ausparkende Fahrzeuge. Bei einem geringeren Geschwindigkeitsniveau entstehen durch diese Art von Störungen geringere Geschwindigkeitsdifferenzen und somit weniger intensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Dieser Effekt führt in der Tendenz zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Dennoch kann nicht für alle Bereiche der Ortsdurchfahrten in Rümmingen mit Sicherheit eine Verstetigung des Verkehrsflusses bestätigt werden. Aber auch bei einer punktuellen leichten Verschlechterung des Verkehrsflusses, ist allenfalls mit einer geringfügigen Verschlechterung der Luftschadstoffsituation zu rechnen. Auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner im Verhältnis zu den erzielbaren, gut wahrnehmbaren Verbesserungen der Lärmsituation wird dies als hinnehmbar angesehen. Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass in der klaren Mehrheit der untersuchten Fälle ein Rückgang der Luftschadstoffe bei Tempo 30 zu verzeichnen war.</p> <p>Der ADAC ist ein Club, der die Interessen der Fahrer von Kraftfahrzeugen vertritt. Somit ist die Objektivität des ADAC anders zu bewerten als die des Umweltbundesamtes als eine Behörde der Bundesrepublik Deutschland.</p> <p>In Zeiten sehr hohen Verkehrsaufkommens, also im Wesentlichen zur morgendlichen und nachmittäglichen Spitze, kommen die positiven Effekte einer Geschwindigkeitsbeschränkung selbstverständlich nicht voll zur Geltung. Zu allen anderen Tageszeiten, insbesondere nachts, entfaltet sich jedoch die Wirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>In solchen Fällen ist von einem Überholen abzusehen. Hier ist die Aussage in der Straßenverkehrsordnung ganz deutlich: „Überholen darf nur, wer übersehen kann, dass während des ganzen Überholvorgangs jede Behinderung des Gegenverkehrs ausgeschlossen ist. Überholen darf ferner nur, wer mit wesentlich höherer Geschwindigkeit als der zu Überholende fährt.“</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 15 von 21
	<p>getroffen wurde sowie der Beschleunigungsvorgang an sich sowie etwaiger Abstand des einem entgegenkommenden Kraftfahrers, der ebenfalls bei 30 km/h 8,33m/Sek. zurücklegt. Das ist ohne Kurvenkrümmung, Strassenhöhenunterschieden weder von auf der L134 Dorfkern -Wittlingen noch auf der K6354 Dorfkernkreuzung bis Südlicher Ortsausgang zur Luke überblickbar. Defacto käme das dann einer Geschwindigkeitsreduzierung einer Land- und Kreisstrasse auf 20-25 km/h im Falle von Radverkehr gleich, was m.e. definitiv inakzeptabel ist.</p> <p>Auch käme es einer generellen Gefährdungssteigerung des Radverkehrs gleich zusätzlich zur neuen vom Kreis initiierten Radwegkreuzung, die bisher kaum benutzt wird. Mir sind nur ein Pärchen von insgesamt 7 Radfahrern aufgefallen die sie angenommen bzw. korrekt benutzt hatten.</p> <p>Das Argument, daß eine geringere Höchstgeschwindigkeit die Sicherheit erhöht ist zwar theoretisch empirisch gegeben, aber auch nur dann meist nachweisbar oder begründbar im Falle von Unfallschwerpunkten, welche mir im Dorf nicht bekannt sind. Gern. o.g. Überholproblematik schafft man geradezu das Potential und die damit einhergehende Billigung auf Kosten des Kraftverkehrs die Geschwindigkeitslimits oder Sicherheitsabstände nicht einzuhalten. Das kann und darf ja wohl nicht im Sinne der Allgemeinheit sein, die ebenfalls ein Schutzbedürfnis genießt.</p> <p>Auch halte ich in dem Zusammenhang die Argumentation der Studie, daß aktuell das Ausnutzen der aktuellen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h als nicht gegeben, hingegen eine nach der Einführung von 30 km/h ergebende Mittlere Geschwindigkeit (die dann über 30 km/h) liegt als ein Billigendes in Kaufnahmen und gar provozieren der Nichteinhaltung von Regeln und Gesetzen. Dies hat fast schon sowas wie Beihilfe zu einer Ordnungswidrigkeit oder bei massiver Überschreitung einem Straftatbestand zum eigenen Vorteil an sich. Darüber hinaus darf man nicht vergessen, dass wir, wie auch Wittlingen oder Eimeldingen keine Möglichkeit der Umfahrung wie z.B. Binzen durch die A98 hat.</p> <p>Man darf bei allem Bestreben es allen und jedem recht machen zu wollen nicht überall und zunehmend immer sämtliche anderen Interessen und Verantwortungen derart außer Acht lassen.</p> <p>Bei allem Verständnis, wir schaffen es auch in unserer eigenen kleinen Gemeinde nicht und teilweise noch nicht einmal von Elternteilen mit Kindern wenn's dem Individuum gerade mal pressiert die 30 km/h im Ort einzuhalten.</p>	<p>Diese Aussage wäre nur dann zutreffend, wenn permanenter Radverkehr auf den Ortsdurchfahrten in Rümmingen vorliegen würde. Das ist bei Weitem nicht der Fall. Die Gemeinde Rümmingen würde jedoch eine zunehmende Verlagerung auf das Fahrrad sehr begrüßen. Dies hätte eine Abnahme des Kfz-Verkehrs zur Folge und somit eine Abnahme der Lärmbelastungen.</p> <p>Für den Radverkehr sind die Auswirkungen durch eine Reduzierung der Geschwindigkeit als grundsätzlich positiv einzuschätzen. Die Verträglichkeit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ist bei Tempo 30 besser als bei Tempo 50, da die Geschwindigkeitsunterschiede sich annähern. Zudem ist das Risiko von Unfällen bei niedrigeren Geschwindigkeiten geringer. Die Unfallschwere nimmt zudem bei geringeren Geschwindigkeiten tendenziell ab.</p> <p>Die Gemeinde wird nicht auf eine verkehrsrechtliche Beschränkung zum Schutz der Anwohner verzichten mit dem Argument, dass einige Verkehrsteilnehmer sich verkehrswidrig verhalten werden. Hier gilt die grundsätzliche Aussage, dass die Verkehrsteilnehmer sich regelkonform im Straßenverkehr zu verhalten haben. Im Einzelfall ist dies durch die Polizei und die Verkehrsbehörde durchzusetzen.</p> <p>In der Realität ist es so, dass die Durchschnittsgeschwindigkeiten oftmals über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit liegen. Dies ist zunächst eine Darstellung der Tatsachen und eine Billigung dieses Verhaltens wurde zu keinem Zeitpunkt geäußert. Der Vorwurf einer Beihilfe einer Ordnungswidrigkeit oder einer Straftat ist in diesem Zusammenhang völlig unangebracht und wird zurückgewiesen. Verkehrsteilnehmer haben sich regelkonform zu verhalten. Das Gegenteil der geäußerten Vorwürfe ist der Fall: Die Gemeinde wirkt auf eine Erhöhung der Geschwindigkeitskontrollen durch die Verkehrsbehörde hin. Die bereits vorhandenen stationären Anlagen und Geschwindigkeitsanzeigen stellen weiterhin einen Beitrag zur Einhaltung der Geschwindigkeiten dar.</p> <p>Im Rahmen der Untersuchung der Geschwindigkeitsbeschränkungen erfolgte eine Abwägung mit den Interessen der Verkehrsteilnehmer. Es ist darauf hinzuweisen, dass der Nachteil für die motorisierten Verkehrsteilnehmer in einer Erhöhung der Reisezeiten liegt, die zudem vergleichsweise gering ist. Dieser Eingriff in die Reisezeit ist dieser Eingriff auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner hinnehmbar im Vergleich zu einer teils über Jahre einwirkenden</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 16 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Auch sind wir alle im Durchschnitt nicht besser als jeder andere. Daher würde wohl auch kaum einer der stark betroffenen, die sich ggf. an meinen Einwänden echauffieren an irgendeinem anderen Ort freiwillig den Anwohnern zu liebe und aus Rücksicht langsamer fahren.</p> <p>Auch fehlen mir die Deutlichmachung der Angaben sämtlicher verlängerten Gesamt-Durchfahrzeiten die doch ebenfalls geschickt nur durch Ausweis von Teilstrecken beschönigt wurden, liegen diese dann doch in Summe deutlich über dem allgemein als akzeptabel empfundenen Grenzwert von 30 Sekunden. Daher fordere ich zumindest die deutliche Ausweisung der verlängerten Durchfahrzeiten über die gesamten Durchfahrtrouten, - selbstverständlich vorbehaltlich Ihrer rechnerischen Nachprüfung wie folgt:</p> <p>Annahme: L134 Binzen-Wittlingen 580 Meter wurden bis zur Kreuzung Dorfmitte mit je % d.h. 290 Metern angenommen. theoretisch verlängerte Durchfahrzeiten (ohne zusätzliche Zeit für Beschleunigung nach Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Werte in Sekunden</th> <th style="text-align: center;">30 km/h</th> <th style="text-align: center;">40 km/h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Lörrach nach Schallbach</td> <td style="text-align: center;">40.32</td> <td style="text-align: center;">15.12</td> </tr> <tr> <td>Lörrach nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">51.96</td> <td style="text-align: center;">20.46</td> </tr> <tr> <td>Lörrach nach Binzen</td> <td style="text-align: center;">50.4</td> <td style="text-align: center;">18.9</td> </tr> <tr> <td> </td> <td> </td> <td> </td> </tr> <tr> <td>Binzen Nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">29.4</td> <td style="text-align: center;">12</td> </tr> <tr> <td>Schallbach nach Binzen</td> <td style="text-align: center;">17.76</td> <td style="text-align: center;">6.66</td> </tr> <tr> <td>Schallbach nach Wittlingen</td> <td style="text-align: center;">19.32</td> <td style="text-align: center;">8.22</td> </tr> </tbody> </table> <p>Alternativ-Vorschlag: Tempo 40 km/h mit Zusatz «Lärmschutz» und Priorisierung Reparatur Asphaltdeckschichten (ggf. auch Punktuell) mit Fokus auf Schächte, Einläufe etc., sowie Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung jeweils bis bzw. ab dem Ortseingangsschild L134 von Binzen bzw. K6327 von Schallbach</p> <p>Eine generelle Sensibilisierung des Kraftverkehrs, gleichzeitiger Akzeptanz, unter Wahrung sämtlicher Interessen aller Beteiligten, seien es Anwohner, Radverkehr, Pendlerverkehr, halte ich alternative eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» als weitaus zielführender und vertretbar.</p> <p>Dass es mit der Akzeptanz als auch der Einhaltung von 30 km/h durchaus nicht leicht ist, insbesondere wenn man die Notwendigkeit intuitiv als nicht mehr gegeben erkennt. Das zeigen m.e. auch die bereits mehrfach stattgefundenen Geschwindigkeitskontrollen in Binzen, - Ortsausgang Richtung Luke, wie jüngst am 03. März. wiederum auffallend, daß man das stets Gewinnbringend kurz vor Ortsausgang macht und nicht an den risikoschwerpunkten und Engstellen innerorts Metzgerei, Bäckerei, Friseur, Bank, Apotheke etc. - fragt sich wie immer worum es denn wirklich geht.</p>	Werte in Sekunden	30 km/h	40 km/h	Lörrach nach Schallbach	40.32	15.12	Lörrach nach Wittlingen	51.96	20.46	Lörrach nach Binzen	50.4	18.9				Binzen Nach Wittlingen	29.4	12	Schallbach nach Binzen	17.76	6.66	Schallbach nach Wittlingen	19.32	8.22	<p>hohen, Lärmbelastung, mit zum Teil potentiellen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anwohner.</p> <p>Ein nicht unerheblicher Teil des Verkehrs in Rümmingen hat Quelle bzw. Ziel in Rümmingen selbst. Dieser durchfährt nie den gesamten Ort. Der verbleibende Verkehr ist weitgehend der Durchgangsverkehr, der Binnenverkehr ist gering. Die Erhöhung der Reisezeit bei einer Gesamtdurchfahrt der Wittlinger und Binzener Straße ist im Bericht bereits angegeben. Hier wären lediglich 2 Sekunden hinzuzurechnen, wenn auch die Beschränkung auf Tempo 50 im nördlichen Bereich der Wittlinger Straße umgesetzt wird. Die Route Binzener und Lörracher Straße ist nicht sinnvoll und die Reisezeiterhöhung für diese Durchfahrt wird deshalb nicht ausgegeben. Die Reisezeiterhöhung bei der Gesamtdurchfahrt über die Wittlinger und Lörracher Straße beträgt 48 Sekunden. Diese Information wird im Bericht ergänzt. Diese Information führt zu keinen abweichenden Aussagen bzgl. der Abwägung und der Empfehlung von Maßnahmen. Reisezeiterhöhungen durch Gesamtdurchfahrten des Ortes über die Schallbacher Straße werden nicht näher betrachtet, da die Beschränkung in der Schallbacher Straße lediglich zu einer Reisezeiterhöhung von 4 Sekunden führt.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Die Variante mit Tempo 40 kann in bestimmten Situationen einen</p>
Werte in Sekunden	30 km/h	40 km/h																							
Lörrach nach Schallbach	40.32	15.12																							
Lörrach nach Wittlingen	51.96	20.46																							
Lörrach nach Binzen	50.4	18.9																							
Binzen Nach Wittlingen	29.4	12																							
Schallbach nach Binzen	17.76	6.66																							
Schallbach nach Wittlingen	19.32	8.22																							

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 17 von 21
	<p>Aus diesen Überlegungen heraus halte ich meinen Vorschlag «Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» für Gewinnbringend für alle, denn Selbstkasteiung in Form einer 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung kommt bei derart drastisch verlängerten Durchfahrzeiten einer Verkehrslähmung gleich und erscheint mir als kein ein nachhaltiges und damit probates Mittel.</p> <p>Auch würde sich eine m.e. unfaire Ungleichbehandlung des gleichen Lärmschutzbedürfnisses der Anwohner L143 Binzener Str. 13 bis Ortsausgang, sowie K6327 Schallbacher Str. nach Bahngleisen bis Ortsausgang bei einer weiteren Durchfahrzeitverlängerung von geschätzten 160 Metern ca. 2.9 Sek sowie ca. 175 Metern 3.1 Sek. erübrigen, da man dann noch immer weit unter den allgemein als akzeptabel erachteten 30 Sekunden Fahrzeitverlängerung läge.</p> <ul style="list-style-type: none"> - De Facto, kaum Verlangsamung der vermeintlich angenommen mittleren Geschwindigkeit gegenüber 50 km/h, kaum verlängerte Durchfahrzeiten bei 40 km/h - Sensibilisierung, und Akzeptanz des Verkehrs diese Höchstgeschwindigkeit nicht zu übertreten und daraus resultierenden verminderten Ausreisser von Geschwindigkeitsspitzen und somit ebenfalls erreichbare Lärmreduzierung - durch die bei 40 gegenüber 30 km/h weitaus höhere Akzeptanz wird die zu mittlere Geschwindigkeit und die Lärmreduzierung faktisch nur unwesentlich abweichen, und das vielleicht auch ohne Geschwindigkeitskontrollen - Fahrzeitverlängerung bei 40 km/h von +25% bzw. +% gegenüber 30 km/h von +66.67% bzw. +2/3 - Erhöhung der Sicherheit bei Überholvorgängen Radverkehr <p>Auch scheint mir die errechnete Lärmreduzierung von - 2,4 db/A zu gering, als dass die von den Betroffenen Anwohnern nach einer Gewöhnungszeit von wenigen Wochen noch ehrlich wahrgenommen werden würde. Ich gehe davon aus, dass die Berechnung nicht wie angenommen auf einer bereits jetzt mittleren d.h. also niedrigeren Geschwindigkeit als 50 km/h berechnet wurde sondern tatsächlich aus der errechneten Differenz zwischen 50 vs 30 km/h resultiert (wurde mir am 17.03. so bestätigt). Somit könnte auch diese Reduktion der Lautstärke nur unwahrscheinlich tatsächlich realisiert werden, da sich bei 30 km/h die Mittlere Geschwindigkeit wie vielfach zu lesen ist zunächst bei 38 - 36 und erst nach vielen Monaten angeblich bei ca. 34 km/h einpendelt.</p> <p>Generell fällt auf, dass die Kanal- und Oberflächenwassereinläufe (u.a. Strassenablauf, Einlaufgitter, Gully, Sinkkasten, Hydranten, Wasserabsperrschieber) oft vom Verkehr positionsbedingt in der Fahrspur liegend</p>	<p>sinnvollen Kompromiss zwischen den unterschiedlichen Interessen darstellen. Bei den oftmals sehr hohen Lärmbelastungen an den Wohngebäuden in Rümmingen wird die Variante Tempo 40 hier jedoch nicht empfohlen. Die notwendige Lärminderung ist bei der Variante Tempo 30 höher als bei Tempo 40 und deshalb hier die empfohlene Maßnahme. Wie oben bereits beschrieben, wird auf Basis der fachlichen Unterstützung durch das Büro Fichtner die Reisezeitverlängerungen auch bei Tempo 30 noch als hinnehmbar angesehen.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Auch wenn der Wert von 30 Sekunden nicht überschritten wäre, so würde dies allein noch nicht für eine Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ausreichen bzw. ist die Überschreitung dieses Wertes kein Ausschlusskriterium, sondern stellt einen Abwägungsbelang dar. Die rechtlichen Hürden zur Anordnung solch einer Maßnahme sind hoch und jede Maßnahme muss im Einzelfall rechtssicher abgewogen werden. Hierbei gehen dann auch Aspekte wie die Höhe der Lärmpegel und die Anzahl der betroffenen Einwohner ein. Die Höhe der Lärmpegel und die Anzahl der betroffenen Einwohner sind in den angesprochenen Abschnitten deutlich geringer als in den Bereichen mit den angestrebten Geschwindigkeitsbeschränkungen. Dies liegt zum Teil an den Abständen der Gebäude zu den Straßen, einer einseitigen Wohnbebauung und Zwischenbereichen ohne jegliche Wohnbebauung. Im Bereich der Schallbacher Straße westlich der Bahnstrecke werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV, deren Überschreitung eine Grundvoraussetzung für die Anordnung einer Beschränkung aus Lärmschutzgründen darstellt, gar nicht überschritten. Als Ergebnis der Abwägung, sollen die Maßnahmen nicht auf die genannten Abschnitte ausgeweitet werden.</p> <p>Der Anregung wird nicht gefolgt. Es ist jedoch leider davon auszugehen, dass die heutige Durchschnittsgeschwindigkeit über den zulässigen 50 km/h liegt. Somit wäre der genannte Lärminderungseffekt von 2,4 dB(A) durch Tempo 30 in etwa gegeben, auch wenn zukünftig die Tempo 30 nicht durchweg eingehalten wird und sich eine Durchschnittsgeschwindigkeit von über 30 km/h einstellt.</p> <p>Hinweise auf Störstellen werden an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergegeben mit dem Ziel, dass Geräuschspitzen gemindert werden, z. B. durch</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>überfahren werden müssen. Da diese oft nicht plan mit der Straße sondern tiefer sind erzeugt jede Überfah- rung durch diesen «Schlaglocheffekt» sehr deutliche Lärmspitzen. Daher die Frage bzw. Anregung den As- phalt durch Abschleifen entsprechend anzugleichen oder die Einläufe in der Höhe zu korrigieren. Apropos, was bedeuten die mit einem Neongelb markierten X markierten Hydranten / Wasserschieber? Sind deren Lärmerzeu- gung bereits im Fokus diese zu sanieren?</p> <p>Auch stellt sich m.e. die Frage wer im Zuge einer Um- setzung der Ortsumfahrung die Unterhaltungspflicht der teilweise höchst maroden Fahrbahndecke der K6354 zu tragen hat. Auch wenn dann ggf. 30 km/h auch auf der Lörracher Str. Einzug erhalten würde, wären die Lärm- spitzen durch die Schlaglöcher und abgesenkten Kanal, Schacht, Hydrant und Absperrschiebern noch immer der Hauptverursacher für Lärm, auch wenn dann aller- dings nur noch durch den eigenen Anwohnerverkehr.</p> <p>Ich würde es begrüßen, wenn sich die Gemeinderäte sowie die beratenden Planer des Planungsbüros Fichtner als Selbstexperiment in einer Randzeit alle Ortsdurchfahrten mit exakt 30 km/h, und direkt an- schließend mit 40 km/h erfahren würden und sich das Empfinden als Pendlerverkehr mal vorzustellen. Bitte achten Sie dabei auch bewusst auf die auch im Fahr- zeug und logischer Weise auch Lärm produzierenden oft nicht vermeidbaren überfahren über die besagten Kanaldeckel etc., als Fussgänger allorts stets deutlich als Lärmspitzen in Form eines «Bum-Bum» Geräu- sches (bei z.B. zwei überfahrenden Rädern) wahr- nehmbar. Frau Meier hatte darauf hingewiesen, dass man mit dem Antrag auf eine Geschwindigkeitsbegren- zung auf 30 km/h bereits mehrfach in der Vergangen- heit gescheitert ist. Es wäre also nichts gewonnen, wenn man mit diesem Antrag wieder keinen Erfolg hätte. Ein Sprichwort sagt «Der Spatz in der Hand ist besser als der Vogel auf dem Dach» Ich bin überzeugt, dass Ihnen das Fachbüro Fichtner plausibel erklären kann, dass mit einer Beantragung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h mit dem Zusatz «Lärmschutz» und das zwingend mit Fokus auf die Reparatur der Lärmspitzen erzeugenden Schlaglöcher (z.B. Lörracher Str. Haus 36, 38, 40, Höhe Rathausgasse usw.) und Schächte im Gegensatz zu den erwartenden Mittleren Geschwindig- keiten bis 30km/h realistisch ein besseres oder zumin- dest nicht schlechteres Ergebnis erzielen wird. Von den Überlegungen und Forderungen nach einem sehr teu- ren, für die Oberflächenwasserableitenden Schachtein- leitung (Drainagierung) als problematisch beschriebe- nen Flüsterasphalt würde ich ebenfalls Abstand neh- men, da sich dessen offenporige Struktur wie innerorts zu erwarten nach bereits 1-2 Jahren derart mit Schmutz zusetzt, dass wie man liest, bereits nach kürzester Zeit dessen Wirkung nicht mehr gegeben sein soll. Stellt sich mir noch eine Frage: Wäre es möglich mit ei- nem tragbaren finanziellen Aufwand bestimmte</p>	<p>den Einsatz von Schachtdeckeln, die bei der Überfahrt weniger Geräusche verursachen.</p> <p>Hierfür ist der Straßenbauastträger zuständig. Aktuell handelt es sich hierbei um den Landkreis. Die künftige Zuständigkeit hängt von der Klassifizierung der Straße nach Umsetzung der Teilortsumfahrung ab.</p> <p>Diesem Punkt wird nicht zugestimmt. Mittlerweile gibt es lärmoptimierte Fahrbahndeckschichten, die speziell für innerörtliche Bereiche entwickelt wurden und dort Anwendung finden. Diese sind bereits vielfach erprobt und zeigen eine gute Wirkung. Die Nachteile der gerin- gen Haltbarkeit und des schnellen Zusetzens mit Schmutz, die beim Einsatz von offenporigen Fahrbahn- deckschichten in Innerortsbereichen entstehen, treten bei diesen dichten Fahrbahndeckschichten nicht auf.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 19 von 21
	<p>Einlaufschächte seitlich in den Bordstein zu versetzen sowie ggf. die Möglichkeit bestimmte direkt in der Fahrspur liegende Kanaldeckel, Absperrschieber, Hydranten, dauerhaft zu verschließen?</p> <p>Gerne freue ich mich auch eine Rückmeldung oder ebenso konstruktive Gegenkritik, denn wie eingangs erwähnt geht es mir nur um die Sache.</p>	<p>Dementsprechend werden im Bericht zum Lärmaktionsplan auch ausschließlich diese Fahrbahndeckschichten für den Einsatz in Rümmingen empfohlen (siehe Anlage 11.2).</p>	
B.2	BÜRGER/IN B		
	(10.04.2022)		
	<p>Wir freuen uns, dass die Gemeinde Rümmingen einen Lärmaktionsplan hat aufstellen lassen und geben zu diesem gerne noch eine Stellungnahme ab. Ich war auch bei der Vorstellung des Lärmaktionsplanes durch das Ingenieurbüro Fichter im Gemeinderat anwesend. Im Folgenden möchte ich mich zu verschiedenen Themen äussern: Lärmaktionsplan < = > TOU Rümmingen Eine wichtige Information bzw. Aussage ist, dass im aktuellen Lärmaktionsplan, Stand 2022 explizit die Teilortsumfahrung Rümmingen weder als Bestandteil der Betrachtung noch als mögliche Lösung vorgeschlagen wurde. Erwähnenswert ist hier, dass der Abschnitt zwischen Kreuzung Schallbacherstrasse / Wittlinger Straße bis Ortsausgang Rümmingen Richtung Wittlingen auf Grund hoher Verkehrszahlen und der sehr nahen Bebauung am stärksten von Lärm betroffen ist. Aber gerade dieser Abschnitt bei der geplanten Teilortsumfahrung überhaupt keine Entlastung bekommt. D.h. eine teure Teilortumfahrung bringt für den am stärksten belasten Abschnitt keine Verbesserung!</p> <p>zusätzl. Sicherheit Tempo-30-Zone Was an der Gemeinderatssitzung weder durch den Gemeinderat noch das Büro Fichtner thematisiert oder aufgezeigt wurde, ist ein weiterer, aus meiner Sicht sehr wichtiger Aspekt, der für die vorgeschlagene Massnahme Tempo-30-Zone spricht. In Rümmingen wird immer wieder davon gesprochen, dass die Situation für Fussgänger und Radfahrer sehr ungünstig bis teilweise gefährlich ist, vorallem die Wege zur Schule und Kindergarten. Hauptgründe hierfür sind natürlich die teilweise nicht durchgängigen Fußgängerwege oder nicht vorhandene separate Radstreifen / Radwege. Hierbei spielt aber auch die Geschwindigkeit mit der Fahrzeuge aller Art an den Fussgänger und Radfahrern vorbei fahren eine grosse Rolle. Aus Sicht eines Fußgängers, insbesondere Kinder macht es einen großen Unterschied ob Fahrzeuge mit 50 km oder 30 km vorbei fahren. Wir finden es wichtig, dass bei einer Diskussion über Massnahmen zur Reduzierung von Lärm auch die anderen wichtigen Themen in Rümmingen zur Mobilität ausreichend beleuchtet werden.</p>	<p>Eine vollständige bauliche Umsetzung der Teilortsumfahrung wird lediglich langfristig möglich sein, daher ist eine kurz- bis mittelfristige Entlastung der Einwohner anzustreben. Aus diesem Grund wurde die Teilortsumfahrung nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht entsprechend auch für den genannten Abschnitt Maßnahmen vor. Die Planungen der Teilortsumfahrung können nicht über den Lärmaktionsplan gesteuert werden.</p> <p>In Kapitel 6.2.5 des Erläuterungsberichts wird bereits auf die positiven Auswirkungen von Geschwindigkeitsreduzierungen auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern und Radfahrern eingegangen. Dies ging als positiver Aspekt in die Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ein.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>Bereich der Tempo-30-Zone Aus Reihen des Gemeinderates wurde die Frage gestellt, warum der Beginn der Tempo-30-Zone auf der Binzenerstraße (L 134) erst beim Haus Nr. 13 erfolgt und nicht bereits ab dem Ortschild, welches sich vor der Einmündung der Hermann-Scherer-Straße befindet. Ich finde diese Frage berechtigt und möchte diese ebenfalls aufgreifen. Da in diesem Abschnitt, insbesondere in Fahrtrichtung Binzen nach der automatischen Geschwindigkeitsmessung gefühlt die Fahrzeuge wieder beschleunigen bzw. aus Richtung Binzen kommend erst ab der automatischen Geschwindigkeitsmessung auf die geltenden 50km abbremsen, hätte die Erweiterung der Tempo-30-Zone dort auch einen zusätzliche sicherheitsrelevanten Aspekt. Daher wünschen wir uns eine Prüfung der Erweiterung der Tempo-30-Zone bis zum Ortsschild aus Richtung Binzen kommend.</p> <p>Wir hoffen, dass die Gemeinde Rümmingen und der Landkreis Lörrach aus den Ergebnissen und Maßnahmenvorschlägen des Lärmaktionsplanes die richtigen Schlüsse ziehen und die Maßnahmen wie die Einrichtung von Tempo-30-Zonen und den Einbau von lärm-mindernden Belägen im Zuge einer Straßenbausanierung der Lörracher Straße zügig umsetzt. Im Zuge einer Straßensanierung würde sich dann auch die Erstellung und Sanierung von durchgängigen beidseitigen Fußwegen anbieten. Über eine Rückmeldung zu unserer Frage bzgl. Ausweitung der Tempo-30-Zone auf der L134 und zu unseren Stellungnahmen würden wir uns sehr freuen.</p>	<p>Südlich der Binzener Straße 13 liegt nur lückenhafte und einseitige Bebauung vor, so dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung rechtlich kaum begründbar ist.</p> <p>Die Unterstützung der angestrebten Maßnahmen wird begrüßt.</p> <p>Die Behandlung des Themas von durchgängigen beidseitigen Fußwegen im genannten Abschnitt kann im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht abgearbeitet werden. Aus Sicht der Gemeinde ist der Bau fehlender Gehwege wichtig. Dies wird u. a. auch bei der Projektierung der nachhaltigen Mobilität mit betrachtet. Bei der Umsetzung der Teilortsumfahrung würde sich hier ein Potential zur Verbreiterung der Gehwege ergeben. Die Anregung der Verbreiterung der Gehwege wird an den zuständigen Straßenbaulastträger weitergegeben.</p>
<p>B.3 BÜRGER/IN C (13.04.2022)</p>		
<p>Gerne möchten wir uns zum Thema neuer Lärmschutzplan äußern:</p> <p>Die Lärmbelästigung ist bei uns an der Kreuzung (Schallbacher Straße) zunehmend ein Problem. Wir haben nun ein Baby (was eigentlich Lärm abkann) und müssen täglich abends und morgens zum Beruhigen hoch, da ihn die Autos, welche hier immer beschleunigen, trotz geschlossenem Fenster aus dem Schlaf reißen. Teilweise auch nachts. Wir würden uns sehr freuen, wenn das Vorhaben alsbald umgesetzt werden kann. An erholsamen Schlaf ist leider nicht zu denken und das trotz Neubau.</p>		<p>Die Zustimmung zu einer Geschwindigkeitsbeschränkung wird begrüßt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 21 von 21
-----	--------------------	--------------------	-----------------

C KEINE BEDENKEN UND ANREGUNGEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

C.1	STADT LÖRRACH
C.2	IHK HOCHRHEIN-BODENSEE

Verkehrsmonitoring 2019: Amtliches Endergebnis für 1-bahnige, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg																						
Allgemeine Angaben				DTV		DTV 2019						Kennwerte 2019										
				Kfz		Kfz	SV	Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat	Faktoren	MSV	MSV _R	Ant. SV	M	p	L _m ⁽²⁵⁾				
Straße	E-Str.	zust. Stelle	Zählstellen-Nr. TK-Zählstelle	Region	Mo-So		Mo-So	Mo-So	Mo-So			fer b _{so} b _n Daulityp	Mo-So		Tag 06-22 day 06-18 evening 18-22 Nacht / night 22-06							
					W6 (Mo-Sa)	W6	W6	W6	W3 (Di-Do)	W3	W3		W3	U	U	U	U	S	S	S	S	S
Anz. FS [n]	FS/OD	Ab.länge [km]			[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]			[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[dB(A)]				
L 134	8336	84638	8311 1200	804	8.471	8.299	8.081	247	3,1	129	7.705	209	38	1,02	705	398	16,0	472	3,1	65,0		
					8.883	8.687	8.466	284	3,4	107	8.075	239	45	0,76	694	391	16,3	508	3,2	65,4		
					8.955	9.077	8.755	300	3,4	99	8.356	252	48	1,08				363	1,9	63,5		
					9.200	8.794	8.612	282	3,3	138	8.192	236	46	F				66	2,4	56,3		
					6.316	6.346	6.055	72	1,2	196	5.787	67	5									
2	FS	11,3			Hochgerechnet																	

Verkehrsmonitoring 2020: Amtliches Endergebnis für 1-bahnige, 2-streifige Landesstraßen in Baden-Württemberg																					
Allgemeine Angaben				DTV		DTV 2020						Kennwerte 2020									
				Kfz		Kfz	SV	Mot	Pkw + PmA + Lfw	Bus + LoA	LmA + Sat	Faktoren	MSV	MSV _R	Ant. SV	M	p	L _m ⁽²⁵⁾			
Straße	E-Str.	zust. Stelle	Zählstellen-Nr. TK-Zählstelle	Region	Mo-So		Mo-So	Mo-So	Mo-So			fer b _{so} b _n Daulityp	Mo-So		Tag 06-22 day 06-18 evening 18-22 Nacht / night 22-06						
					W6 (Mo-Sa)	W6	W6	W6	W3 (Di-Do)	W3	W3		W3	U	U	U	U	S	S	S	S
Anz. FS [n]	FS/OD	Ab.länge [km]			[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[Kfz/24h]	[%]	[Kfz/24h]			[Kfz/h]	[Kfz/h]	[%]	[Kfz/h]	[%]	[dB(A)]			
L 134	8336	84638	8311 1200	804	8.299	8.081	6.650	218	3,3	128	6.304	182	36	1,00	642	363	17,7	388	3,1	64,2	
					8.687	8.466	7.106	254	3,6	106	6.746	211	43	0,63	638	360	18,0	418	3,2	64,5	
					9.077	8.755	7.413	271	3,7	102	7.040	224	47	1,03				299	1,9	62,7	
					8.794	8.612	7.140	249	3,5	144	6.747	206	43	E				54	2,4	55,4	
					6.346	6.055	4.454	51	1,1	220	4.183	46	5								
2	FS	11,3			Fortschreibung																