

Eingegangene Stellungnahmen der Bürger\*innen:

Nr.		Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Behandlungsvorschlag
1	Bürger*in 1	09.07.2023	<p>Guten Abend,</p> <p>ich bin etwas spät dran, würde mich aber dennoch gern zum Lärmaktionsplan äußern, sofern die Rückmeldung noch Berücksichtigung findet.</p> <p>Zunächst einmal finde ich es super, dass sich dem Thema ernsthaft angenommen wird! Viele umliegende Gemeinden haben bereits erfolgreich Maßnahmen umgesetzt. Auch in Kochersteinsfeld konnten ich und viele Nachbarn bereits beobachten, dass die schrittweise Reduzierung der Geschwindigkeit von 100 auf 70 auf 50 km/h am Ortseingang von Lampoldshausen kommend zu einer wahrnehmbaren Verbesserung geführt hat.</p> <p>Und genau dieser Bereich ist leider völlig unberücksichtigt geblieben im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplans. Es wird leider nur von der Ortsmitte bis zum Kreisverkehr gesprochen. Am Ausgang des Kreisverkehrs gilt laut STVO sofort 100 km/h. Neben dem quantitativen Verkehrsaufkommen fließt in einen solchen Plan nach meinem Verständnis vor allem auch die gefahrene Geschwindigkeit mit ein. Daher wurde im vorliegenden Plan mehrfach als Maßnahme die Reduktion der Geschwindigkeit auf 30km/h angeraten. Die höchste Schallemission haben Fahrzeuge jedoch nicht bei Konstantfahrt, sondern beim Beschleunigen. Und genau das geschieht am oberen Teil des Baugebiets:</p> <p>Fahrzeuge verlassen den Kreis und beschleunigen (teils sehr stark) in Richtung Lampoldshausen. Je nach Fahrzeug und Fahrer (wir waren natürlich alle einmal jung) kann dies so weit gehen, dass unsere Kinder aus dem Schlaf gerissen werden. Daher sehe ich hier echten Handlungsbedarf. Ich habe gehört, dass das Versetzen des Ortsschildes bereits mehrfach erfolglos zur Diskussion stand. Vielleicht bietet der Lärmaktionsplan die Möglichkeiten, diese (oder andere geeignete Maßnahmen) erneut zu bedenken.</p>	<p>Die Gemeinde Hardthausen bedankt sich für die Stellungnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Berechnungen wurden nach den aktuell geltenden Richtlinien (RLS-19) durchgeführt. Dafür wurde ein dreidimensionales Geländemodell zu Grunde gelegt. Für den Straßenverkehrslärm sind entsprechende Mittelungspegel für den Tag- und Nachtzeitraum heranzuziehen. Dafür werden die jeweils geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten herangezogen.</p> <p>Nach Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde ist lediglich eine Maßnahme bis zur Ortstafel möglich auf Grundlage der ermittelten Pegel und Betroffenheiten.</p> <p>Aufgrund gesetzlicher Bestimmungen in der StVO und im StrG und nach Abstimmung mit dem Landratsamt Heilbronn ist das Versetzen des Ortsschildes und der damit verbundenen Ausdehnung der Ortsdurchfahrt nicht möglich.</p>

2	Bürger*in 2	06.06.2023	<p>Sehr geehrte Frau Oberndörfer, sehr geehrte Damen und Herren der Gemeindeverwaltung,</p> <p>wir haben den auf der Homepage der Gemeinde Hardthausen veröffentlichten Lärmaktionsplan eingesehen.</p> <p>Folgenden Sachverhalt bitten wir, in der weiteren Diskussion einzubringen und auf eine Umsetzung hinzuwirken, betr. Ortsdurchfahrt Gochsen:</p> <p><b>Der Aktionsplan sieht die Einführung einer 30-er-Tempozone auf der Hauptstraße und Möckmühler Straße bis zur Abzweigung Buchssteige und auf einem Abschnitt der Buchssteige vor. Im Baugebiet "Ob dem Kirchhof I" besteht bereits eine durchgängige 30-er-Zone.</b></p> <p><b>Nach unseren Beobachtungen als direkte Anlieger wird ab Ortseingang Gochsen (Möckmühler Straße, von Züttlingen kommend) von vielen Verkehrsteilnehmern selbst die obligatorische 50 km/h-Begrenzung nicht eingehalten, trotz unübersichtlicher Rechtskurve mit möglichem Anliegerverkehr direkt nach Ortseingang. Dies ist nicht nur aus Lärm-, sondern auch aus Sicherheitsgesichtspunkten eine hohe Gefahrenquelle. Wir beantragen, im Zuge einer anstehenden 30-er-Zone in der Ortsdurchfahrt Gochsen, diese um den Abschnitt der Möckmühler Straße zwischen Abzweigung Buchssteige und Ortsende (entspricht einer Straßenlänge von ca. 80 m) zu erweitern. Damit wären künftig die bereits bestehende 30-er-Zone im Baugebiet "Ob dem Kirchhof I" und die im Aktionsplan vorgesehene 30-er-Zone der Ortsdurchfahrt miteinander verbunden. Kurzfristige, lärmsteigernde Beschleunigungsvorgänge auf dem kurzen Streckenabschnitt für den ortsauswärts fahrenden Verkehr könnten unterbunden, sowie eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit durch den ortseinwärts fahrenden Verkehr erreicht werden.</b></p> <p>Wir bitten Sie, uns über die Diskussion und die Ergebnisse auf dem Laufenden zu halten. Herzlichen Dank.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden Tempo-Regelungen vorgeschlagen und keine Tempo 30-Zonen. Der Unterschied sind hier die entsprechenden Vorfahrtsregelungen („rechts vor links“).</p> <p>Zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten sind beispielsweise Geschwindigkeitsanzeigen/-überwachungen denkbar.</p> <p>Es wird Tempo 30 bis zur Einmündung des Baugebiets „Ob dem Kirchhof I“ beantragt.</p>
---	-------------	------------	---	--



**Gemeinde Hardthausen am Kocher  
Lärmaktionsplan**

Behandlung der im Rahmen der öffentlichen Auslegung vom 30. Mai 2023 bis 7. Juli 2023 eingegangenen  
Stellungnahmen der Bürger\*innen.

3	Bürger*in 3	05.07.2023	<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan</p> <p>Auch auf der Schöntaler Straße im OT Lampoldshausen ist gerade an Feiertagen und am Wochenende neben dem normalen PKW-Aufkommen sehr viel Motorradverkehr, da viele diese Strecke als Motorradausfahrtstrecke Richtung Jagsthausen nutzen. Dies ist extreme Lärmbelästigung und sollte im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. In dem genannten Bereich wurden keine Betroffenheiten im gesundheitskritischen Bereich tags/nachts &gt; 65/55 dB(A) ermittelt.</p>
4	Bürger*in 4	06.07.2023	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>grundsätzlich ist zu begrüßen, dass Maßnahmen ergriffen werden sollen, die eine Belastung der Hardthausener Bewohner mindern soll.</p> <p>Dennoch stellen sich einige Fragen bei der Durchsicht des Entwurfsplanes.</p> <p>In Kapitel 4.2.1 wird zur Begründung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 50 auf Tempo 30 erwähnt, dass eine Verstetigung des Verkehrsflusses zu erkennen sei. Mit Blick in einen unserer Nachbarorte scheint das Gegenteil eingetreten zu sein. Bei der Ortsdurchfahrt in Bürg (Neuenstadt) scheint die Geschwindigkeitsbegrenzung zum längeren Stocken des Verkehrs zu führen. Ordnungsgemäß parkende Autos bringen den Verkehrsfluss länger zum Stocken, da die Fahrzeugführer länger auf Lücken im Gegenverkehr warten müssen. Gleichzeitig bedeutet ein Abbremsen und erneutes Beschleunigen zusätzliche Lärm- und Umweltbelastung.</p> <p>Die Berechnung der Lärmbelastung erfolgt ohne Berücksichtigung der zunehmenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs. Demnach ist in Frage zu stellen, ob die berechneten Werte in Realität geringer sind, bzw. mit steigender Nutzung von E-Fahrzeugen ohnehin geringer wird.</p> <p>Unter 4.2.1.2 wird aufgeführt, dass keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen zu erwarten seien. Dem kann nicht zugestimmt werden. Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Öhringer Str. besteht das Risiko einer Verkehrsverlagerung in die Mittlere Gasse. Insbesondere Verkehrsteilnehmer, die von der Lampoldshauser Str. in die Rosenbergstr. und andersherum fahren, haben durch den Weg über die Mittlere Gasse einen um 100m kürzeren Weg. Damit besteht ein Reisezeitvorteil, der laut Umweltbundesamt zu unerwünschten Verlagerungen führen kann. In der Mittleren Gasse befinden sich überwiegend keine Bürgersteige, so dass eine deutlich höhere Gefahr für Fußgänger, insbesondere Kinder, besteht. Gleichzeitig stehen die Gebäude grenzbebauend bis zur Straße, so dass es auch keine Ausweichmöglichkeit für die schwächeren Verkehrsteilnehmer gibt.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In Anbetracht der vielfältigen Störeinflüsse auf den Verkehrsfluss im Innerortsbereich kann durch die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oftmals auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Im Zuge einer zukünftigen Verkehrskonzeption sollen geordnete Parkverhältnisse für die Ortsdurchfahrten geschaffen werden, um einerseits potenzielle Fahrzeitverluste zu reduzieren und die Störwirkung von lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen zu mindern.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung muss immer die Bestandssituation zu Grunde gelegt werden. Laut Aussage des VM Baden-Württemberg hat der bisherige E-Auto-Anteil geringe Auswirkungen auf den Straßenverkehrslärm. Bei zukünftigen Entwicklungen werden die Richtlinien ggfs. angepasst, um die Realität noch besser abzubilden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die Straßenverkehrsbehörde hat im Hinblick auf Verkehrsverlagerungen keine Bedenken geäußert. Im vorliegenden Lärmaktionsplan werden ganztägige Tempo-Regelungen vorgeschlagen und keine Tempo 30-Zonen wie in den Wohngebieten. Der Unterschied sind hier die entsprechenden Vorfahrtsregelungen („rechts vor links“). Aufgrund von Tempo 30-Zonen, geringen Fahrbahnbreiten und parkierenden Fahrzeugen am Fahrbahnrand sind potenzielle Ausweichrouten unattraktiver.</p>

		<p>In Lampoldshausen wird durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf von 50 auf 30 auf der Kochersteinsfelderstraße auch das Durchfahren der Schulstraße von der Züttlingerstr. aus kommend attraktiver. Die Strecke über die Brückenstraße, um dann wieder in die Kochersteinsfelderstr. einzubiegen, ist zwar geringfügig länger, aber wegen ihrer Geradlinigkeit und der geringeren Anzahl parkender Fahrzeuge behinderungsfreier zu durchfahren.</p> <p>Weiterhin zeigt sich in allen Ortsteilen, dass Streckenabschnitte durch Kurven, parkende Fahrzeuge, verkehrsberuhigende Maßnahmen oder andere Einschränkungen ohnehin nicht mit Tempo 50 durchfahren werden. Somit ist in Frage zu stellen, ob die Lärmbelastung in dem berechneten Maße überhaupt besteht und inwieweit Tempolimits tatsächlich zu Reduktion des Lärms beitragen würden.</p> <p>Der Fahrzeitverlust des ÖPNV ist gleichzusetzen mit der erhöhten Verweildauer der Fahrzeuge in der jeweiligen Verkehrszone. Die im Entwurfsplan benannte Quelle bezieht sich auf 4-spurige Straßen in Bonn oder beispielsweise die Sonnenallee in Berlin. Diese Verkehrssituationen sind sicher nicht auf die Situation im dörflich geprägten Hardthausen übertragbar.</p> <p>Selbst das Umweltbundesamt kommt in der benannten Quelle des Entwurfsplanes zum Fazit, dass Tempo 30 nur dann die Luftschadstoffbelastung reduziert, wenn es gelingt, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder zu verbessern.</p> <p>Die übrige Darstellung einer verbesserten Luftreinhaltung ist mit gleicher Begründung nicht für Hardthausen übertragbar. Die referenzierten Messungen fanden an tatsächlichen Hauptverkehrsstraßen in Großstädten statt. Eine weitere Studie aus der Schweiz wird erwähnt ohne auf Details der Datenerfassung einzugehen. Weiterhin werden keine statistisch belegten Zahlen benannt, sondern Erfahrungswerte, die sich auf Großstädte beziehen.</p> <p>Dem positiven Einfluss der Maßnahme auf die Luftqualität muss ebenfalls aufgrund folgender Ausführung widersprochen werden:</p>	<p>Im Zuge einer zukünftigen Verkehrskonzeption sollen geordnete Parkverhältnisse für die Ortsdurchfahrten geschaffen werden, um einerseits potenzielle Fahrzeitverluste zu reduzieren und die Störwirkung von lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen zu mindern.</p> <p>Zur Beurteilung der Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere den Linienbusverkehr, kann bei einer Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h überschlägig von einer Fahrtzeit-verlängerung von 20 Sekunden pro 1.000 Meter ausgegangen werden. Der genannte Ansatz wird vom Verkehrsministerium BW empfohlen.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörde hat dazu keine Bedenken geäußert.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
--	--	--	---



		<p>Der Kraftstoffausstoß ist proportional zum Verbrauch. Der Verbrauch setzt sich im Wesentlichen aus 3 Bausteinen zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Fahrwiderstand</li><li>• Luftwiderstand</li><li>• Innere Reibung (Motor, Getriebe, Antriebswellen)</li></ul> <p>Der Fahrwiderstand bei Tempo 30 ist etwa 15% geringer als bei Tempo 50. Der Luftwiderstand kann bei Geschwindigkeiten unter 80km/h vernachlässigt werden.</p> <p>Aufgrund der inneren Reibung ist der Brennstoffeinsatz bei Verbrennungsmotoren nur in einem bestimmten Lastpunkt optimal, sowohl bei geringerer als auch bei höherer Last wird mehr Energie benötigt, um die Reibung zu überwinden als im optimalen Punkt.</p> <p>Aufgrund dieser Tatsache werden Getriebe von Fahrzeugen seit Jahrzehnten so ausgelegt, dass Fahrzeuge in typischen Betriebspunkten (50, 70, 100, 130km/h) verbrauchsoptimiert funktionieren.</p> <p>Ausgehend davon, dass ein Kraftfahrzeug immer im höchstmöglichen Gang betrieben wird, müssen Kraftfahrer, die bei Tempo 50 mit dem 4. oder 5. Gang auskommen, bei Tempo 30 auf den 3. oder 4. Gang zurückgreifen. Aufgrund der Spreizung der Getriebe ist die Motordrehzahl im kleineren Gang bei Tempo 30 höher als im höheren Gang bei Tempo 50. Mit der Motordrehzahl steigt jedoch auch die innere Reibung der Verbrennungsmotoren, so dass mehr Brennstoff eingesetzt werden muss, um die Reibung zu überwinden. In der Konsequenz verbrauchen Fahrzeuge bei einer Geschwindigkeit von 50km/h im 4. Gang bei 1400 Motorumdrehungen weniger Kraftstoff, als bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h im 3. Gang bei 1600 Motorumdrehungen und sind zudem auch lauter. Aufgrund einer Geschwindigkeitsreduktion um 40% erhöht sich jedoch die Verweildauer in der betroffenen Verkehrszone, so dass sich die Menge an ausgestoßenem Schadstoff trotz des geringeren Fahrwiderstandes gegenüber Tempo 50 erhöht.</p> <p>Ein weiterer nicht berücksichtigter Punkt im Entwurfsplan betrifft die Einsätze der freiwilligen Feuerwehr. Die Feuerwehrfrauen und -männer müssen im Einsatzfall privat als normale Verkehrsteilnehmer zur Station fahren, erst dann können sie auf die Sonderregelungen ihrer Einsatzfahrzeuge (Blaulicht, Martinshorn) zurückgreifen.</p> <p>Damit bitten wir darum, die im Entwurfsplan aufgeführten Erläuterungen kritisch zu hinterfragen. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass aufgeführte Quellen keine Vergleichbarkeiten mit Hardthausen darstellen und dadurch Belastungen an anderer Stelle (längere Reisezeit für Einsatzkräfte, Risiken der schwächeren Verkehrsteilnehmer durch Verlagerungseffekte und erhöhte Schadstoffausstöße) führen, die in keinem Verhältnis zu einer möglichen Lärmreduktion stehen, deren Wirksamkeit durch die meisten durchgeführten Studien bisher nicht nachgewiesen werden konnte.</p>	<p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens wurden keine Bedenken von Seiten der Straßenverkehrsbehörde geäußert.</p> <p>Die Wirksamkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen im Hinblick auf die Lärmeinwirkungen wurden mittlerweile hinreichend durch Studien bewiesen.</p>
--	--	---	---

5	Bürger*in 5	04.07.2023	<p>Positiv zu erwähnen ist, dass die Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt reduziert wird.</p> <p>In der Austraße 1 ist durch das Anfahren von Bus und Fahrzeugen eine besondere Belastung.</p> <p>Durch die vielen Fahrradfahrer des Kocher-Jagst-Radwegs gibt es immer wieder Probleme mit dem hohen Verkehrsaufkommen. Das komplette Radaufkommen läuft über die Bürgerstraße. An der Ecke Bürger Straße, Hauptstraße ist ein großes Gefahrenpotential.</p> <p>Ich stelle den Antrag, dass die komplette Hauptstraße ein Parkverbot bekommt. Durch das An- und Abfahren aufgrund der parkenden Autos ist die Lärmbelästigung für die Anwohner noch größer. Dies könnte durch das Parkverbot verringert werden.</p> <p>Ich möchte noch darauf hinweisen, dass ich bereits im November einen Termin bei Bürgermeister Einfalt hatte und damals bereits den Antrag gestellt habe, dass die Kurve an der Bürger Straße / Hauptstraße verbessert, indem der Kurvenbereich verbreitert wird. Der Gehweg auf Höhe von Gebäude 44/1 ist zu schmal für Rollatoren.</p> <p>Zudem habe ich den Antrag gestellt, dass der Radweg von der Einmündung der Industriestraße in die Bürger Straße bis zur Lindenstraße als Radweg auf der Fahrbahn ausgewiesen wird.</p> <p>Damit der Verkehr ruhiger wird, muss bei einer 30er Zone ein Parkverbot verhängt werden, da man ansonsten durch das An- und Abfahren eine zusätzliche Lärmquelle hat.</p> <p>An den Bushaltestellen sollte entweder ein Zebrastreifen vorgesehen werden oder zumindest ein Hinweisschild angebracht werden, dass Kinder die Straße überqueren.</p>	<p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Zuge einer zukünftigen Verkehrskonzeption sollen geordnete Parkverhältnisse für die Ortsdurchfahrten geschaffen werden, um einerseits potenzielle Fahrzeitverluste zu reduzieren und die Störwirkung von lärmintensiven Beschleunigungsvorgängen zu mindern.</p> <p>Diese Thematik ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans und muss losgelöst betrachtet werden.</p> <p>Diese Thematik ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans und muss losgelöst betrachtet werden.</p> <p>Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.</p>
---	-------------	------------	--	--