

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 10
-----	--------------------	--------------------	----------------

A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE

A.1 LANDRATSAMT ORTENAUKEIS - STRASSENVERKEHR UND ÖPNV (24.11.2023)	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Friesenheim ging uns erst am 14.11.2023 zu. Die eingeräumte Frist zur Abgabe einer Stellungnahme bis Freitag, 24.11.23 erachten wir für diese umfangreiche Fortschreibung für zu kurz. Die Träger öffentlicher Belange sollten im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und Offenlegung des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes erfolgen.</p> <p>Wir verweisen hier auf den „Kooperationserlass zur Lärmaktionsplanung“ vom 08.02.2023:</p> <p>Beteiligung von Fachbehörden und Trägern öffentlicher Belange Auf jeden Fall sind alle Fachbehörden zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind (§ 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG). Ebenfalls zu beteiligen sind die Behörden, die planungsrechtliche Festlegungen in Lärmaktionsplänen in ihren Planungen zu berücksichtigen haben.</p> <p>Kooperation und Koordination Für eine sinnvolle und effektive Lärmaktionsplanung ist es besonders wichtig, dass die planaufstellende Gemeinde und die für die Umsetzung von Maßnahmen zuständigen Fachbehörden eng kooperieren und die notwendigen Handlungen koordiniert werden. Die planaufstellende Gemeinde hat den Fachbehörden wie auch den sonstigen Trägern öffentlicher Belange die Möglichkeit zu geben, sich frühzeitig und fundiert in das Verfahren einzubringen. Fachbehörden und Gemeinden stellen sich vorhandene relevante Daten und Informationen gegenseitig zur Verfügung. Neben den für die Berechnung erforderlichen Daten sind dies insbesondere die Daten zu den bereits vorhandenen aktiven und passiven Lärmschutzeinrichtungen. Die Fachbehörden bringen ihre Erwägungen und Prüfungen von Maßnahmenvorschlägen in das Verfahren ein und können eigene Maßnahmenvorschläge unterbreiten.</p> <p>Zur Bindungswirkung: Grundsätzlich ist zu unterscheiden, ob die betreffende Straße eine Hauptverkehrsstraße im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG darstellt oder nicht. Unabhängig von der Klassifizierung einer Straße, d. h. auch bei Kreisstraßen und Gemeindestraßen, ist bei einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kfz/Jahr (das sind ca. 8.200 Kfz/24h) davon auszugehen, dass es sich um Straßen von regionaler Bedeutung und demnach um Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG handelt (Jarass BImSchG, 13. Aufl. 2020, BImSchG § 47b Rn. 8; Landmann/Rohmer UmweltR/Hansmann/Cancik, 93. EL August 2020, BImSchG § 47b Rn. 12, 13). Voraussetzung ist nicht, dass die betreffenden Straßenabschnitte Teil der Lärmkartierung der LUBW nach § 47c BImSchG sind. Es ist ausreichend, dass im Rahmen der Lärmaktionsplanung seitens der Gemeinde Lärmberechnungen für den jeweiligen Streckenabschnitt ergänzt werden. In Ballungsräumen erstreckt sich die Bindungswirkung auch auf sonstige Straßen gem. § 4 Abs. 1 Nr. 1 der 34. BImSchV Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, entfalten für diese Straßen eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen gegenüber der Straßenverkehrsbehörde. Liegen die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage vor, ist die Maßnahme von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28).</p> <p>Für den Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans bedeutet dies, dass Maßnahmen, die die Bundesstraße B 3 betreffen, Bindungswirkung entfalten.</p> <p>Die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärminderung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Danach dürfen entsprechende Maßnahmen „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt“. Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum der Straßenverkehrsbehörde wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 28). Das heißt, das Ersetzen der Ermessensentscheidung des Lärmaktionsplans durch eine eigene Ermessensentscheidung der Straßenverkehrsbehörde ist nicht zulässig. Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.</p> <p>Berechnungsverfahren: Zur Ermittlung der Beurteilungspegel sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die Richtlinien für Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 2019 – RLS-19 anzuwenden. Mit der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) vom 4. November 2020 wurde zur Berechnung des Beurteilungspegels für Straßen die RLS-19 eingeführt und ist seit 1. März 2021 anzuwenden. Die RLS-19 sind das aktuellste, auch vom Bundesverordnungsgeber anerkannte Regelwerk für die Ermittlung von straßenbezogenem Verkehrslärm. Die</p>	<p>Gemäß der Rechtsprechung liegen die Tatbestandsvoraussetzungen bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung vor. Bei Überschreitung der Grenzwerte beginnt der Ermessensbereich.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 10
	<p>Rechtslage folgte dem wissenschaftlichen Erkenntnisfortschritt. Die RLS-90 sind fachlich überholt, haben daher ihre Verbindlichkeit verloren und sind in der Verwaltungspraxis durch die RLS-19 zu ersetzen. Dies gilt bereits vor einer Anpassung der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Übergangsweise können bei Anordnungen bis zum 31.12.2023 bei bereits begonnenen Vorgängen oder Lärmaktionsplanungen die RLS-90 herangezogen werden.</p> <p>Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurden die Werte nach RLS 90 berechnet, diese Werte können nur bis zum 31.12.2023 herangezogen werden.</p> <p>Gewichtung der Lärmwerte: Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36). Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Bei Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o. g. Werte kann von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden. Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</p> <p>Zur Maßnahme B 3 Oberschopfheim: Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h nachts: Nachts sind nachweislich der Gebäudelärmkarte (Anlage 8.1 und 8.2) 18 Gebäude von Lärmwerten von mind. 55 dB(A) betroffen, 13 Gebäude sind von Lärmwerten von mind. 57 dB(A) betroffen.</p>	<p>Gemäß der Rechtsprechung liegen die Tatbestandsvoraussetzungen bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung vor. Bei Überschreitung der Grenzwerte beginnt der Ermessensbereich. Je höher die Überschreitungen der Grenzwerte sind und je mehr Betroffene vorliegen, umso mehr verdichtet sich das Ermessen zu einem Eingreifen. Somit erfolgt eine Einzelfallbetrachtung bei jeder geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen zum Lärmschutz. Ab Beurteilungspegeln von 70 dB(A) und 60 dB(A) gilt dann in der Regel eine Pflicht zum Eingreifen. Weder aus der Rechtsprechung noch aus dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung lässt sich ableiten, dass Beurteilungspegel von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht maßgebende Schwellen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen darstellen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>Wir folgen hier den Festsetzungen des Lärmaktionsplans mit der Maßnahme Geschwindigkeitsbeschränkung 30 nachts.</p> <p>Wir weisen jedoch auf die Betroffenenheiten auch tagsüber hin. Tags sind 12 Gebäude von Lärmwerten von mind. 65 dB(A) und 4 Häuser von Lärmwerten von mind. 67 dB(A) betroffen (Plan 7.1 und 7.2). Nach der Lärmwirkungsforschung liegen Werte ab 65 dB(A) tags im gesundheitskritischen Bereich (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36). Bestehen deutliche Betroffenenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) (also 67 dB(A)) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Bei der Ortsdurchfahrt B 3 Oberschopfheim liegen auch tags die Betroffenenheiten im gesundheitskritischen Bereich von 65 dB(A) und überschreiten diese Werte auch bei 4 Häusern um 2 dB(A). Das Ermessen reduziert sich also zur Pflicht zur Anordnung von Maßnahmen in diesem Bereich.</p> <p>Es kann von Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung, Verkehrsfunktion bei Ortsumfahrungen) qualifiziert belegt wird und trotz vorhandener Lärmbelastung mit gesundheitskritischen Lärmpegeln erforderlich erscheint. Der Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans geht auf diese Abwägung und Ermessensausübung nicht ein. Lediglich auf S. 29 in der Mitte wird kurz darauf eingegangen: „Aufgrund der hohen Verkehrsfunktion der B 3, der im Wesentlichen einseitig vorhandenen Bebauung und der vergleichsweise weniger dicht vorhandenen Wohnbebauung, wird entlang der B 3 in Oberschopfheim eine Geschwindigkeitsbeschränkung untersucht, die ausschließlich für den Nachtzeitraum (22 bis 6 Uhr) gilt.“ Hier erfolgt keine qualifizierte Ermessensausübung zwischen der Gesundheit der von hohen Lärmwerten betroffenen Einwohnern und der Leichtigkeit des Verkehrs. Es werden lediglich allgemeine Aussagen getroffen.</p> <p>Sollte der Entwurf des Lärmaktionsplan keine Maßnahmen für die Tageszeit festsetzen, so ist die Ermessensausübung hier zu ergänzen.</p> <p>Im Zuge der B 3 in Oberschopfheim sind auch Gebäude außerorts von hohen Lärmwerten betroffen, hier trifft der Lärmaktionsplan keinerlei Aussagen. Auch hier ist die Ermessensausübung zu ergänzen. Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen außerorts ist die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde erforderlich.</p> <p>Bitte reichen Sie uns für alle Abschnitte, für die straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgesetzt werden, noch folgende Unterlagen nach:</p>	<p>Die Zustimmung zur Maßnahme Tempo 30 nachts auf der B 3 in Oberschopfheim wird begrüßt.</p> <p>Wie oben erläutert, stellen Beurteilungspegel von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht keine maßgebenden Schwellen für Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen dar. Bei Überschreitung dieser Pegel erfolgt die Ermessensausübung in jedem Einzelfall in dem Bereich zwischen der Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung und den Beurteilungspegeln von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, ab denen dann in der Regel eine Pflicht zum Eingreifen gilt. Bei einer Überschreitung von Beurteilungspegel von 65 dB(A) am Tag oder 55 dB(A) in der Nacht entsteht also kein Automatismus zur Umsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung. Andererseits sind z. B. in allgemeinen Wohngebieten auch Beurteilungspegel unter den genannten Werten bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen.</p> <p>Mit dem Ziel einer sorgfältigen sowie rechtssicheren Abwägung wurde die Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 3 in Oberschopfheim mit einer Länge von ca. 600 m, Verkehrsmengen von rund 16.000 Kfz/24h und vergleichsweise wenigen Gebäuden, an denen die Tatbestandsvoraussetzungen am Tag erfüllt werden, auf den Nachtzeitraum beschränkt in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Die Abwägung der Maßnahme und die Begründung der Beschränkung der Maßnahme auf die Nacht werden im Bericht textlich erweitert.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 10
	<p>- Tabelle (analog Gebäudelärmkarte) mit Anzahl der Einwohner je Haus, die von Lärmwerten von mind. 55 dB(A) und mind. 57 dB(A) nachts und mind. 65 dB(A) und mind. 67 dB(A) tags betroffen sind.</p> <p>- Wirkungsanalyse: Lärmwerte nach Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen als Gebäudelärmkarte (Tag und Nacht) und Tabelle wie oben beschrieben.</p> <p>- Bitte kennzeichnen Sie in den Gebäudelärmkarten die Abschnitte, für die eine Geschwindigkeitsbeschränkung beantragt wird und die Standorte der Ortstafeln.</p> <p>Für die übrigen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans entfaltet der Lärmaktionsplan aufgrund der geringen Verkehrsstärken keine Bindungswirkung. Die Maßnahmen werden im Rahmen der Prüfung nach Beschluss/Antragstellung von uns geprüft. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir aufgrund der sehr kurzen Frist die Maßnahmen nicht voll umfänglich prüfen können.</p>	<p>Die genannten Beurteilungspegel werden nicht als maßgebende Schwellen erachtet, sodass auf eine gesonderte Berücksichtigung im Bericht zum Lärmaktionsplan verzichtet wird. Die gewünschten Unterlagen werden dennoch als Grundlage für die Ermessensausübung der Verkehrsbehörde zusammengestellt und nachgereicht.</p> <p>Dies wird ergänzt. Darüber hinaus sind die Maßnahmenabschnitte in der Anlage 13 des Berichts zum Lärmaktionsplan zu sehen.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>A.2 GEMEINDE NEURIED (22.11.2023)</p>			
	<p>danke für die Beteiligung an der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Friesenheim. Bei der Fortschreibung sind keine Belange der Gemeinde Neuried betroffen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>A.3 STADT LAHR (23.11.2023)</p>			
	<p>Gegen den fortgeschriebenen Lärmaktionsplan werden von der Stadt Lahr keine Bedenken vorgebracht.</p> <p>Anmerken möchten wir, dass die Förderung lärmarmer Verkehrsmittel (Fuß, Rad, ÖPNV) im Plan lediglich als Leitlinie ohne konkrete Maßnahmenvorschläge formuliert ist. Hier hätte man beim Radverkehr bspw. die Rad-schnellverbindung Offenburg-Lahr oder beim ÖPNV ein aktives Einbringen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Ortenaukreis und natürlich die Mobilitätsstationen erwähnen können.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	
<p>A.4 ORTSCHAFTSRAT OBERSCHOPFHEIM (06.11.2023)</p>			
	<p>Der Rat begrüßt es, dass nachts Tempo 30 (22.00 - 06.00 Uhr) auf der B3 in Oberschopfheim empfohlen wird.</p> <p>Der Bau einer Lärmschutzwand im südlichen Bereich des Ortseingangs lehnt er jedoch auch auf Grund der zu erwartenden hohen Kosten von ca. 100.000 Euro ab. Dass im westlichen Bereich der Oberschopfheimer Hauptstraße es nicht zur Ausweitung der 30er-Zone kommt, bedauert der Rat sehr.</p>	<p>Die Unterstützung der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 nachts auf der B 3 in Oberschopfheim wird begrüßt.</p> <p>Die Maßnahme der Lärmschutzwand an der B 3 in Oberschopfheim wird nicht weiterverfolgt. Grund dafür sind die hohen Kosten im Verhältnis zu wenigen entlasteten Anwohnern, was zu einer geringen Effizienz der Maßnahme führt. Außerdem wird die Umsetzung der</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 10
	<p>Die Begründung, dass es sich hier um ein Mischgebiet (laut Flächennutzungsplan) handelt, nahm der Rat kopfschüttelnd zur Kenntnis. Der Rat bittet daher immer zukünftig bei der jährlich anstehenden Verkehrsschau dies mit auf die Agenda zu setzen, so dass letztendlich im gesamten Dorf 30er-Zone herrscht.</p>	<p>Maßnahme durch den zuständigen Straßenbaulastträger als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen muss in jedem Einzelfall sorgfältig abgewogen werden. Bei einer Bewertung der meisten Gebäude entlang der Oberschopfheimer Hauptstraße mit dem Schutzniveau eines Mischgebiets, werden nur an vereinzelten Gebäuden die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) geringfügig überschritten. Die Höhe und Anzahl der Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV stellen jedoch die Voraussetzungen für Anordnungen von Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen dar. Somit kann für die Oberschopfheimer Hauptstraße die Maßnahme Tempo 30 zum Lärmschutz nicht rechtssicher begründet werden.</p>	
<p>A.5 ORTSCHAFTSRAT SCHUTTERN (07.11.2023)</p>			
	<p>Der Ortschaftsrat Schuttern hat mehrheitlich beschlossen, dass auf den im Lärmaktionsplan genannten Straßen (Unterdorfstraße bin Einmündung Offohalle, die Straße Im Oberdorf sowie die Schutterner Hauptstraße) Tempo 30 eingeführt werden soll. Der Ortschaftsrat möchte dass in der Unterdorfstraße in Fahrtrichtung Süden nach Beginn des Tempo 30 eine Geschwindigkeitsmesstafel aufgestellt wird.</p>	<p>Die Unterstützung der geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 in Schuttern wird begrüßt.</p> <p>Die Aufstellung einer bewertenden Geschwindigkeitsanzeige wird als sinnvoll erachtet. Die Maßnahme ist noch mit der zuständigen Verkehrsbehörde abzustimmen.</p>	
<p>A.6 ORTSCHAFTSRAT OBERWEIER (08.11.2023)</p>			
	<p>Der Ortschaftsrat Oberweier hat sich am 08.11.2023 in der öffentlichen Sitzung mit dem Erläuterungsbericht und dem Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 3 intensiv beschäftigt.</p> <p>Der Ortschaftsrat gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:</p> <p>Der Ortschaftsrat Oberweier nimmt den Lärmaktionsplan Stufe 3 und den Erläuterungsbericht zur Kenntnis. Ein Beschluss wurde einstimmig herbeigeführt.</p> <p>Des Weiteren hat sich der Ortschaftsrat Oberweier zum Beschluss flächendeckend auf der Gemarkung Oberweier Tempo 30 einzuführen bekannt.</p> <p>Das letzte verbliebene Teilstück der Oberweierer Hauptstraße soll künftig ebenfalls von Tempo 50 auf Tempo 30 festgeschrieben werden. Dies außerhalb des Lärmaktionsplans.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf dem Abschnitt in etwa zwischen der Oberschopfheimer Straße und der Römerstraße, mit heute noch Tempo 50, sind die Voraussetzung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen nicht ausreichend gegeben. Aufgrund des engen Straßenquerschnitts in der Oberweierer Hauptstraße und parkenden Fahrzeugen im Straßenraum, wird die Anregung einer Beschränkung auf Tempo 30 aus Sicherheitsgründen an die zuständige Verkehrsbehörde weitergegeben.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 10
A.7 ORTSCHAFTSRAT HEILIGENZELL (16.11.2023)			
<p>Der Ortschaftsrat hat zum Entwurf des Lärmaktionsplanes Stufe 3 keine Anregungen.</p> <p>Der Ortschaftsrat will aber an der Beschlusslage, dass auf allen klassifizierten Straßen die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt wird, festhalten.</p> <p>Der Rat bittet deshalb darum, dies daher immer zukünftig bei der jährlich anstehenden Verkehrsschau mit auf die Agenda zu setzen.</p>		Dies wird zur Kenntnis genommen.	
A.8 FRIESENHEIMER GEMEINDERÄTE (15.11.2023)			
<p>Die Friesenheimer Gemeinderäte nehmen den Lärmaktionsplan zur Kenntnis.</p> <p>Mehrheitlich wurde den Maßnahmen für den Kernort Friesenheim zugestimmt. Die an der B3 installierten Geschwindigkeitstafeln wurden sehr begrüßt.</p>		Dies wird zur Kenntnis genommen.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr. Stellungnahmen von Beschlussvorschlag Seite 8 von 10

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

<p>B.1 BÜRGER/IN A (14.11.2023)</p> <p>hier meine Stellungnahme zum unten aufgeführten Thema:</p> <p>Lärmschutz Tangente zur Bundesstraße entlang der Hebelstraße Oberschopfheim</p> <p>Wie ich aus den letzten Zeitungsberichten entnommen habe, dass sich der Ortschaftsrat, Gemeinderat mit „Lärmschutz“ im Bereich der Hebelstraße beschäftigt, war das für mich eine sehr positive Nachricht. Nach dem letzten Zeitungsbericht, vom 08.November in der Lahrer Zeitung wurde seitens dem Ortschaftsrat das Thema „Tempo 30“ besprochen und eine Lärmschutzwand abgelehnt.</p> <p>Zum Thema 30 kann ich nur sagen, wenn die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht durch einen festinstallierten Blitzer überwacht wird, kann das nicht viel bringen. Wenn ich abends auf der Coach liege kommt es immer wieder mal vor, ohne zu über- treiben, dass der eine oder andere mit min 100km/h hier durchfährt.</p> <p>Eine Lärmschutzwand wurde seitens des Ortschaftsrates ja abgelehnt.</p> <p>Hier könnte man sich ja nochmals Gedanken machen, wie eine solche Lärmschutzwand ausgeführt werden kann.</p> <p>Bei einer Betonwand dringt ein Teil des Schalles in die Mauer ein. Durch die harte Oberfläche wird ein Teil des Schalls reflektiert, also wieder zurückgeworfen. Wäre in meinen Augen nicht sinnvoll.</p> <p>Bei einer Lärmschutzwand aus Pflanzen wird der Schall absorbiert und hält auch Feinstaub zurück.</p> <p>Hier kann man sich unterschiedliche Bauausführungen vorstellen.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Konstruktive Elemente aus verzinktem Stahl2. eingebaut werden Bändchen Gewebe (Kokosfasern)3. als Füllmaterial wird Bodenmaterial oder Aus- hub4. ökologischer Nutzen wäre eine beidseitige Be- pflanzung mit Efeu oder wildem Wein.	<p>Die Gemeinde wirkt gegenüber der zuständigen Ver- kehrsbehörde auf die Umsetzung einer stationären Ge- schwindigkeitskontrolle entlang der B 3 in Oberschopf- heim hin zur Unterstützung der angestrebten Maß- nahme Tempo 30 nachts. Untersuchungen zeigen je- doch, dass auch ohne begleitende Geschwindigkeits- kontrollen die durchschnittlich gefahrenen Geschwin- digkeiten durch eine Beschränkung auf Tempo 30 (statt Tempo 50) abnehmen und somit spürbare Lärmminde- rungen für die Anwohner entstehen.</p> <p>Die Maßnahme der Lärmschutzwand an der B 3 in Oberschopfheim wird nicht weiterverfolgt. Grund dafür sind die hohen Kosten im Verhältnis zu wenigen entlas- teten Anwohnern, was zu einer geringen Effizienz der Maßnahme führt. Außerdem wird die Umsetzung der Maßnahme durch den zuständigen Straßenbaulastträ- ger als sehr unwahrscheinlich eingeschätzt.</p>
--	---

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 9 von 10
5. 6. 7.	<p>eine solche Lärmschutzwand wird somit als vertikale Grünfläche wahrgenommen.</p> <p>Die Bauhöhe kann variabel gestaltet werden.</p> <p>Je nach ausgewählten Pflanzen können Schalldämmwerte von etwa 67 dB erreicht werden.</p> <p>Eine solche Ausführung kann eventuell auch das Ortsbild positiv verändern. Jeder Euro der hier in Lärmschutz investiert wird tut uns, den Anwohner der Hebelstraße, einfach gut.</p> <p>Mir geht es um das starke Verkehrsauskommen über den Tag und die dadurch verursachte Lärmbelästigung.</p> <p>Ich vertrete die Familien, die ich mündlich über mein Vorgehen informiert habe. Gilles Viens, Martin Beiser, Georg Hügel, Lukas Grafmüller, Elfriede Jahn, Maier Willi, Mirko Westermann, Niklas Putschenkin, Manfred Krüger, Günther Rapp und Meinrad Horn.</p> <p>Bitte bestätigen Sie mir den fristgerechten Eingang meines Schreibens. Im Voraus vielen Dank dafür.</p>		

C NACHRICHTLICH AUFGENOMMEN - NACH GR-BESCHLUSS EINGEGANGEN

<p>C.1 REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG - ABTEILUNG MOBILITÄT, VERKEHR, STRASSEN (27.11.2023)</p>			
	<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Friesenheim beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat 44 (Planung) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen baulichen Maßnahme wie folgt Stellung:</p> <p>1. Lärmschutzwand entlang der B 3 in Oberschopfheim</p> <p>Die Voraussetzungen für die vorgeschlagene Lärmschutzwand entlang der B 3 in Oberschopfheim sehen wir als nicht gegeben. Aufgrund der wenigen Gebäude die durch die Lärmschutzwand geschützt werden können stehen die voraussichtlichen Kosten außer Verhältnis zum möglichen Nutzen der Wand. Die Auslösewerte der Lärmsanierung werden sowohl am Tag als auch in der Nacht nur geringfügig überschritten. Wie aus Anlage 12.3 des LAP hervorgeht, kann die Anzahl der Betroffenen hoher Lärmpegel am Tag nur von 11 auf 7 verringert werden.</p>	<p>Die Maßnahme der Lärmschutzwand an der B 3 in Oberschopfheim wird nicht weiterverfolgt. Grund dafür sind die hohen Kosten im Verhältnis zu wenigen entlasteten Anwohnern, was zu einer geringen Effizienz der Maßnahme führt.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm betroffenen Gebäuden nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. An Bundesstraßen müssen die im Bundeshaushalt festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden. An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden und bei denen in der Vergangenheit noch keine Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.		Dies wird zur Kenntnis genommen.