Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	**Stadt Freiburg Garten- und Tiefbau-amt**	26.07.2021	Vielen Dank für Ihre Nachricht vom 22.07. bzgl. Lärm-aktionsplan. Die Stadt Freiburg ist von den Festsetzungen im Ent-wurf Ihres Lärmaktionsplans nicht betroffen. (Da bei der Stadt Freiburg das Garten- und Tiefbauamt für die Lärmaktionsplanung zuständig ist, hat das Amt für öffentliche Ordnung Ihre Nachricht zuständigkeits-halber an uns weitergegeben).	Kenntnisnahme.
II.	**Regionalverband Südlicher Oberrhein**	23.08.2021	Wir bedanken uns für die Beteiligung am o. g. Verfah-ren und der Gelegenheit hierzu Stellung zu nehmen. Aus regionalplanerischer Sicht bestehen keine Ein-wendungen. Die im Lärmaktionsplan beschriebenen Sofortmaßnah-men (Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindig-keiten auf 50 km/h und 30 km/h auf mehreren Straßen-abschnitten) sowie die weiteren Lärmminderungsmaß-nahmen (Lärmoptimierter Fahrbahnbelag, Förderung des Umweltverbunds, Geschwindigkeitsüberwachun-gen, Unterstützung des passiven Lärmschutzes und Schutz der festgesetzten ruhigen Gebiete vor weiterer Verlärmung) führen zu einer deutlichen Entlastung der Anwohner. Dies entspricht dem in PS 4.1.0 Abs. 2 ge-nannten Grundsatz des Regionalplans Südlicher Ober-rhein, nach dem das Verkehrsnetz umweltschonend (Verminderung von Lärmbelastungen) ausgestaltet werden soll. Diese Stellungnahme erfolgt ausschließlich auf dem di-gitalen Weg.	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.	**Gemeinde Oberried**	26.07.2021	Vielen Dank für die Beteilung am Verfahren zum Lärm-aktionsplan der Gemeinde Kirchzarten. Die Gemeine Oberried hat keine Bedenken oder Anre-gungen vorzubringen. Bei Rückfragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	Kenntnisnahme.
IV. IV.1	**LRA Breisgau-Hoch-schwarzwald**	16.08.2021	im Rahmen der förmlichen Beteiligung zur Durchfüh-rung der Offenlage nehmen wir nach Sichtung und Prüfung der Unterlagen wie folgt Stellung: Auch nach der Neufassung des Erlasses des Ministeri-ums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 29.10.2018 sind die Fachbehörden zu be-teiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind. Die Anordnung bzw. Umsetzung ent-sprechender verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist nach wie vor nur möglich, wenn diese nach Fachrecht zuläs-sig sind und rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Dies setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Stra-ßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Bezüglich der Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus Lärmschutzgründen wird auch auf die Ergänzungen des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 13.04.2021 zum Kooperationserlass-Lärmaktionspla-nung vom 29.10.2018 verwiesen. Hierin wird bei der Bindungswirkung von in Lärmaktionsplänen festgeleg-ten Maßnahmen zwischen Hauptverkehrsstraßen mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio Kfz/Jahr und Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von 3 Mio Kfz/Jahr oder weniger unterschieden. Die in Kirchzar-ten betroffenen Straßen liegen beim	Ist bekannt.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			Verkehrsaufkommen jeweils nicht über 3 Mio Kfz/Jahr, so dass die Regelungen "Kooperative Maßnahmenumsetzung bei sonstigen Straßen" zum Tragen kommen. Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr oder weniger sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Fachbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen. Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind dies die Straßenverkehrsbehörden. Die Anordnung unterliegt dem Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde (VwV-StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1e Rn. 13 unter Verweis auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV). Das bedeutet, dass die untere Straßenverkehrsbehörde und die höhere Straßenverkehrsbehörde bei Straßen mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr durch den Lärmaktionsplan nicht gebunden sind, sich die im Lärmaktionsplan dargelegte Abwägung der Gemeinde jedoch zu eigen machen können. Die Fachbehörden sind hierbei grundsätzlich an die ermessenslenkenden Verwaltungsvorschriften gebunden, was auch vom Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (VGH) bestätigt wird (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28).	Ist bekannt.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			Für die jeweiligen Bereiche ergibt sich dadurch folgendes: 1. K 4909 Freiburger-, / Schwarzwald-. / Bahnhofstraße (zwischen Ortseinqanq und Abgang Stegener Straße) In diesem Bereich liegen die Gebäude entlang der K 4909 in Bereichen, die als Gebietsnutzungen den allgemeinen oder reinen Wohngebieten sowie den Dorf- und Mischgebieten zuzurechnen sind. Die im Zuge der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmberechnungen haben unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und den jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zum jetzigen Zeitpunkt im bzw. über dem gesundheitskritischen Bereich liegende Emissionspegel zwischen 66 und 68 dB(A) tags sowie 55 und 57 dB(A) nachts ergeben. Damit sind die in der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als auch die im Kooperationserlass genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. 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-RichtlinienStV) eine Orientierungshilfe dar. Grundlagen für die fachliche Berechnung des Pegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten	Bestätigung.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Darüber hinaus ist auch nach der Neufassung des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 29.10.2018 jedoch die Anordnung bzw. Umsetzung entsprechender verkehrsrechtlicher Maßnahmen nach wie vor nur möglich, wenn diese nach Fachrecht zulässig sind und die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) vorliegen. 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). Bei der Ermessensausübung ist hierbei besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36).	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			Die für die notwendige Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle). Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Die vorgenommene Abwägung ist für die Bereiche der K 4909 Freiburger-, / Schwarzwald-, / Bahnhofstraße (zwischen Ortseingang und Abgang Stegener Straße) nachvollziehbar dargestellt und deckt sich in allen Punkten bzw. Bereichen und daher auch im Ergebnis mit unserer rechtlichen Auffassung. Zusammenfassend überwiegen in der Abwägung für diese Bereiche der K 4909 zwischen den ermittelten, im bzw. über den gesundheitskritischen Bereichen liegenden, Werten und den anderen Aspekten die	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			Bedürfnisse der lärmbetroffenen Anwohner. Die in diesen Bereichen im Plan aufgenommene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ist zutreffend und kann Wirkung entfalten. 2. K 4909 Höllentalstraße (zwischen Einmündung Aumattenweg und Höhe Gewerbestraße) In diesem Bereich liegen die Gebäude entlang der K 4909 in Bereichen, die als Gebietsnutzungen den allgemeinen Wohngebieten zuzurechnen sind. Die im Zuge der Lärmaktionsplanung durchgeführten Lärmberechnungen haben unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und den jeweils zulässigen Höchstgeschwindigkeiten in diesem Bereich zum jetzigen Zeitpunkt zwar Überschreitungen der in der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte jedoch lediglich nur an den Gebäuden Am Keltenbuck 2, 4 und 8 im bzw. über dem gesundheitskritischen Bereich liegende Emissionspegel von 66 dB(A) tags sowie 56 dB(A) nachts ergeben. Damit sind die in der Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 als auch die im Kooperationserlass genannten Immissionsgrenzwerte nicht überschritten. 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-RichtlinienStV) eine Orientierungshilfe dar. Grundlagen für die fachliche Berechnung des Pegels und die	Zustimmung. Die Auslösewerte 65 / 55 dB(A) werden an den Gebäuden Am Keltenbuck 2, 4, 6 und Im Eck 4 überschritten. Mit Ausnahme des Hauses Im Eck 4 liegen alle Gebäude in Wohngebieten (Immissionsgrenzwerte 59 / 49 dB(A)).

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen-RLS-90. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Darüber hinaus ist auch nach der Neufassung des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 29.10.2018 jedoch die Anordnung bzw. Umsetzung entsprechender verkehrsrechtlicher Maßnahmen nach wie vor nur möglich, wenn diese nach Fachrecht zulässig sind und die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) vorliegen. 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). Bei der Ermessensausübung ist hierbei besonders zu berücksichtigen, dass nach der	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.6			Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Die für die notwendige Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle). Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen. Der Aspekt der Leichtigkeit des Verkehrs ist nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern muss hinreichend quantifiziert und konkretisiert werden. Eine mögliche Fahrzeitverlängerung infolge einer straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahme wird in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Die vorgenommene Abwägung ist für diesen Bereich der K 4909 zwar nachvollziehbar dargestellt, deckt sich allerdings weder in allen Punkten bzw. Bereichen noch im Ergebnis mit unserer rechtlichen Auffassung. Nach dieser liegen die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandseite nicht vor und das Ermessen wurde bei der Planaufstellung nicht rechtsfehlerfrei	Die genannten Gesichtspunkte werden berücksichtigt. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 60 auf 50 km/h sind keine negativen verkehrlichen Wirkungen zu erwarten. Widerspruch.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.7			ausgeübt. Bereits im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zu diesem Gebiet Am Keltenbuck wurden Untersuchungen zu dem zu erwartenden Verkehrslärm für die Gebäude Am Keltenbuck 2, 4 und 8 durch das Ing.-Büro Rink durchgeführt. Die Untersuchungen ergaben für das Prognosejahr 2020 ein Lärmpegel zwischen 70 und 75 dB(A). Deshalb wurde im Bebauungsplan auch festgelegt, dass der Nachweis erbracht werden muss, dass zukünftige Bewohner der geplanten Gebäude sowohl vor Straßen- und Schienenverkehrslärm als auch vor Betriebslärm aus dem Gewerbegebiet geschützt werden. Der Verkehrslärm musste durch "passive" Schallschutzmaßnahmen, d. h. durch den Einsatz von Gebäudeaußenbauteilen mit einer hinreichend hochwertigen Luftschalldämmung auf ein zumutbares Maß begrenzt werden. Der Untersuchungsbericht des Ing.-Büros wurde für die Dimensionierung dieser "passiven" Maßnahmen als Grundlage angeführt. Da die in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans errechneten Lärmwerte von derzeit 66 dB(A) tags und 56 dB(A) nachts, die im Bebauungsplanverfahren prognostizierten Lärmwerte nicht überschreiten, werden die Bewohner durch die durchzuführenden "passiven" Schallschutzmaßnahmen ausreichend vor dem Verkehrslärm geschützt. Dies sehen wir zulässigerweise als ermessenslenkend an und kommen in diesem Zusammenhang zum Ergebnis, dass keine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen erforderlich ist. Entsprechende Anträge in der Vergangenheit wurden dahingehend abgelehnt, dagegen erhobene Widerspruch seitens der höheren Straßenverkehrsbehörde zurückgewiesen.	Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Umgebungslärmrichtlinie mit dem Lärm vor der Fassade. Eine Minderung dieses Lärms wird unter anderem durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster, Fassadendämmungen, Balkonverglasungen und Vorhangfassaden schützt nur die Innenräume vor Lärm, gehört also streng genommen nicht zu den Maßnahmen gegen Umgebungslärm (Quelle: LUBW B-W). Dementsprechend wird nach der aktuellen Rechtsprechung und dem Kooperationserlass 2018 möglicherweise bestehender passiver Lärmschutz nicht betrachtet und in die Abwägung eingestellt.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Daneben wurde die Netz-, Verbindungs- und Bündelungsfunktion der Kreisstraße K 4909 nicht bzw. nicht ausreichend gewürdigt. Diese Straße dient vorwiegend dem überörtlichen Verkehr zwischen benachbarten Kreisen oder innerhalb eines Kreises, ferner dem Anschluss einer Gemeinde an überörtliche Verkehrswege. Das entspricht ihrer Klassifizierung nach dem Straßengesetz BaWü.	Die Funktion der Kreisstraße wurde berücksichtigt. Der Fahrzeitverlust beträgt 5 Sekunden ist damit vernachlässigbar.
			Somit überwiegen in der Abwägung zwischen den ermittelten, weitestgehend unter den gesundheitskritischen Bereichen liegenden, Werten und den Funktionen der Straße die Aspekte der Straße und der sie nutzenden Verkehrsteilnehmer. Dies spricht nach unserer Auffassung gegen die im Plan aufgenommene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Diese Maßnahme kann daher keine Wirkung entfalten.	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). Da an allen Gebäuden in der ersten Baureihe diese Werte überschritten werden (Wohngebiete: 59 / 49 dB(A)) kann von einer Gefahrenlage ausgegangen werden. Auch die Stellungnahme des Landratsamtes zeigt keine nachvollziehbaren / quantifizierbaren Nachteile der Maßnahme auf, sodass in der Ermessensausübung / Abwägung die Maßnahme zu bestätigen ist.
IV.8			Wenn straßenbauliche Maßnahmen keiner Planfeststellung oder Genehmigung bedürfen, können Maßnahmen in einem Lärmaktionsplan verbindlich nur für solche Straßen beschlossen werden, für die in der Abwägung auch die Frage der Bereitstellung der notwendigen Haushaltsmittel geklärt werden konnte. Dies ist in der Regel nur dann der Fall, wenn die Baulast bei der Gemeinde als planaufstellender Behörde liegt. Die Gemeinde kann mit dem Land vereinbaren, bauliche Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen. Wurde in einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die	Bestätigung

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Baulast nicht bei der Gemeinde selbst, bewirkt dies, dass eine Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaubehörde berücksichtigt werden muss. Voraussetzung für die Durchführung einer Maßnahme im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die für die Lärmsanierung festgelegten Auslösewerte überschritten sind.	
V. V.1	**IHK-Südlicher Oberrhein**	17.08.2021	wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 22.7.2021 und die Möglichkeit, zum Fortschreibungsentwurf des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Kirchzarten Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Südlicher Oberrhein möchten wir Folgendes äußern: Kirchzarten ist wohl aufgrund der Lage an der Bundestraße B31 mit einer Verkehrsbelastung über dem relevanten Schwellenwert zur Aufstellung eines Lärmaktionsplanes verpflichtet. Im aktuell geltenden Kooperationserlass des Verkehrsministeriums von Baden-Württemberg „Lärmaktionsplanung des Landes“ von 29.10.2018 wird (neu) empfohlen, des Weiteren (v.a.) auch verkehrsreiche Kreis- und Gemeindestraßen oder auch lärmrelevante Straßen mit weniger als 8.200 Kfz/a in die Lärmaktionsplanung mit einzubeziehen. Im Ergebnis der vorliegenden Analyse unter (freiwilliger) Einbeziehung solcher Straßen(abschnitte)) werden gutachterlich zwei Hauptbelastungsbereiche, d.h. zwei Abschnitte entlang der Kreisstraße K 4909 identifiziert. Innerhalb dieser gibt es jedoch wiederum jeweils einen räumlichen Teilbereich, in dem sich der eigentliche Schwerpunkt der Betroffenheiten befindet.	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			Als „harte“, d.h. den Verkehr einschränkende Maßnahmen werden straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen in Form von ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkungen von zurzeit v.a. Tempo 50 auf Tempo 30 (K 4909 durch die Innenstadt) sowie im Norden von Kirchzarten (Höllentalstraße) von Tempo 60 bzw. Tempo 100 auf Tempo 50 vorgeschlagen. Die IHK steht straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder gar Verkehrsverboten grundsätzlich kritisch gegenüber, da sie in relevanter Weise auch in den Wirtschaftsverkehr eingreifen. Sie sollten daher nur als „letztes Mittel“ eingesetzt werden. Dies gilt besonders für die höher klassifizierten Straßenarten sowie für Verkehrswege, die als wichtige Zufahrtsstraßen bspw. zu Gewerbegebieten fungieren oder als relevante Verbindungsstraßen von Unternehmen genutzt werden müssen. Zudem dürfen sie wie im Entwurf auch angesprochen, nur als kurzfristig wirksame Zwischenlösung bis zum Ersatz durch lärmmindernde Fahrbahnbeläge fungieren.	Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist eine Sofortmaßnahme, deren Notwendigkeit bei Umsetzung baulicher Maßnahmen zu überprüfen ist. .
V.3 V.4			Empfehlung: Die im Entwurf dargelegte Absicht der Gemeinde, bei Planung einer solchen Straßensanierungsmaßnahme die Notwendigkeit einer (weiteren) Geschwindigkeitsbeschränkung erneut zu prüfen (s. Ziffer 10.2 des Planentwurfes), was begrüßt wird, sollte u.E. noch in die abschließende Maßnahmentabelle (s. Ziffer 13) mit aufgenommen werden.	Der Vorschlag der IHK beschreibt eine Vorgabe des Verkehrsrechts, wonach verkehrsrechtliche Anordnungen zu überprüfen sind, wenn die Voraussetzungen sich verändert haben. Es handelt sich daher um keine Maßnahme im Sinne des Lärmaktionsplans.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Hauptbelastunqsbereiche - Bereich K 4909 Freiburger Str./ Schwarzwaldstr./ Bahnhofstraße: Auf Basis der Wirkungsanalyse (Abb. 10) sowie unter Berücksichtigung der Funktion des Straßenzuges als wichtige Innenstadtan- und -abfahrt mit Geschäftslagen entlang dieses Bereiches und somit auch mit Aufenthalt von Kunden und Gästen entlang dieses Bereiches wird vorgeschlagen, die (räumliche) Maximalvariante mit Tempo 30 auf nachts zu beschränken, tagsüber hier jedoch auf einheitlich Tempo 40 über die 1.100 m Länge gehen. Hiermit könnte u.E. ein guter Kompromiss erzielt werden: Mit Tempo 40 tagsüber könnte eine gleichmäßige, kontinuierliche und recht langsame Fahrt ohne größere Stop-and-Go's (so auch Lärmspitzen reduzierend) ermöglicht werden und gleichzeitig eine bestimmte Leistungsfähigkeit der wichtigen Innenstadtzu- und -abfahrt erhalten bleiben. Die einheitliche (d.h. nicht permanent sich ändernde) Geschwindigkeitsbeschränkung jeweils tagsüber oder nachts wären u.E. dabei für die Autofahrer gut nachvollziehbar und so auch praktikabel. Leider ist Tempo 40 nicht mit untersucht worden. Begründet wird dies nicht. So kann u.E. auch bislang kein neutraler Vergleich der verschiedenen Varianten stattfinden und keine alle Interessenslagen berücksichtigende Abwägung stattfinden. Es wird vorgeschlagen, dies noch nachzuholen. - Bereich K 4909 Höllentalstraße: Laut Ziffer 10.2 wird die Gemeinde eine neue Geschwindigkeitsbegrenzung nur dann festlegen, wenn erhebliche Betroffenheiten	Untersuchungen zeigen, dass 40 km/h im Vergleich zu 50 km/h im Mittel nur eine Lärmreduzierung von 1.2 dB(A) ergeben. Während sich bei einer Temporeduzierung von 50 km/h auf 30 km/h eine Pegelminderung von ca. 2.5 dB(A) ergeben können. Diese Pegelminderung ist zum Schutz der Anwohner am Tag und in der Nacht notwendig. Die Leistungsfähigkeit ist bei 30 km/h durch die Verstetigung des Verkehrs weiterhin gegeben. Eine Beschränkung tags auf 40 und nachts auf 30 km/h wäre auch für den Verkehrsteilnehmer nur schwer verständlich.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			nachgewiesen sind. Diese wesentliche Voraussetzung ist u.E. nur für den „mittleren“ Bereich in Abbildung 6 bzw. den in Abbildung 9 zu sehenden östlichen grünen Teilbereich gegeben. Eine nochmalige räumliche Ausdehnung „aus verkehrlichen Gründen“ sogar auf den blauen (theoretisch) Tempo 100-Bereich entlang des Gewerbegebietes wird abgelehnt. Es wird dringend empfohlen, die Tempo 50-Limitierung auf den o.a. stärker bebauten Kurvenbereich zu beschränken. Zuletzt wird angeregt, die so wichtige Maßnahme einer wirksam steuernden Bauleitplanung, die zudem vollständig in den Händen der Gemeinde liegt, in die Maßnahmentabelle mit aufzunehmen. Mit ihr muss vorsorgend verhindert werden, dass mit einer „heranrückenden“ (v.a. Wohn-)-Bebauung gar neue Lärmschwerpunkte geschaffen werden, die wiederum eine Reaktion mit scharfen Maßnahmen zu Lasten des Wirtschaftsverkehrs hervorrufen würde bzw. sogar müsste. Bitte informieren Sie uns über den Ausgang des Verfahrens und lassen uns die Abwägung zukommen. Bereits jetzt möchten wir uns dafür herzlich bedanken.	Die angeregte Verlängerung des Bereichs mit 50 km/h aus verkehrlichen Gründen liegt im Ermessen der Verkehrsbehörde. Wie die IHK zu verstehen gibt, ist auf dem kurzen Abschnitt 100 km/h nur theoretisch möglich. Bauleitplanung ist kein Thema der Lärmaktionsplanung. Es sind eine Vielzahl weiterer Aspekte zu berücksichtigen. Tatsächlich ist aber die häufige Abwägung der Belange der Lärmvorsorge durch die Festsetzung von passivem Lärmschutz problematisch.
VI.	**RP Freiburg**	02.09.2021	wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Kirchzarten beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans	

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung:	
VI.1			1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Die höhere Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) schließt sich im Ergebnis der Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde vom 16.08.2021 an.	Kenntnisnahme. Siehe Wertungen zu IV
VII.2			2. Bauliche Maßnahmen im Zuge der K 4909 Von den im Lärmaktionsplan der Gemeinde Kirchzarten genannten Maßnahmen zur Lärmminderung sind keine im Zuständigkeitsbereich des RP Freiburg liegenden Bundes- und Landesstraßen betroffen. Die Zuständigkeit für bauliche Maßnahmen im Zuge der K 4909 liegt beim Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald.	Kenntnisnahme.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Bürger 1	11.08.2021	Ich möchte folgende Anregungen zum Lärmaktionsplan machen.	
I.1	Barbara Schweier, B.Schweier@kirchzar-ten.de		Als Anwohnerin der Höllentalstr. stelle ich immer wieder fest, dass die jetzt schon festgesetzte Höchstgeschwin-digkeit von 60 km/h im Bereich der Abfahrt Lindenaus-trasse nicht eingehalten wird und ich deshalb dringend regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen anrege in die-sem Bereich; erst recht, wenn zukünftig die Geschwin-digkeit reduziert werden soll, um den Straßenlärm zu re-duzieren. Dies betrifft besonders die frühen Morgenstun-den des Berufsverkehrs und die Feierabendzeit.	Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Lärmaktionsplan angeregt.
I.2			In dem vorhandenen Lärmschutz entlang der neuen B 31 ab dem Stegener Kreisel fehlt der Lärmschutz beim Brü-ckengeländer beim Schäferhundevereinsgelände. Dies führt zu einer erheblichen Lärmbelästigung entlang der Höllentalstrasse. Obwohl die betroffene Bebauung am Rotbach, am Keltenbuck und entlang der Höllentalstr. nicht direkt angrenzend zu dieser Brücke ist, wirkt der fehlende Lärmschutz wie ein Lärmtrichter in den Zeiten nachts und in den sehr frühen Morgenstunden gegen 4 Uhr, wenn die LKWs Freiburg anfahren. Der erholsame Schlaf wird empfindlich beeinträchtigt, um so mehr bei verstärkender Windrichtung. Ich rege deshalb dringend an, diese Lärmschutzlücke beim Brückengeländer zu schließen.	Die Lärmemissionen der B31 wurden in der Kartierung be-rücksichtigt. Der Lärm der Höllentalstrasse überwiegt. Da die Lärmsanierungswerte aber nicht überschritten werden, wird der Baulastträger der B31 keine zusätzlichen baulichen Maß-nahmen veranlassen.
II.	Bürger 2	23.08.2021	Zur im Betreff angeführten Bürgerbeteiligung hier meine Stellungnahme zum Abschnitt L 126 Süd mit der Bitte um Beachtung:	

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.1	Ulrich Martin Drescher, Lindenhof 3, 79199 Kirchzarten, drescher@umd.de		1. Massnahmen zur Lärmminderung werden in Abhängigkeit zur Zahl der Betroffenen geregelt. Bei der L 126 Süd weist der Lärmaktionsplan aktuell noch wenige Betroffenen-Einheiten m Höhe des Neubaugebietes "Wohnen am Kurhaus" auf, die jedoch aktuell deutlich ansteigen werden, z.T. durch parallel zur L 126 entstandene/entstehende Wohnbauten. Diese höhere Betroffenanzahl und Gebäudelage sollte im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden und entsprechende Massnahmen auslösen.	Der Bauabschnittsstand von Neubaugebieten kann im Lärmaktionsplan nicht vollumfassend wiedergegeben werden. Zum Zeitpunkt der Berechnung der Betroffenenzahlen wurden das Berechnungsmodell mit dem aktuellen Einwohnerregister der Gemeinde Kirchzarten abgeglichen. Geplante Bebauung kann qualitativ im Lärmaktionsplan berücksichtigt werden. Spätestens mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden alle dann hier wohnenden Einwohner berücksichtigt werden können.
II.2			2. Aufgrund der neuen (teilweise parallelen) Wohnbebauung längs der L 126 in Höhe des Neubaugebietes am Kurhaus und auch weiter südlich in Höhe Ortsteil Dietenbach. Campinplatz sollte überprüft werden, inwieweit hier eine Temporeduzierung auf 50 km/h (tagsüber nachts) möglich/angemessen ist.	Die Lärmkarten aus dem Lärmaktionsplan legen dar, dass in dem Neubaugebiet „Wohngebiet Am Kurhaus“ keine Überschreitungen der Auslösewerte von 65/55 dB(A) am Tag und in der Nacht vorhanden sind.
III.	Bürger 3 Beatrice von Oppen, Höllentalstraße 2, 79199 Kirchzarten, beatriceoppen@hotmail.com	04.08.2021	nach heutiger Rücksprache mit Herrn Bürgermeister Hall möchte ich unseren Einwand zum Lärmaktionsplan einreichen, mit der Bitte diesen entsprechend zu berücksichtigen. Der Plan sieht eine Entlastung der Höllentalstrasse durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h (anstelle 60 km/h) bis zur Einmündung der Ibentalstrasse mit dem Ziel der Verstetigung des Verkehrs vor.	
III.1			Wir beantragen hiermit die Erweiterung des Bereichs bis zur Bahnschranke basierend auf nachstehenden Gründen:	Dies wäre eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Verkehrssicherheitsgründen kann im Zuge des Lärmaktionsplans nicht angeordnet werden.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			1. Der Rückstau bei geschlossener Schranke reicht meist bis zur Kurve. Eine Beschleunigung vor der Schranke würde Auffahrunfälle wegen der nicht Einsehbarkeit und dem Bremsweg begünstigen. 2. Beschleunigung vor einer Bahnschranke und sofortiges Abbremsen bei Signal der Schranke führt zu vermeidbarer Lärmbelästigung und erhöhter Umweltbelastung. 3. Direkt im Bereich der Beschleunigungsstrecke liegt hinter der Kurve eine Ausfahrt die von 14 Bewohnern inkl. Kindern von Kirchzarten-Burg benutzt wird. Eine Beschleunigung in diesem Bereich würde Unfälle begünstigen. 4. Schulweg: Der Beschleunigungsbereich liegt genau im Bereich des Schulweges. Wir bitten Sie daher, unser Anliegen bei der Planung nachhaltig zu berücksichtigen.	
IV.	Bürger 4 Markus Kirner, Dietenbacher Straße 25, 79199 Kirchzarten, markus.kirner@web.de	27.08.2021	Als langjähriger lärmgeplagter Anwohner der Dietenbacher Straße sehe ich mit Genugtuung, dass sich die Gemeinde nun endlich mit dem Thema Straßenverkehrslärm auseinandersetzt! Ich hatte Sie in der Vergangenheit schon mehrmals auf diese Thematik aufmerksam gemacht, aber offensichtlich hat dies bisher kein entsprechendes Gehör bei Ihnen gefunden.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Ausganqslaqe: Nach Anbindung der L 126 an die Neue B 31 hat der Verkehr auf der L 126 massiv zugenommen. Im Zuge dieser Maßnahme wurde das bis dahin bestehende Überholverbot im Bereich Dietenbacher Knoten aufgehoben und die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h, die ursprünglich auf der Höhe des Hansel-Meier-Hofes begann, auf die Höhe des Dietenbacher Knotens zurückgeführt.	
IV.I			Ist - Situation an Werktagen: Sind dies mittlerweile zahlreiche LKW, Baustellenfahrzeuge als auch LKW der ortsansässigen Unternehmen wie beispielsweise die Tanklastzüge der Firma Winterhalter als auch deren Busse sowie Fahrzeuge der Firma Kult. Ebenso der Berufsverkehr...	Die Verkehrsstärken wurden aus dem Verkehrsmonitoring Baden-Würtemberg und einer zusätzlichen Verkehrszählung übernommen. Darin sind alle hier genannten Fahrzeugarten kategorisiert. Die Lärmberechnungen im Lärmaktionsplan basieren auf diesen Zahlen (Bericht vom Juli 2021; Tabelle 2). Es wird der DTV Durchschnittliche tägliche Verkehr den Berechnungen zugrundegelgt (Mittelwert Mo – So).
			Ist - Situation an Wochenenden: Sorgt der Ausflugsverkehr als auch ganze Motorradhorden, vorzugsweise Harley-DavidsonMaschinen mit modifizierten Auspuffanalgen für eine Lärmbelastung, die m.E. ihresgleichen sucht. Hintergrund ist auch der, dass meines Wissens die Schauinslandstrecke über Günterstal an den Wochenenden für Motorradfahrer gesperrt ist. Insofern verlagert sich alles auf die L 126. Hinzu kommen die Besucher des Sportclub aus dem Wiesental bzw. der angrenzenden Schweiz.	Die Lärmproblematik des Motorradverkehrs ist bekannt. Sie lässt sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzw. auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Regelungen heute nicht in erforderlichem Umfang lösen.
IV.2			Geschwindiqkeitskontrollen: Werden - wenn überhaupt, für die Verkehrsteilnehmer so offensichtlich durchgeführt, dies vor allen Dingen für die	Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Lärmaktionsplan angeregt.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Ortsansässigen, dass sich mehr oder weniger Jedermann rechtzeitig auf diese Maßnahme durch rechtzeitiges Verzögern der Geschwindigkeit rechtzeitig einstellen kann.	
IV.3			Artikel im Dreisamtäler: Gar grotesk mutet es an, "Wenn man dann noch im Dreisamtäler lesen kann, dass ein Gutachten zu dem Ergebnis kam, dass entlang der L 126 keine Lärmschutzmaßnahmen vonnöten sind, da entsprechende Werte nicht errechnet ??? wurden.	Es wurden 5/10 Betroffene über 65/55 dB(A) in der Dietenbacher Straße westlich der L126 ermittelt. Problematisch ist hier insbesondere, dass die 70 km/h vielfach nicht eingehalten werden. Dies ist aber nicht durch Maßnahmen der Lärmaktionsplanung zu verändern.
			Ich habe vor geraumer Zeit selbst mit einem amtlich geeichten Messgerät Messungen auf meinem Balkon durchgeführt und kann Ihnen versichern, dass diese eindeutig oberhalb der Grenzwerte der WHO lagen!!!	Verkehrslärm ist nach der gesetzlichen Konzeption zu berechnen und nicht zu messen. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauigkeit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z.B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z.B. Messungen zur Urlaubszeit).
			Zusammenfassend ist es für mich in keinster Weise nachvollziehbar, warum hier nicht entgegengewirkt wird. So z.B. durch Ausdehnung der 70 Zone, Aufstellen eines Schildes Lärmschutz, Installation einer stationären Blitzanlage oder gar Reduktion der erlaubten Geschwindigkeit auf 50 km/h.	Die Vorschläge werden außerhalb der Lärmaktionsplanung durch die Gemeinde geprüft.
			Es dürfte Ihnen bekannt sein, dass es durchaus auch Gemeinden gibt, so beispielsweise entlang der Schwarzwald-Hochstraße, die um den Schutz ihrer Bevölkerung besorgt sind und demzufolge einen Aktionsplan gegen Motorradlärm ins Leben gerufen haben.	Der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald ist Mitglied der Initiative Motorradlärm Baden-Württemberg.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Ich möchte Sie daher gerne bitten, die oben genannten Aspekte in Ihre zukünftigen Betrachtungen und Planungen mit einzubeziehen.	
V.	Bürger 5 Anwohner*innen der Dietenbacher Straße/ L126, Rainer Heidrich, Dietenbacher Str. 19a, 79199 Kirchzarten, u. A.	02.09.2021	Endlich ein Lärmaktionsplan für Kirchzarten, der sehr umfangreich die Gefahren, die von Lärm ausgehen, aufzeigt. Die formale Offenlage dient der Beteiligung der betroffenen Anwohner. Umso verwunderlicher ist, dass die Offenlage in die Urlaubszeit gelegt wurde. Dies zeigt kein aufrichtiges Interesse seitens der Gemeinde. Wir stellen mit Entsetzen fest, dass unser Straßenabschnitt der L126 nicht als Belastungsbereich eingestuft wurde. Dies ist offensichtlich falsch und wir möchten wissen, wie es zu diesem Ergebnis gekommen ist und bitten um eine transparente und nachvollziehbare Offenlage. Punkt 1: „Betroffene 5" Wie kommt diese Zahl zustande? Allein im Abschnitt Süd im Bereich der Dietenbacher Straße leben über ca. 61 Personen. In der Lärmkarte 1 im relevanten Lärmbereich von LrT > 65 dB wurden die Häuser Dietenbacher Str. 19, 19a, 21 tangiert und mit 5 Bewohnern angegeben. Diese Darstellung, die Bewohner und Umgebung, spiegeln nicht die realen Verhältnisse wider. Die Grafik scheint im Bereich der Dietenbacher Straße bewusst verzerrt und geschönt im Bezug auf folgende Punkte:	Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der VBEB in Verbindung mit der 34.BImSchV5, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert. Demnach entspricht die Anzahl der Betroffenen nicht der Anzahl der Einwohner (siehe hierzu kritische Anmerkung auf Seite 11 des Berichts)

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			1. In den Häusern Dietenbacher Str. 19, 19a und 21 sind nicht 5 Bewohner gemeldet, sondern tatsächlich 11. Die Tabelle 3 im LAP ist somit falsch.	In den Häusern 19, 19a, und 21 sind in der Lärmkarte insgesamt 10 Bewohner aufgeführt.
			2. Die Häuser Dietenbacher Str. 23, 25, 27 und 29 liegen in gleicher Flucht zur L126 Süd, wurden jedoch in der Lärmkarte 1 geradezu bewusst ausgespart. Allein in diesen Häusern wohnen 36 Personen.	Die Häuser 23, 25 und 29 sind in den Lärmkarten enthalten.
			3. Das Haus Dietenbacher Str. 27 ist in der Lärmkarte 1 nicht vorhanden. Das Haus steht schon seit Jahren. Die Kartengrundlage für die Lärmkarte 1 ist somit nachweislich alt und nicht aktuell.	Das Haus Nr. 27 ist nicht als Wohngebäude markiert (Aktualität der digitalen amtlichen Karten). Eine Nachberechnung würde zu keiner grundsätzlichen Neubewertung führen.
			4. Der relevante Lärmpegelbereich > 65 dB folgt in gleichem Abstand dem Straßenverlauf der L126 Süd ohne Rücksicht auf lärmpegelbeeinflussende, topografische Begebenheiten. Der schallreflektierende Erdwall zum Campingplatz wurde augenscheinlich nicht berücksichtigt. Das gerade in diesem hoch schallreflektierenden Bereich der Lärmpegel > 65 dB reduziert dargestellt wurde, verwundert.	Das digitale Geländemodell., welches die topographischen Begebenheiten darstellt, wurde im schalltechnischen Modell der Lärmberechnung für den Lärmaktionsplan berücksichtigt.
			Die Anzahl der betroffenen Personen an der L126 Süd ist nachweislich, allein im Bereich Dietenbacher Straße mehr als 10x höher als im LAP wiedergegeben.	Diese Aussage können wir nicht bestätigen.
			Punkt 2: „Verkehrsmengen Tabelle 2"	
			Das gezählte Verkehrsaufkommen scheint viel zu niedrig. Im Vergleich mit K 4909 Höllentalstraße herrscht auf der L126 ein viel größeres Verkehrsaufkommen mit viel	Die Verkehrsstärken wurden aus dem Verkehrsmonitoring der LUBW und einer zusätzlichen Verkehrszählung übernommen. Darin sind alle hier genannten Fahrzeugarten kategorisiert. Die Lärmberechnungen im Lärmaktionsplan basieren auf

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			höherem LKW- und Motorradverkehr, sowie höheren Geschwindigkeiten. Auch wird der Verkehr am Wochenende, Sonn- und Feiertagen nicht geringer, sondern besonders heftig, da Ausflugsverkehr herrscht. Dabei wird der Motorradlärm unerträglich. Wie aus den polizeilichen Geschwindigkeitsmessungen ersichtlich, kommt es in großer Zahl zu Geschwindigkeitsüberschreitungen. Der im Neubaugebiet installierte Erdwall hat unsere Situation noch verschlechtert, da nun jedes Fahrzeuggeräusch zurückgeworfen wird und für uns lange hörbar nachrauscht. Punkt 3: „Straßenbelag" Wie wurde der tatsächliche Straßenbelagszustand ermittelt und wo ist dieser nachvollziehbar dargestellt? Der Zustand des Belags im Bereich Dietenbacher Str./ L126 ist sehr schlecht. Dies ist der Gemeinde schon seit Jahren bekannt, auch wenn es nicht in ihrem Aufgabenbereich liegt. Der schlechte Straßenbelag führt zu starken Rollgeräuschen. Dies scheint in den Berechnungen nicht berücksichtigt. Die Terrassen und Balkone unserer Häuser auf der L126- Seite können kaum genutzt werden und Fenster müssen geschlossen gehalten werden. Diese Umstände werden Ihnen seit Jahren immer wieder vorgetragen, leider ohne irgendeine Reaktion.	diesen Zahlen (Bericht vom Juli 2021; Tabelle 2). Für die L126 Süd wurden die Daten der amtlichen Zählstelle 83972 übernommen. Schallreflektionen aus topographischen Begebenheiten werden im schalltechnischen Modell berücksichtigt. Der Erdwall wurde im Modell abgebildet (grüne Linie). Die Verfahren zur Berücksichtigung unterschiedlicher Strassenbeläge sind in den einschlägigen Regelwerken vorgegeben. Mangelhafte Beläge sind ggf. über die Gemeinde dem Strassenbaulastträger zu melden. Die Berechnungen unterstellen einen „normalen“ Zustand.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Da der Lärmaktionsplan auf Computerberechnungen basiert, ist es besonders wichtig mit welchen Daten operiert wurde. Wir möchten wissen welche Daten als Grundlage für die L126 verwendet wurden und an welchem Datum, Uhrzeit und Ort die verwendeten Messungen stattgefunden und in der entsprechenden Karte eingetragen wurden. Nun ist es endlich Zeit den Abschnitt L126 in den Maßnahmenkatalog zur Lärmminderung (Seite 47 Rapp) aufzunehmen und sofort Maßnahmen zu ergreifen. Sie können sich jederzeit vor Ort einen Eindruck der Situation verschaffen.	Siehe Kapitel 5.1 „Berechnung statt Messung“
VI.	Bürger VI. Albert Zähringer, Dr.-Gremmelsbacher-Str.34, 79199 Kirchzarten, u.A.	06.09.2021	Anbei erhalten Sie die Rückmeldung zum Lärmaktionsplan mit der Bitte um Berücksichtigung. Wir fordern die Umsetzung der Maximalvariante und einen Zebrastreifen zur Talvogteistraße. Der beiliegende Vordruck ist Teil einer Aktion von EIN ZWEIDREISAM GmbH, Kirschenhof 1. Alle dort aufgeführten Forderungen sehen wir nicht als unbedingt notwendig an. 1. Maßnahmen zur Lärmminderung der Freiburger Str. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Geschwindigkeitskontrollen Flüsterbelag	Kenntnisnahme. Zur Planung eines Fußgängerüberwegs kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Diese Vorschläge wurden mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Offenlage beschlossen.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			2. Maßnahmen zur Lärmminderung der L 126 Süd / Nord: Geschwindigkeitsbegrenzung Geschwindigkeitskontrolle Fortführung Lärmschutzwall Flüsterbelag 3. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit Einmündung Dr. Gremmelsbacher/Freiburger Str. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Fahrradweg in beiden Fahrtrichtungen Zebrastreifen/Kreisverkehr	Siehe Wertung V Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
VII.	Bürger VII. Anwohner*innen des Neubaugebietes am Kurhaus, Silvia May-Benicke, Kirschenhof 1, 79199 Kirchzarten	06.09.2021	Mit unserem Brief wollen wir darauf aufmerksam machen, dass die Gemeinde Kirchzarten dem Planentwurf für einen kommunalen Lärmaktionsplan zugestimmt hat. Bei der Durchführung eines solchen Lärmaktionsplanes ist die Beteiligung der Bevölkerung nach § 47 d des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) teil des Verfahrens und somit von großer Bedeutung! Von Montag, den 26. Juli 2021 - einschließlich Montag, den 06. September 2021liegt der Lärmaktionsplan in der Talvogtei aus oder kann auf der Homepage der Gemeinde eingesehen werden. Wir möchten Sie ermutigen den Lärmaktionsplan zu lesen! Falls Sie ebenfalls an der Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen interessiert sind, können Sie durch Ihre Unterschrift Ihr Anliegen bekunden. Eine Liste hierfür liegt auf der Terrasse Kirschenhof 1 aus.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			In unserem Schreiben haben wir folgende Anliegen aufgenommen: Aus dem Lärmaktionsplan geht hervor, dass im Teilbereich K 4909 entlang der Freiburger Str., Schwarzwaldstraße, Bahnhofstraße zwischen Ortseingang Freiburger Str. und Einmündung Siegener Str. ein maximaler Lärmpegel in Höhe von 68 dB(A) LrT und 58 dB(A) LrN ermittelt wurde.	
			Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h könnte dieser Lärmpegel tagsüber um 2/3 verringert werden.	Korrekt: Verringerung 2 – 3 dB(A) entsprechend annähernd einer Halbierung des Verkehrsaufkommens.
			Im Lärmaktionsplan wird als Maximalvariante genannt: Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h für den Teilbereich K 4909 entlang der Freiburger Str., Schwarzwaldstraße, Bahnhofstraße zwischen Ortseingang Freiburger Str. und Einmündung Stegener Str. (1.100m). Oder die Minimalvariante: ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h entlang der K 4909 Schwarzwaldstraße, zwischen Einmündung Dietenbacher Str. und Zartener Str. Wir fordern die Umsetzung der Maximalvariante!	Die Maximalvariante ist gemäß Gemeinderatsbeschluss Inhalt des Planentwurfs.
			Eine Einführung der 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Freiburger Str. würden wir zudem aus Gründen der Verkehrssicherheit begrüßen. Durch das Neubaugebiet ist das Verkehrsaufkommen an der Kreuzung Dr. Gremmelsbacher Str. / Freiburger Str. erhöht. Der einseitige Fahrradweg für beide Fahrtrichtungen stellt nach unserer Ansicht eine Gefahr dar. Geschwindigkeitsreduzierung, aber auch ein Fahrradstreifen auf	Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			beiden Fahrtrichtungen könnten die Gefahr für die Verkehrsteilnehmer mindern.	
			Zudem sehen wir eine Lärmbelastung gegeben durch die L126 Süd/ Nord für die Bewohner des Kurhaus Neubaugebiet. Für die L126 Süd / Nord sieht der Aktionsplan keine Maßnahmen vor, da hierfür nur wenige Einheiten von Betroffenen gezählt wurden. Wir vermuten aber, dass sich mehr Bewohnerinnen beeinträchtig fühlen, als für die Zählung berücksichtigt. Und fordern, dass auch hier Maßnahmen zur Lärmminderung zum Tragen kommen.	U.a. aufgrund des Lärmschutzwalls werden die Auslösewerte 65 / 55 dB(A) an der Neubebauung nicht erreicht. Es werden maximal 59 / 49 dB(A) ermittelt. Siehe auch Wertung VI.3.
			Außerdem besteht eine dreifache Belastung für die Bewohner des Kirschenhof durch die die Freiburger Str., der L126 SÜD/NORD und der B 31.	Alle drei Straßen wurden in der Kartierung berücksichtigt.
			1. Maßnahmen zur Lärmminderung der Freiburger Str. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h Geschwindigkeitskontrollen Flüsterbelag	Diese Vorschläge wurden mit dem Entwurf des Lärmaktionsplans für die Offenlage beschlossen.
			2. Maßnahmen zur Lärmminderung der L 126 Süd / Nord: Geschwindigkeitsbegrenzung Geschwindigkeitskontrolle Fortführung Lärmschutzwall Flüsterbelag	Siehe Wertung V
			3. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit Einmündung Dr. Gremmelsbacher/Freiburger Str. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h	Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Fahrradweg in beiden Fahrtrichtungen Zebrastreifen/Kreisverkehr	Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
VIII.	Bürger VIII. Heinz Sander, Ute Unterberg, Lindenhof 1, 79199 Kirchzarten	24.08.2021	Neubaugebiet am Kurhaus/Lärmminderung L126 Anregung zur Lärmminderung durch den Verkehr auf der L126 1. Die Mieter Heinz Sander / Ute Unterberg haben 16 Jahre in der Dietenbacherstr. 25 von 204 bis 2020 gewohnt. Die L126 war ca. 10m entfernt von Schlaf- und Wohnzimmer. Besondere Lärmschutz-Fenster waren in dem Gebäude von 1983 nicht vorhanden. Von morgens früh bis spät abends haben wir den Verkehr der L126 ertragen müssen, bei einer viel zu hohen 70 km/h-Beschränkung des Straßenverkehrs. 2. Wir haben ab Mitte Oktober 2020 im Lindenhof 1 eine Mietwohnung vom Bauverein Freiburg bezogen. Die Lärmwerte sind natürlich bei ca. 100m Entfernung zur L126, sowie vorhandenen Lärmschutz-Fenstern für uns gemildert worden. Die Anwohner zur L126 hin müssten jedoch durch Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden. Daher ist vom derzeitigen Wall-Ende ein Lärmschutzwall vom Lindenhof bis zur Fuß- und Radweg-Unterführung entlang der L126 (höher geschützt wie der bisherige Wall) sowie dicht bepflanzt werden. Dies würde den Lärm zum «Kurgebiet Kirchzarten» reduzieren. 3. Desweiteren wurden schon mehrfach Eingaben an die Gemeinde Kirchzarten über die zu hohe Geschwindigkeit von 70 km/h auf der L126 gemacht.	Kenntnisnahme. Für das Neubaugebiet wurde Lärmvorsorge getroffen (Aktiver und passiver Lärmschutz). U.a. aufgrund des Lärmschutzwalls werden die Auslösewerte 65 / 55 dB(A) an der Neubebauung nicht erreicht. Es werden maximal 59 / 49 dB(A) ermittelt. Ein Bedarf weitergehender Maßnahmen seitens des Baulastträgers kann daraus nicht abgeleitet werden. Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit liegen prinzipiell außerhalb der Lärmaktionsplanung. Sie werden daher nur angeregt.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Dies wurde immer von der zuständigen Straßen-Verkehrsbehörde abgelehnt. Trotz zahlreicher Geschwindigkeits-Kontrollmessungen wird auf dem gesamten Streckenabschnitt zwischen Oberried und B31 (Zarten) viel zu schnell gefahren. 4. Der gesamte Streckenabschnitt müsste auf 50 km/h beschränkt werden! 5. Dies würde auch eine höhere Verkehrs-Sicherheit bei den Zahlreichen Querungen bzw. Einmündungen bedeuten!	Die Maßnahme lässt sich nicht durch Lärmschutz begründen. Aspekte der Verkehrssicherheit liegen im Ermessen der Verkehrsbehörde. Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
IX.	Bürger IX. Christina Ermert, Lindenhof 14; 79199 Kirchzarten, chrisermert@web.de	26.08.2021	Hiermit nutzen wir die Gelegenheit, Stellung zum Lärmaktionsplan zu nehmen. Wir wohnen im Lindenhof und nehmen die Straße L126 Süd/Nord deutlich als Lärmquelle wahr da • ab ca. 5.15 Uhr bis nach 23 Uhr wird die Straße meist rege befahren • die Abrollgeräusche sind bereits schon bzw. noch nach weiter Distanz des Fahrzeuges hörbar. Werktags wird die Straße von vielen LKWs genutzt, was zu einem zusätzlichen Lärmpegel führt • oft ist die Lärmbelastung am Wochenende noch einmal erhöht- hier fahren auch vermehrt Motorräder.	Kenntnisnahme. Die Tag-/Nachtanteile der Verkehrsbelastungen sind entsprechend den Zählungen des Verkehrsmonitoring berücksichtigt.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Deshalb würden wir folgende Maßnahmen als günstig erachten	
			• Fortsetzung des Lärmschutzwalls in Richtung Oberried: Die Straße nach Oberried steigt in Richtung Süden an und somit ist das Niveau des Fahrbahnbelag erhöht. Dadurch sind die Fahrgeräusche im angrenzenden Wohngebiet verstärkt wahrnehmbar. Außerdem wird die Schallausbreitung durch die Windverhältnisse oft so begünstigt, dass die Entfernung der Fahrzeuge als deutlich geringer wahrgenommen wird. Der Ausbau des Walls ist mit der Bebauung des 5. Wohnhofes vorgesehen. Ein vorzeitiger/ zeitnaher Ausbau würde zu einer Lärmentlastung der Umgebung führen- deshalb würden wir diese Maßnahme sehr begrüßen. Vielleicht könnte dafür die Erde genutzt werden, die auf dem Grundstück des 5. Wohnhofes aktuell noch gelagert ist?	Die räumlichen Verhältnisse sind in dem 3D-Ausbreitungsmodell berücksichtigt. Zum zeitlichen Ausbau des Lärmschutzwalls kann im Zuge der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
			• Flüsterbelag • Geschwindigkeitsbegrenzung • Regelmäßige Radarkontrolle	Siehe Wertung VI.3 und V.5.
			Wir hoffen, dass unsere Stellungnahme und Anregungen Berücksichtigung finden. Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung, gerne können auch Schallmessungen an unserem Haus als Referenzpunkt vorgenommen werden.	

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.	Bürger X. Prof. Dr. Josef Künsting, Lindenhof 2, 79199 Kirchzarten, u.A.	01.09.2021	hiermit nutzen wir, Anwohner der Straße L126, die Gelegenheit, Stellungnahmen und Anregungen zum Lärmaktionsplan vorzubringen. Wir haben die Anliegen gebündelt und übersenden Ihnen entsprechenden Unterlagen. Wahrgenommene Störfaktoren: Motor- o. Reifenabrollgeräusche Geschwindigkeitsüberschreitung Wochenendverkehr Lkw's Motorräder Lärmquelle in der Nacht Erwünschte Maßnahmen: Flüsterbelag Geschwindigkeitsbegrenzung Geschwindigkeitskontrollen Fortführung des Lärmschutzwalls in Richtung Oberried	 Kenntnisnahme. Siehe Wertung VI.3 und V.5. Siehe Wertung IX.2.
XI:	Bürger XI. Helga und Erich Klingele, Oberrieder Str. 8, 79199 Kirchzarten	30.08.2021	Zum o.a. Lärmaktionsplan beantragen wir die nachfolgende Stellungnahme zeitnah umzusetzen: wir-fünf Familien mit sechs kleinen Kindern im Alter von 2 bis 7 Jahren-wohnen in der Oberrieder Str. 8, der ehemaligen Landstraße und heutigen Gemeindestraße. Im Bereich der Wohnbebauung gilt in der Oberrieder Straße die Außerortsgeschwindigkeitsbeschränkung von 100 km/h während auf der Umgehungsstraße (Landstraße) Tempo 70 km/h zu beachten ist.. Die Autofahrer beschleunigen nach der Ortsausfahrt ihre Geschwindigkeit verbunden mit starker Lärmentwicklung enorm. Diese hohen, zulässigen Geschwindigkeiten erzeugen neben krankmachenden, nicht hinzunehmenden Lärm auch	 Die Oberrieder Straße ist nicht Teil der Pflichtkartierung der LUBW bzw. Teil der freiwilligen Kartierung der Gemeinde Kirchzarten. Deshalb kann über die Notewendigkeit und Wirkung einer Geschwindigkeitsbeschränkung für die Oberrieder Straße in dieser Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			ernste Gefahren für die zum Wohngebäude ein- und ausfahrenden Autos sowie landwirtschaftlichen Maschinen, aber insbesondere auch für die die Straße querenden Fußgänger/Schul- und Kindergartenkinder und Radfahrer. Diese Lärm- und Gefahrensituation schädigt auch die Gesundheit der Bewohner/innen unseres Hauses merklich. Auch für die gegenüber liegenden Sportanlagen ist der Lärm der zulässigerweise schnell fahrenden Autos eine unnötige Belastung. Aufgrund dieser objektiv gegebenen Sachlage beantragen wir als Sofortmaßnahme die Versetzung des Orts-Ende-Schildes in Richtung Oberried östlich unseres Hauses bzw. der Sportanlangen. Dies würde auch dem geplanten, derzeit auf Eis gelegten, Sportkindergarten zu Gute kommen. Sollte diese Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h nicht den gewünschten Lärmschutz bringen, so müssten weitere Lärmschutzmaßnahmen untersucht werden. Für eine zeitnahe Umsetzung unseres Antrages danken wir im Voraus.	Zu Maßnahmen der Verkehrssicherheit kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Die Gemeinde wird sich außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Der Standort einer Ortstafel ist an rechtliche Vorgaben gebunden.
XII.	Bürger XII. Dagmar und Bernd Engesser, St. Johannesweg 8, 79199 Kirchzarten	Unbekannt	Einwendungen Lärmaktionsplan Kirchzarten Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Kirchzarten ist mutlos und bleibt weit hinter den Erwartungen von Bürgern und Bürgerinnen, Gemeinderat und Bürgermeister zurück. Glaubt man den Wahlaussagen, fordert eine Mehrheit des Gemeinderats die flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts. Die Entscheidung darüber wurde	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			jedoch mehrfach verschoben, auch aufgrund des Lärmaktionsplans, von dem man sich mehr erwartete. Das war jedoch blauäugig, denn die errechneten Zahlen geben nicht mehr her als punktuelle Geschwindigkeitsbegrenzungen. Gleichzeitig geht man in vorauseilendem Gehorsam davon aus, dass die unteren Verkehrsbehörde des Landratsamtes sowieso nicht mehr Begrenzungen zulässt. Wir fordern den Gemeinderat auf, für mehr konsequenten Lärmschutz zu kämpfen und notfalls Klage einzureichen. Hätte die Gemeinde Uhldingen-Mühldorf am Bodensee keine Klage eingereicht, gäbe es das weitreichende Urteil des Verwaltungsgerichts Mannheim nicht, das nun auch Tempo 30 auf der B 31 durch Falkensteig ermöglicht. Zur Erinnerung: in Uhldingen-Mühldorf verhinderte die zuständige Straßenbehörde die Tempobegrenzung auf 30 km/h, ebenso wie das Regierungspräsidium Tübingen. Doch die Gemeinde nahm diese Ablehnungen nicht einfach hin, sondern klagte dagegen. Zuerst vor dem Verwaltungsgericht Sigmaringen, wo sie unterlag, und dann vor dem Verwaltungsgerichtshof Mannheim. Dort bekam sie Recht. Die Richter hielten es für angemessen, dass die Gemeinde Uhldingen-Mühlendorf „für die Nachstunden dem Lärmschutz der Anwohner Vorrang vor den Interessen der Verkehrsteilnehmer einräumt". Seither ist geltendes Recht, das den Gemeinden bei der Umsetzung ihrer Lärmaktionspläne ein größerer Ermessensspielraum zusteht und der Gesundheit der Anwohner	Dieser Lärmaktionsplan der Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen wurde durch die Rapp Trans AG unter den gleichen rechtlichen Voraussetzungen erstellt. Auch der LAP Buchenbach (Falkensteig) wurde durch die Rapp Trans AG erarbeitet.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			und Anwohnerinnen eine höhere Priorität eingeräumt wird als der freien Fahrt für freie Bürger und Bürgerinnen.	
			Inzwischen gibt es ein weiteres Urteil, nämlich das des Bundesverfassungsgerichts, das konstatiert, dass Umwelt- und Klimaschutz nicht zulasten künftiger Generationen in die Zukunft verschoben werden darf, sondern dass jetzt und heute schon Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den CO2-Ausstoß und damit die Erderhitzung zu begrenzen. Geschwindigkeitsbegrenzungen sind dafür ein sofort wirksames und kostengünstiges Mittel. Es ist wissenschaftlich geklärt, dass eine langsamere Fahrweise auch weniger CO2 produziert.	Maßnahmen der Luftreinhaltung / des Klimaschutzes sind nicht Thema der Lärmaktionsplanung.
			Konsequenter Lärmschutz ist gleichzeitig Klimaschutz und muss wesentlich weiter gedacht werden, als es der vorliegende Lärmaktionsplan tut. Lärmschutz bedeutet, den Fußgänger- und Radverkehr aktiv und mit verkehrlichen Anordnungen zu fördern, die Förderung von Elektromobilität und den Ausbau des CarSharing-Netzes und die Weiterentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs. Darüber hinaus gilt es, Begrünungsmaßnahmen entlang aller Straßen, im Verkehrsraum innerorts und auch an Gebäuden umzusetzen.	Grundsätzliche Zustimmung. Rein aus Lärmschutzgründen wäre aber eine Halbierung des Verkehrsaufkommens erforderlich um eine Entlastung um 3 dB(A) zu erzielen. Das ist mit modalen Verlagerungen nicht erreichbar. Elektromobilität ist ab 20 km/h vergleichbar laut zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor. Begründungsmaßnahmen bewirken keine wahrnehmbare Lärmminderung.
			Wir fordern den Gemeinderat in diesem Sinne auf, folgende Maßnahmen umzusetzen bzw. sich vehement dafür einzusetzen: - Flächendeckende Einführung von Tempo 30 innerorts	Mit den bestehenden Vorgaben der StVO sind die Vorschläge zu verkehrsrechtlichen Massnahmen nicht umsetzbar. Der

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			- Durchgängige Anordnung von Tempo 70 auf den außerörtlichen Straßen. Auf Kreisstraßen mit viel Radverkehr sollte im Einzelfall die Geschwindigkeit noch weiter begrenzt werden.	Gemeinderat müsste sich daher für eine Gesetzesänderung auf Bundesebene einsetzen.
			- Die Rücknahme von Tempo 130 auf der B 31. Die B 31 ist keine Autobahn und auf einem knappen Kilometer und das auch noch im Einmündungsbereich 130 anzuordnen macht überhaupt keinen Sinn. Für die Gemarkung Freiburg gilt nach dem Kappler Tunnel aus Lärmschutzgründen Tempo 80, dies sollte bis Himmelreich durchgängig so angeordnet werden.	
			- Gemeindeverbindungsstraßen werden zu Fahrradstraßen, auf denen Fahrräder Vorfahrt haben und der Pkw-Verkehr sich unterzuordnen hat.	
			- Kombinierte Geh- und Radwege innerorts werden zu Gehwegen; Radfahrer benutzen die Fahrbahn. Mit Tempo 30 innerorts dürfte ein unproblematisches Miteinander auf den Fahrbahnen gegeben sein und die Fußgänger hätten einen geschützteren Bewegungsbereich als bisher.	Über ein grundsätzliches Rad- und Fußverkehrskonzept kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
			- Die Gemeinde bezahlt einen Zuschuss von 500,- Euro an diejenigen, die einen Verbrenner-Motor abschaffen. Dies soll sowohl für Autos, als auch für Motorroller und Motorräder gelten.	Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Vorschläge und Anreize den Individualverkehr zu verringern, können an anderer Stelle diskutiert werden.
			- Die Gemeinde startet ein Programm zur Begrünung von Verkehrswegen: sie pflanzt Bäume und Büsche	Begründungsmaßnahmen bewirken keine wahrnehmbare Lärmminderung.

Stellung-nahme Nr.	Bürger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			außer- und innerorts und fördert die Fassadenbegrünung aller Gebäude. Straßen- und Gebäudegrün schluckt Lärm und Abgase! - Die Gemeinde Kirchzarten startet eine Dreisamtal-Initiative, um diese Forderungen vernetzt und für das ganze Dreisamtal durchzuführen	