
Verkehrssituation Wohngebiet „Süd“

September 2017

Themenüberblick

- 1. Einleitung**
 - 2. Flächennutzungsplan (Wohngebiete)**
 - 3. Übersicht verkehrslenkende Maßnahmen**
 - 4. Ratsbeschluss 2011 (Deklaration Sammelstraßen)**
 - 5. Verkehrsbelastung Carl-Zimmermann-Str.**
 - 6. Ergebnis schalltechnische Berechnung**
 - 7. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Beispiel)**
- Back-up Übersicht Lärmgrenzwerte**

1. Einleitung

In den letzten Jahren hat sich die Verkehrssituation im Wohngebiet „Süd“ zunehmend negativ verändert. Die Verkehrsbelastung - durch den gebietsfremden und überörtlichen Verkehr - ist enorm gestiegen. Dieses verspüren nicht nur die Anwohner an der Carl-Zimmermann-Str., Johann-Walter-Str. und Ernst-Reuter-Str.. Die Auswirkungen tangieren zunehmend auch die anderen Wohnbereiche. Beschwerden der Anwohner und eine Petition in 2015 werden seitens der Gemeindeverwaltung ignoriert. Erst langsam und auf massiven Druck durch die betroffenen Bürger kommt Bewegung in die verfahrenere Situation.

Ursache für die immense Verkehrsbelastung im Wohngebiet, ist der starke gebietsfremde Durchgangsverkehr. Eigentlich sind Wohngebiet vom Durchgangsverkehr freizuhalten, weil es sich um besonders schutzwürdige Lebensbereiche handelt. Aber nicht in Dudenhofen!

Die Themen sind vielschichtig. Einige in den letzten Jahren durchgeführte Maßnahmen sind jedoch ursächlich für das gestiegene Verkehrsaufkommen im Wohngebiet verantwortlich. Hierzu zählen:

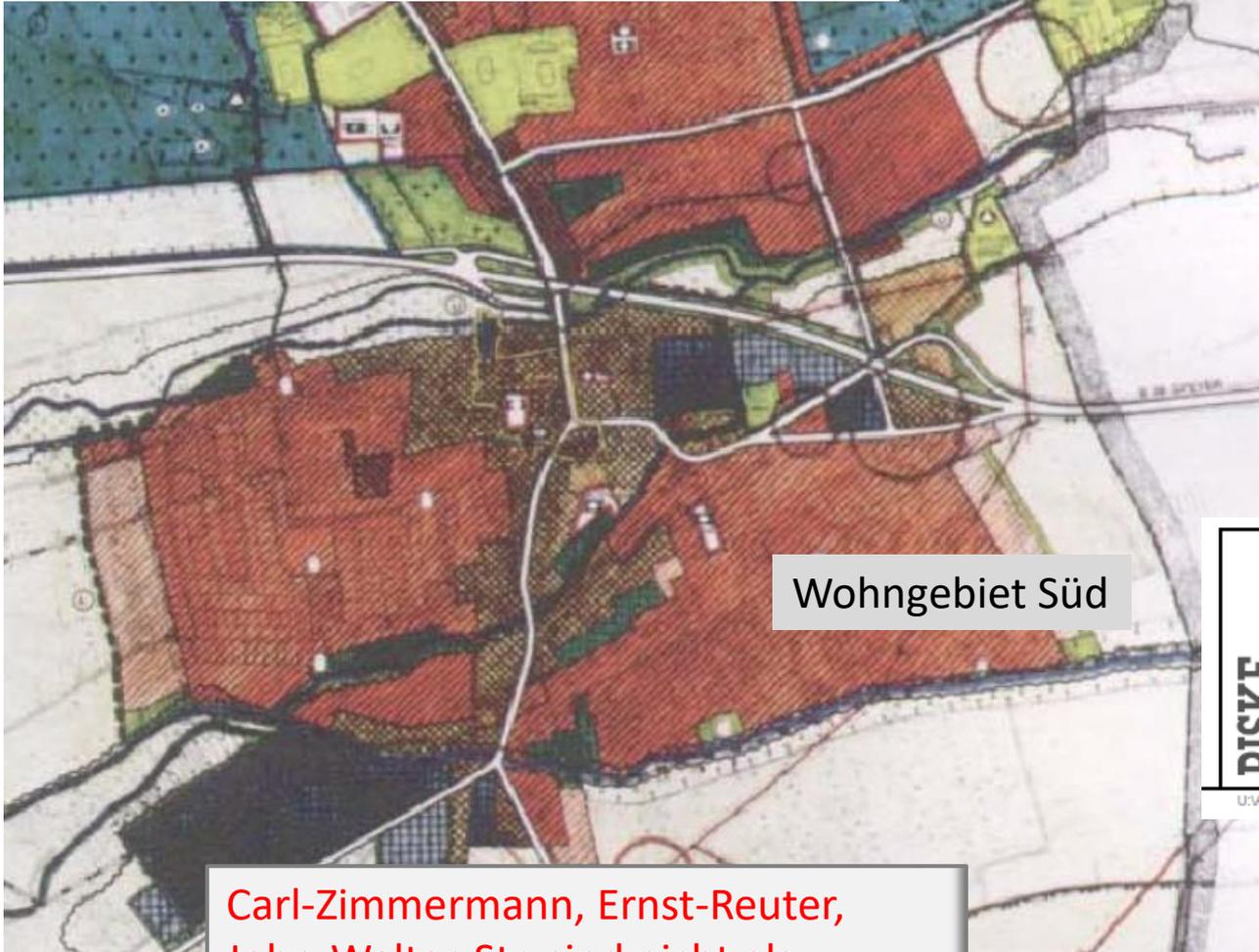
- Fahrbahnverengung auf der Berghauser-Str., die ein Ableiten des überörtlichen Verkehrs auf die B9 erschwert
- Ausweitung des versetzten Parken in der Landauer-Str. - und dieses auf einer klassifizierten Landesstraße -, welches ein Durchkommen in den Hauptverkehrszeiten fast unmöglich macht
- Umbau des Mündungsbereichs Carl-Zimmermann-Str. /Landauer-Str., wodurch nachweislich das Verkehrsaufkommen um über 20% im Zeitraum 2014 bis 2016 im Wohngebiet angestiegen ist

All diese Maßnahmen führten dazu, dass förmlich der Verkehr ins Wohngebiet kanalisiert wird. Die Hauptursache liegt allerdings im Ratsbeschluss von 2011. Durch die Deklaration der Straßenzüge als Sammelstraßen, wird vor dem Ziel einer Förderung, das Wohngebiet und die „Wohnruhe“ in seiner Gesamtheit geopfert. Im Fall einer offiziellen Einstufung als „innerörtlich verkehrswichtige Straßen“ wird zusätzlicher Verkehr ins Wohngebiet geleitet. Die Folgen sind nicht abschätzbar!

Die geplante Süd-Tangente - wenn sie überhaupt kommt – wird kurz-/mittelfristig keine Abhilfe schaffen. Es gilt jetzt gegenzusteuern!

2. Flächennutzungsplan Dudenhofen (FNP)

Flächennutzungsplan II der ehem. Verbandsgemeinde Dudenhofen mit ihren Ortsgemeinden Dudenhofen, Hanhofen und Harthausen in der Ortsgemeinde Dudenhofen, Hanhofen, Harthausen (Rechtskräftig 6.8.1999)

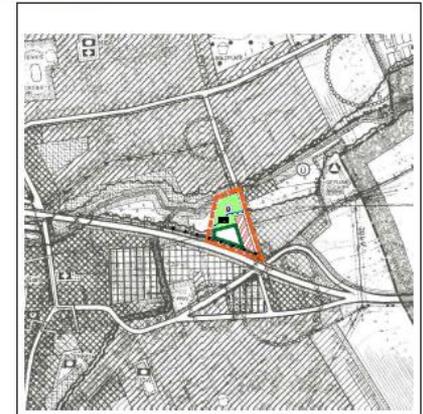


Wohngebiet Süd

Carl-Zimmermann, Ernst-Reuter, John-Walter-Str. sind nicht als Hauptverkehrsweg gekennzeichnet!



VERBANDSGEMEINDE DUDENHOFEN
3. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES II
ÄNDERUNGSBEREICH 2: OG DUDENHOFEN
ECKPFAD



Flächen für den überörtlichen Verkehr und für die örtlichen Hauptverkehrszüge

 Hauptverkehrsstraßen

PISKE <small>VERBANDSGEMEINDE DUDENHOFEN</small>	BAUH.	VERBANDSGEMEINDE DUDENHOFEN	PROJ.NR.	0364	FNP	
	PROJEKT	3. ÄNDERUNG DES FLÄCHENNUTZUNGSPLANES II	REIZ.	VI		
	PLAN	ÄNDERUNGSBEREICH 2: OG DUDENHOFEN ECKPFAD	REZ.	JS		MASSE
			REGR.	56/30	DATUM	Juni 2013
			BAUK.			

U:\ACAD\JOBS\0364\Fnp_3_Änderung_Anlage_2_2013_06.dwg

(rechtskräftig 12.6.2014)

3. Übersicht verkehrslenkende Maßnahmen der letzten Jahre

Umsetzung ca. 2012

Engstelle Landauer Str.
„Ausweitung versetztes Parken“

„30km/h-Zone“ Kilianstr.
„Durchfahrtsbeschränkung“

Johann-Walter-Str. 50km/h
„keine Verkehrsberuhigung“
wie z.B. versetztes Parken“

Einmündung Landauer/CZ.-Str.
Ausbau „Linksabbiegerspur“

Carl-Zimmermann-Str. 50 km/h
„keine Verkehrsberuhigung“

Anfang 2015

Fahrbahnverengung Berghauserstr.
„Fahrbahnverringern“ K27 (6 auf 5m)

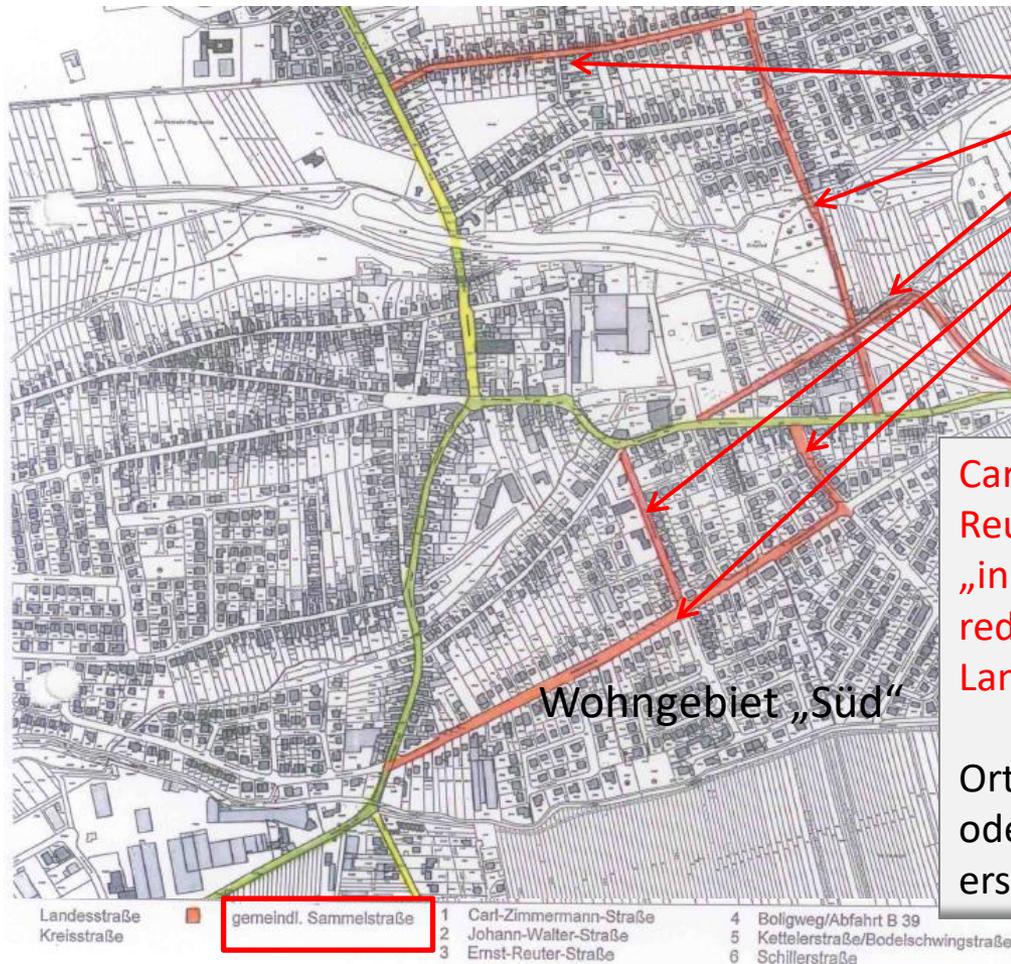
ca. 2004

Quelle: Eigenrecherche

B9

4. Ratsbeschluss vom 8.12.2011

Gemäß Ratsbeschluss vom 8.12.2011 wurde ein Straßennutzungsplan mit Nennung von „Sammelstraßen“ für den Ortsteil Dudenhofen verabschiedet, welcher als Grundlage für die Beantragung für Fördervorhaben dient.



Aktuelle Geschwindigkeitsregelungen:

Schillerstraße 30km/h-Zone

Ketteler-Bodelschwingstr. 30km/h-Zone, LKW-Verbot

Bolligweg 50 km/h

Johann-Walter-Str. 50km/h

Ernst-Reuter-Str. 50km/h

Carl-Zimmermann-Str. 50km/h

Carl-Zimmermann-/Johann-Walter- und Ernst-Reuter-Str. bilden bei einer Deklaration als „innerörtlich verkehrswichtige Straßen“ ein redundantes Straßennetz zur bestehenden Landesstraße L537!

Ortsdurchfahrten die in der Baulast des Bundes oder des Landes liegen, dürfen jedoch nicht ersetzt werden!

4. Ratsbeschluss vom 8.12.2011

Sitzungsvorlage Bauausschuss vom 16.11.2011 (Auszug)

Beratungsfolge

Gremium	Vorlagenstatus
Bauausschuss DU	nichtöffentlich
Ortsgemeinderat Dudenhofen	öffentlich

Betreff: Straßennutzungsplan für die Ortsgemeinde Dudenhofen als Beurteilungsgrundlage für Fördervorhaben

Beschlussvorschlag:

Dem mit dem Landesbetrieb Mobilität (LBM) in Speyer abgestimmten und als Anlage beigefügten Straßennutzungsplan für den Bereich der Ortsgemeinde Dudenhofen wird zugestimmt. Das Planungskonzept dient sowohl als Beurteilungsgrundlage für künftige Fördervorhaben im Straßenbau als auch als Berechnungsgrundlage für die Festlegung der wiederkehrenden Straßenausbaubeiträge.

Begründung:

Nach den Förderrichtlinien des kommunalen Straßenbaus können u.a. auch Straßenausbaukosten an wichtigen zwischenörtlichen Gemeindestraßen förderrechtlich anerkannt werden, d.h. die Gemeinde erhält hierfür Landeszuschüsse.

Der Landesbetrieb Mobilität in Speyer hat deshalb die Verbandsgemeindeverwaltung Dudenhofen aufgefordert, für die Ortsgemeinden Übersichtspläne (Straßennutzungspläne) zu erstellen, die das gesamte Verkehrsnetz der Gemeinden erfassen und alle Straßen entsprechend ihrer Funktion kennzeichnen.

Die Verbandsgemeindeverwaltung Dudenhofen hat deshalb einen Straßennutzungsplanentwurf erstellt und schlägt in Abstimmung mit dem LBM Speyer folgende innerörtlichen Gemeindestraßen als sogenannte „Sammelstraßen“ vor:



Denkschrift 2007

Rechnungshof Baden-Württemberg



4 Allgemeine Folgerungen für die künftige Förderung

Die Förderratbestände „verkehrswichtige innerörtliche bzw. zwischenörtliche Straßen“ sind in der Förderrichtlinie nicht näher eingegrenzt, um den örtlichen Verkehrsverhältnissen sowie den Unterschieden zwischen Ballungsräumen und ländlichen Gebieten Rechnung zu tragen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass Gemeindestraßen mit Blick auf die Förderfähigkeit - z. B. durch entsprechende Darstellung im Straßennetz - als verkehrswichtige zwischenörtliche Straße bezeichnet werden.

Darüber hinaus sollten die Bewilligungsstellen konsequent den Bedarf und die Dringlichkeit hinterfragen und Vorhaben nicht auf Zuruf für eine Förderung vorsehen.

Quelle: Seite 130

5. Verkehrsbelastung Carl-Zimmermann-Str.

- Durchschnittlicher Täglicher Verkehr (DTV) nach /2/

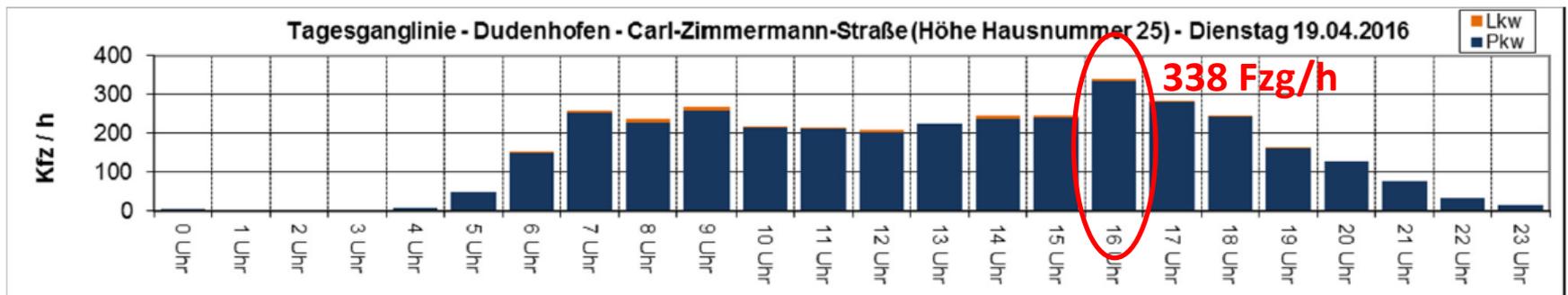
Querschnitt – Dudenhofen - Carl-Zimmermann-Straße (Höhe Hausnummer 25) – tabellarisch (Kfz/24h)

Zählung durch BIT Ingenieure am 19.04.2016

Hochrechnung Zählwerte zu DTV:				
Sonntagsfaktor	Tag-/Wochefaktor	Halbmonatsfaktor	DTV	Umrechnung DTV _w
0,7	0,961	1,048	0,9170	1,069
0,7	0,740	1,042	0,7102	1,230

Carl-Zimmermann-Straße (Höhe Hausnummer 25)		Pkw/Krad	Lkw/Bus/Sfz	Kfz	Anteil SV (%)
19.04.2016 – Dienstag	DTV	3.256	44	3.300	1,3
19.04.2016 – Dienstag	Erfasst	3.550	61	3.611	1,7

- Dauerzählung Querschnitt – Dudenhofen - Carl-Zimmermann-Straße (Höhe Hausnummer 25) – Tagesganglinie

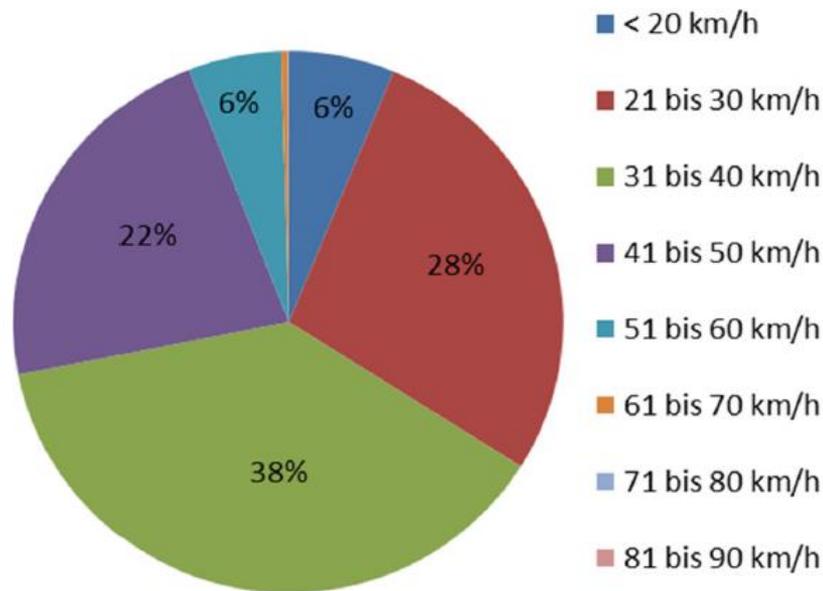


5. Verkehrsbelastung Carl-Zimmermann-Str. (getrennt nach Fahrtrichtung)

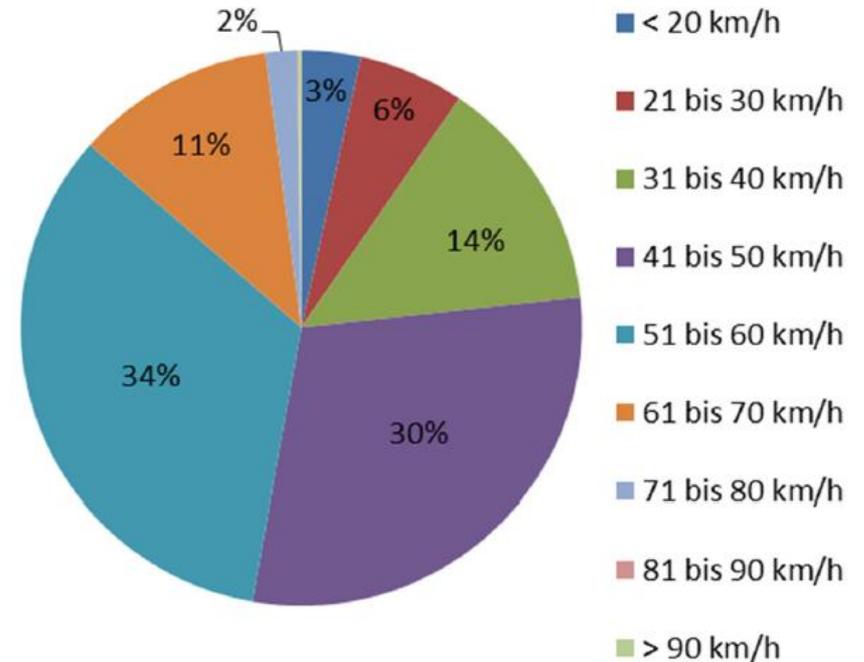
**Geschwindigkeiten bis über 90 km/h im Wohngebiet!
Wo bleibt hier die Verkehrssicherheit?**

- Dauerzählung Querschnitt – Dudenhofen - Carl-Zimmermann-Straße (Höhe Hausnummer 25) – Geschwindigkeiten

Ri. Johann-Walter-Straße



Ri. Landauer Straße



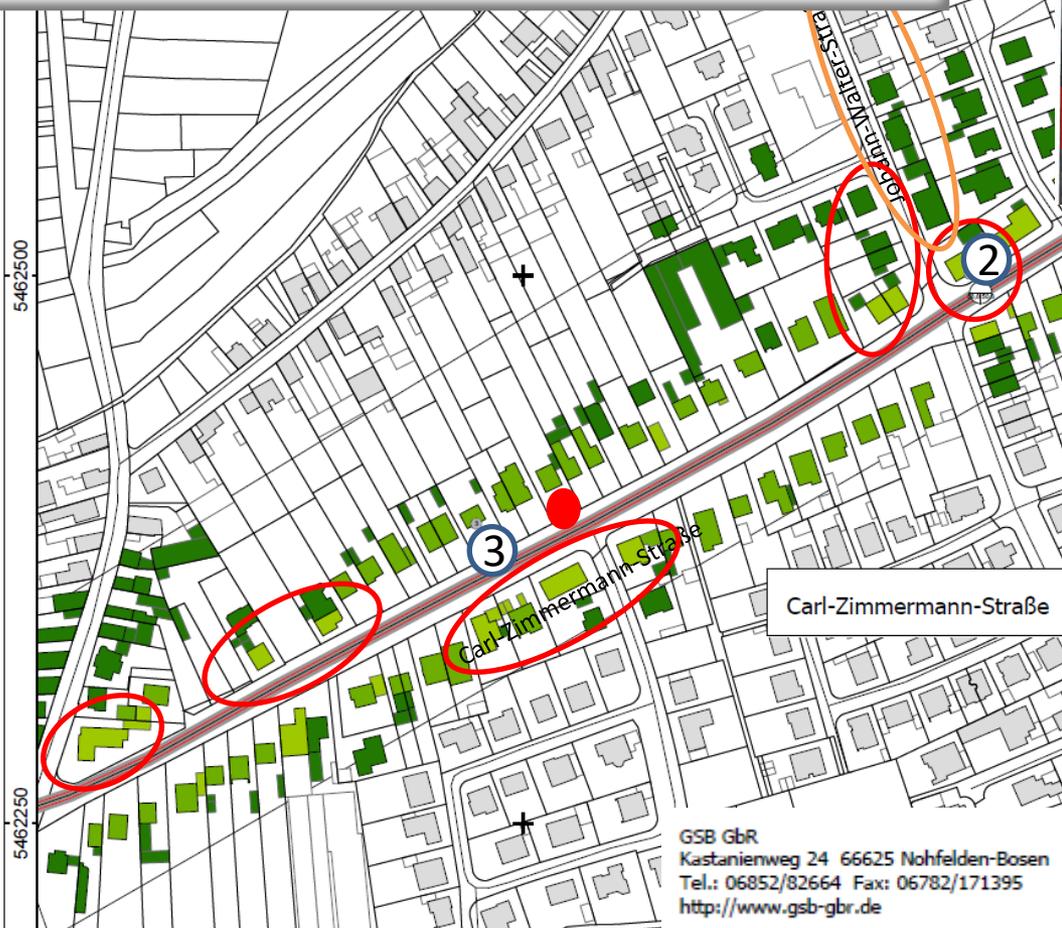
Obwohl Rechts-vor-Links Verkehrsregelung Am Schafgarten ! ■ > 90 km/h

6 % > 50 km/h
28 % > 40 km/h

47 % > 50 km/h

6. Ergebnis schalltechnische Berechnung

In vielen Teilbereichen sind auf Basis einer Verkehrsbelastung von DTV 3.300 Kfz/24h die Lärmgrenzwerte zur Lärmvorsorge nach 16. BImSchV überschritten!



Beurteilungspegel
RLS-90, Tempo 50, DTV 3.300, $p=1,3\%$

Immissionsort	Nutzung	Geschoss	HR	LrT	LrN
				dB(A)	dB(A)
Carl-Zimmermann-Straße 25	WA	EG	SO	55,9	47,8
		1.OG		57,0	48,9
		2.OG		57,2	49,0
IO 01	MI	EG	NW	60,3	52,2
		1.OG		60,3	52,1
IO 02	MI	EG	SO	60,7	52,6
		1.OG		60,7	52,5
IO 03	MI	EG	SO	55,4	47,3
		1.OG		56,7	48,5

Grenzwerte:
(allg. Wohngebiet)

59 db(A) Tag
49 db(A) Nachts

 Grenzwerte erreicht/überschritten!

 Prüfung erforderlich!

GSB GbR
Kastanienweg 24 66625 Nohfelden-Bosen
Tel.: 06852/82664 Fax: 06782/171395
<http://www.gsb-gbr.de>

7. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Beispiel)



Grenzwerte „Tag“

Übersicht Grenzwerte

Im Bereich Lärm existieren keine einheitlichen Grenz- und Richtwerte und auch keine einheitlichen Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren, vielmehr wird je nach Lärmart bzw. Lärmverursacher unterschieden. Insofern wird beispielsweise der Lärm einer neuen oder wesentlich geänderten Straße nach der „Verkehrslärmschutzverordnung“ (16.Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz – 16.BImSchV) anders ermittelt und bewertet als der Lärm einer Industrieanlage nach der TA Lärm. Die folgende Zusammenstellung der Grenz- und Richtwerte gibt eine Übersicht über den derzeitigen Stand der Regelungen. Zu beachten ist auch, dass neben den Richtwerten auch noch vielfältige Regelungen über Zuschläge (z. B. je nach Geräuschart für Impulshaltigkeit, Tonhaltigkeit, Informationshaltigkeit und für Ruhezeiten) existieren, die aus Gründen der Übersichtlichkeit hier nicht berücksichtigt werden konnten.

GESAMTÜBERSICHT ZU GRENZ- UND RICHTWERTEN – „TAGTABELLE“ (6-22 UHR). ALLE ANGABEN IN DB(A).

Nutzungsart	Straße/Schiene Lärmvorsorge	Straße/Schiene Lärmsanierung ¹	Industrie- und Gewerbelärm	Baulärm ²	Sportlärm ³	Freizeit- lärm ⁴	Fluglärm ⁵	Lärm im Städtebau ⁶
	16. BImSchV	VLärmSchR 97 / FörderRL Lärm- sanierung Schiene	TA Lärm	AVV Baulärm	18. BImSchV	Freizeitlärm- richtlinie	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm	Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1
Krankenhäuser, Pflegeanstalten, Kurgebiete	57 ⁹	70 (67) ⁹	45	45	45	45		45 ⁷
Reine Wohn- gebiete	59	70 (67)	50	50	50	50		50
Allg. Wohn- gebiete	59	70 (67)	55	55	55	55		55
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	64	72 (69)	60	60	60	60		60 ⁸
Gewerbe- gebiete	69	75 (72)	65	65	65	65		65
Tag-Schutzzone 1							65	
Tag-Schutzzone 2							60	

Erläuterungen:

- 1 Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurden die Immissionsgrenzwerte für bestehende Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt (Werte in Klammern). In Baden-Württemberg wurden diese Werte mit dem Nachtrag zum Landeshaushalt 2010/2011 auch für Landesstraßen in der Baulast des Landes übernommen.
- 2 Tagzeitraum von 7 bis 20 Uhr.
- 3 Bei Sportlärm sind während der gesetzlichen Ruhezeiten strengere Richtwerte einzuhalten.
- 4 Freizeitlärmrichtlinie des LAI. Bei Freizeitlärm sind während der Ruhezeiten und an Sonn- und Feiertagen strengere Richtwerte einzuhalten.
- 5 Werte gelten für bestehende Flugplätze mit ziviler Nutzung. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze gelten niedrigere Werte, für bestehende militärische Flugplätze gelten höhere Werte.
- 6 Orientierungswerte sind bei der Planung von Neubaugebieten zu berücksichtigen.
- 7 Diese Gebietsarten sind nicht explizit ausgewiesen, es wurde der untere Wert für Sondergebiete angegeben. Die Orientierungswerte bei „sonstigen Sondergebieten“ können je nach Art der Nutzung zwischen 45 und 65 dB(A) liegen.
- 8 Nach DIN 18005 ist bei Kerngebieten der Orientierungswert für Gewerbegebiete zu verwenden.
- 9 Dieser Wert gilt auch für Schulen.

Quelle: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/5673/>

Grenzwerte „Nacht“

GESAMTÜBERSICHT ZU GRENZ- UND RICHTWERTEN – „NACHTTABELLE“ (22-6 UHR). ALLE ANGABEN IN DB(A).

Nutzungsart	Straße/Schiene Lärmvorsorge	Straße/Schiene Lärmsanierung ¹	Industrie- und Gewerbelärm ²	Baulärm ³	Sportlärm ²	Freizeit- lärm ^{2,4}	Fluglärm ⁵	Lärm im Städtebau ⁶
	16. BImSchV	VLärmSchR 97 / FörderRL Lärm- sanierung Schiene	TA Lärm	AVV Baulärm	18. BImSchV	Freizeitlärm- richtlinie	Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm	Orientierungswerte nach DIN 18005, Beiblatt 1
Krankenhäuser, Pflegeanstalten, Kurgebiete	47 ⁹	60 (57) ⁹	35	35	35	35		35 ⁷
Reine Wohn- gebiete	49	60 (57)	35	35	35	35		40 / 35
Allg. Wohn- gebiete	49	60 (57)	40	40	40	40		45 / 40
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	54	62 (59)	45	45	45	45		50 / 45 ⁸
Gewerbe- gebiete	59	65 (62)	50	50	50	50		55 / 50
Nacht-Schutzzone							55 ¹⁰	

Erläuterungen:

- 1 Mit dem Bundeshaushalt 2011 wurden die Immissionsgrenzwerte für bestehende Bundesautobahnen und Bundesstraßen in der Baulast des Bundes um 3 dB(A) abgesenkt (Werte in Klammern). In Baden-Württemberg wurden diese Werte mit dem Nachtrag zum Landeshaushalt 2010/2011 auch für Landesstraßen in der Baulast des Landes übernommen.
- 2 Maßgebend ist die lauteste Nachtstunde.
- 3 Nachtzeitraum von 20 bis 7 Uhr.
- 4 Freizeitlärmrichtlinie des LAI.
- 5 Wert gilt für bestehende Flugplätze. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze gelten niedrigere Werte.
- 6 Orientierungswerte sind bei der Planung von Neubaugebieten zu berücksichtigen. Sind hier zwei Werte angegeben, gilt der höhere für Verkehrslärm und der niedrigere für Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche von vergleichbaren öffentlichen Betrieben.
- 7 Diese Gebietsarten sind nicht explizit ausgewiesen, es wurde der untere Wert für Sondergebiete angegeben. Die Orientierungswerte bei „sonstigen Sondergebieten“ können je nach Art der Nutzung zwischen 35 und 65 dB(A) liegen.
- 8 Nach DIN 18005 ist bei Kerngebieten der Orientierungswert für Gewerbegebiete zu verwenden.
- 9 Dieser Wert gilt auch für Schulen.
- 10 Oder mindestens 6 Fluglärmereignisse mit $L_{Amax} \geq 57$ dB(A) innen.