

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Gemeinde Breitnau	14.11.2017	Die Gemeinde Breitnau ist von den Planungen nicht betroffen und wünscht keine weitere Beteiligung.	Kenntnisnahme
II.	Regierungspräsidium Freiburg Abt. 4, Straßenwesen und Verkehr Ref. 44 + 46	14.11.2017	Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr-, Referat 44 - Straßenplanung- und Referat 46 -Verkehr- hat mit Schreiben vom 24.02.2017 für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde zu den im Entwurf des Lärmaktionsplans vom 24.05.2016 vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen Stellung genommen. Aus unserer Sicht sind die Hinweise aus der o. g. Stellungnahme im Wertungsvorschlag Stand 24.05.2017, den der Gemeinderat zum Beschluss erhoben hat, hinreichend berücksichtigt.	Kenntnisnahme
III.	SWEG Südwestdeutsche Verkehrs-Aktiengesellschaft Lahr	15.11.2017	Die SWEG ist vom oben genannten Lärmaktionsplan in Titisee-Neustadt nicht betroffen. Daher bestehen von unserer Seite keine Bedenken oder Anregungen. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist nicht notwendig.	Kenntnisnahme
IV.	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Fachbereich Forst	15.11.2017	Bestätige den Eingang Ihres Mails. An der bereits abgegebenen Stellungnahme des FB 510 ändert sich nichts. Derzeit ist für uns nicht eindeutig ersichtlich, ob Wald durch den Bau von Lärmschutzwänden in Anspruch genommen wird. Falls ja, ist ein Waldumwandlungsverfahren erforderlich.	Kenntnisnahme
V.	Gemeinde Lenzkirch	21.11.2017	Die Gemeinde Lenzkirch hat keine Bedenken oder Änderungswünsche hinsichtlich des geplanten Vorhabens.	Kenntnisnahme

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.	Stadt Löffingen	27.11.2017	Die Stadt Löffingen ist von der o.g. Planung nicht betroffen.	Kenntnisnahme
VII.	Regierungspräsidium Freiburg Forst BW	28.11.2017	In Abstimmung mit der unteren Forstbehörde nehmen wir zu dem Lärmaktionsplan Stellung: Es ist derzeit nicht eindeutig erkennbar, ob Wald durch den Bau von Lärmschutzwänden oder Bauhilfsflächen in Anspruch genommen werden soll. Wir weisen daher darauf hin, dass Eingriffe in Waldflächen nach § 9 bzw. § 11 LWaldG genehmigungspflichtig sind. Der Antrag auf Waldumwandlungsgenehmigung ist mit einem Vorschlag für den forstrechtlichen Ausgleich über die untere Forstbehörde vorzulegen.	Kenntnisnahme
VIII.	Regierungspräsidium Freiburg Ref. 54.1	28.11.2017	Bezugnehmend auf Ihr Schreiben vom 13.11.2017 teile ich Ihnen mit, dass es in Titisee-Neustadt vier sog. Zaunbetriebe (fallen unter die IED-Richtlinie) gibt, für welche die Industriereferate 54.2 und 54.3 des Regierungspräsidiums Freiburg zuständig sind. Es handelt sich um die Firmen Deponie Langenordnach, Hausmüll- Deponie, Schoeller Technocell Dekor sowie Schwarzwald Papierwerke AG. Die Zuständigen Sachbearbeiter wurden von mir informiert und werden sich ggf. bei Ihnen melden	Kenntnisnahme
IX.	Stadt Vöhrenbach	30.11.2017	Ich möchte Ihnen mitteilen, dass die Stadt Vöhrenbach von Ihrem Lärmaktionsplan nicht betroffen ist und auch keine weitere Beteiligung erforderlich ist.	Kenntnisnahme
X.	Bürgermeisteramt Friedenweiler	01.12.2017	Zum Entwurf des Lärmaktionsplanes der Stadt Titisee-Neustadt haben wir keine Bedenken vorzubringen. Wir sind davon nicht betroffen. Wir bitten um Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme
XI.	Deutsche Bahn DB Immobilien Karlsruhe	05.12.2017	Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme des	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.1			<p>Trägers öffentlicher Belange zum o. g. Verfahren: Vielen Dank für Ihr erneutes Schreiben vom 13. November 2017 an die Deutsche Bahn und für die Gelegenheit zur Stellungnahme. Gegen ihre Lärmaktionsplanung erheben wir weiterhin keine grundsätzlichen Einwände.</p> <p>Mit Schreiben vom 08.03.2017 hatten wir bereits im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Darin hatten wir unter anderem auf den folgenden Punkt hingewiesen: „Zu den Ausführungen des Lärmaktionsplans unter Punkt 3.3 ist auf folgendes hinzuweisen: Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA), wie bereits im Lärmaktionsplan erwähnt, für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Die formalen Hinweise des MVI Baden-Württemberg ändern daran nichts.</p>	
XI.2			<p>Die weiteren Ausführungen im Lärmaktionsplan der Stadt Titisee-Neustadt hingegen erwecken den fälschlichen Eindruck, dass auch für den Lärm aus der Eisenbahn eigene Zuständigkeit bezüglich möglicher Maßnahmen vorliegt. Gemäß dem Wertungsvorschlag zur Stellungnahme X.3 (Stand 24.05.2017) wird dieser Hinweis berücksichtigt und die entsprechenden Textpassagen angepasst.</p> <p>Eine Anpassung konnte jedoch im nun vorliegenden Entwurf nicht festgestellt werden. Wir bitten daher nochmals um Prüfung und gegebenenfalls Änderung.</p> <p>Wir bitten Sie darum, uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen und uns zu gegebener Zeit den beschlossenen Lärmaktionsplan zu übersenden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Textpassagen wurden in Kap. 3.3 des Entwurfsberichts angepasst.</p> <p>Mit der zweiten Offenlage des Entwurfsberichts (förmliche Beteiligung) finden keine weiteren Beteiligungen hinsichtlich TöB/Behörden statt. Der beschlossene Lärmaktionsplan wird der DB übersandt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Fachbereich Landwirtschaft	06.12.2017	Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Titisee-Neustadt konkretisiert mögliche Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung. Vorrangig sind dies Festsetzungen von Geschwindigkeitsbegrenzungen und Anregungen zum Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags. Von diesen Maßnahmen sind landwirtschaftliche Belange nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
XII.1			Bei der Errichtung von Lärmschutzwällen/-wänden können landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Flächeninanspruchnahme wie folgt betroffen sein: Bereich B31 Neustadt: angrenzend an die Wohnbebauung (Flurstücken 882/8, 885/1, 885/3) findet eine landwirtschaftliche Grünlandnutzung statt. Ggf. würden diese Flächen bei der Errichtung einer Lärmschutzwand zumindest vorübergehend in Anspruch genommen werden.	
XII.2			B31 Titisee (Altes Schulhaus): In diesem Bereich werden die an die B31 angrenzenden Flurstücke 46/22, 49/7 und 74/4 landwirtschaftlich genutzt. Da die Flächen sehr schmal sind, würden insbesondere die beiden letztgenannten bei einer Inanspruchnahme für den Bau einer Lärmschutzwand, bzw. eines Lärmschutzwalls voraussichtlich vollständig aus der Nutzung fallen. Daher bitten wir um frühzeitige Beteiligung sofern die genannten möglichen Maßnahmen, die landwirtschaftliche Interessen betreffen, geplant werden.	
XIII.	Stadt Furtwangen im Schwarzwald	08.12.2017	Wir wurden gemäß §47 BImSchG als Träger öffentlicher Belange über die Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Titisee-Neustadt informiert. Wir teilen Ihnen mit, dass die Belange der Stadt Furtwangen nicht berührt sind. Sollte es zu einer weiteren Offenlegung des Lärmaktionsplanes kommen, bitten wir Sie um erneute Beteili-	Kenntnisnahme

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			gung.	
XIV.	Stadtforst Titisee-Neustadt	11.12.2017	<p>Zum Lärmaktionsplan haben wir am 21.02.2017 Stellung bezogen. Der damaligen Stellungnahme ist aus heutiger Sicht nichts hinzuzufügen.</p> <p><u>Stellungnahme vom 21.02.2017 aus dem frühzeitigen Beteiligungsverfahren:</u></p> <p><i>Zum Lärmaktionsplan nehmen wir wie folgt Stellung:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Es sind Lärmschutzeinrichtungen in Form von Wällen und Wänden vorgesehen. Diese dürfen die bestehenden Waldzufahrten nicht abschneiden.</i> • <i>Es sind Verschmälerungen von Fahrbahnen und Kreisverkehr vorgesehen. Wir weisen darauf hin, dass forstliche Langholzfahrzeuge aus dem Wald kommend, auch innerstädtisch weiter fahren müssen. Da die Fahrzeuge Überlänge haben, benötigen sie einen entsprechend großen Radius am Kreisverkehr bzw. bei den Fahrbahnen.</i> • <i>Es sind Streckenbeschränkungen vorgesehen, die eine Holzabfuhr nicht unmöglich machen dürfen.</i> <p><i>Insbesondere entlang der B 31 und der Bahnlinie Freiburg - Donaueschingen bestehen Biotop geschützter Schlangenarten, die bei geplanten Schutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind.</i></p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Die Anregungen werden in der Umsetzung der Maßnahmen berücksichtigt.</p>
XV. XV.1	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Baurechts- und / Bauleitplanungsbehörde Untere Straßenverkehrsbehörde	12.12.2017	<p>Die Anhörung der Fachbereiche des Landratsamts als untere Verwaltungsbehörde zur oben genannten Lärmaktionsplanung hat folgendes ergeben:</p> <p>1. Baurechts- und Bauleitplanungsbehörde Konkrete bauliche Maßnahmen (Maßnahmen der Straßenraumgestaltung bzw. Planung von Lärmschutzwällen oder Lärmschutzwänden) sind im Lärmaktionsplan nicht vorgesehen. Zum Lärmschutz in der Bauleitplanung wird allgemein auf die Berücksichti-</p>	<p>Der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen wird sehr wohl angeregt. Da Aktiver Lärmschutz eine planfeststellungspflichtige Maßnahme ist, kann diese im LAP jedoch nicht bindend festgesetzt sondern nur angeregt werden. Dies bewirkt, dass die Maßnahme im Entscheidungsprozess der Straßenbaube-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.2			<p>gung der Hinweise des Ministeriums für Verkehr vom 10.09.2014 verwiesen. Es wird darauf hingewiesen, dass die Aussagen eines vom Gemeinderat beschlossenen Lärmaktionsplans bei der künftigen Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung der verschiedenen Belange zu berücksichtigen sind.</p> <p>2. Untere Straßenverkehrsbehörde: Zu den im Entwurf des Lärmaktionsplans gemachten Ausführungen zur Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts erlauben wir uns ausdrücklich, nochmals auf unser Schreiben vom 20. März 2017 zu verweisen. Nach wie vor stellt die Rechtsgrundlage für die Lärmaktionsplanung (§47 d Abs. 6 i.V.m. §47 Abs. 6 BlmschG) keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Lärm-minderungsmaßnahmen dar. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht, in diesem Fall nach der Straßenverkehrs-Ordnung zulässig sind. Näheres hierzu regelt der Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg zur Lärmaktionsplanung vom 23. März 2012. Hierin wird ausgeführt, dass die Anordnung von Maßnahmen zur Beschränkung und zum Verbot des fließenden Verkehrs mit dem Ziel der Lärm-minderung voraussetzt, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Absatz 9 der StVO vorliegen; d.h. es muss eine durch Lärm verursachte "Gefahrenlage" bestehen. Der Maßstab hierfür wird in den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr 2007 definiert. Grundlagen für die fachliche Berechnung des Pegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind hierbei die Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90. Da bei der Lärm-minderungsplanung aber die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden ist, wurden seitens des MVI</p>	<p>hörde berücksichtigt werden muss. Der LAP-Entwurf enthält folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - B31 Titisee (Altes Schulhaus): Lärmschutzwand /-wand entlang der 4 Wohngebäude (Altenweg 14, 16, 18, 20) - B 31 Neustadt: durchgängige Verlängerung der Lärmschutzwand B 31 Überführung Saiger Straße bis Bbauungsende <p>Ist bekannt.</p> <p>Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärm-RL ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fachrecht umzusetzen sind (§ 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden. Legt die Gemeinde Auslösewerte fest, deren Überschreitung sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen als Gefahrenlage qualifiziert, sind unbestimmte Rechtsbegriffe des nationalen Rechts im Lichte dieser Wertung und des Europarechts auszulegen und anzuwenden. Dies betrifft insbesondere die Lärmschwerpunkte Gutachstraße Ost/ Wilh.-Stahl-Straße sowie L 172 Ringstraße (s.u.).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Vergleichbarkeiten hergestellt. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen kommen danach insbesondere ab folgenden Werten in Betracht:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 70 dB(A) zwischen 6 und 22 Uhr (tags) - 60 dB(A) zwischen 22 und 6 Uhr (nachts) - in Gewerbegebieten erfolgt ein Zuschlag von 5 dB(A) 	<p>Siehe hierzu Verkehrsministerium Baden-Württemberg 24.04.2017 https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/170424_Bericht_Motorradlaermdisplays_final.pdf: Die Grenze der Zumutbarkeit wird jedoch nach allgemeiner Auffassung durch keinen bestimmten Schallpegel bestimmt. Es liegen auch keine auf Rechtssetzung beruhenden Grenzwerte für eine Lärmbelastung vor, die unmittelbar Anwendung finden können. Zur Bestimmung der Zumutbarkeit von Straßenlärm für Anlieger von Bestandsstraßen sind die Werte der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) und der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) als Orientierungswerte heranzuziehen. Ein Anwohner hat gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO gegenüber der Straßenverkehrsbehörde keinen Anspruch auf ein Einschreiten bei Werten unterhalb der Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV. Die Grenzwerte betragen in reinen und allgemeinen Wohngebieten 59 dB(A) tagsüber und 49 dB(A) nachts, in Dorf-, Kern- und Mischgebieten 64 dB(A) tagsüber und 54 dB(A) nachts, in Gewerbegebieten 69 dB(A) tagsüber und 59 dB(A) nachts). Wenn diese Schwelle der Lärmbelastung erreicht ist, sind die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätig werden der Straßenverkehrsbehörde erfüllt und ein Anwohner hat Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung bei Werten, die darüber liegen, aber 70 dB(A) zur Tagzeit und 60 dB(A) zur Nachtzeit nicht überschreiten, und Anspruch auf Einschreiten bei Werten von mehr als 70 dB(A) am Tage und 60 dB(A) in der Nacht, sofern andere Schutzziele und Belange nicht entgegenstehen (vgl. VG Oldenburg, Urteil vom 13. Juni 2014 – 7 A 7110/13). Damit wird berücksichtigt, dass üblicherweise Anliegern von Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) und von Hauptverkehrsstraßen wegen ihrer der Widmung entsprechenden Verkehrsbedeutung mehr Verkehrslärm</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.3			<p>Die anhand der vorgelegten Lärmberechnungen nach den maßgebenden Vorschriften vorgenommene Prüfung hat ergeben, dass in folgenden Teilbereichen tags und nachts bzw. nur nachts verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen), unter Vorbehalt der Zustimmung des Regierungspräsidiums Freiburg-Höhere Straßenverkehrsbehörde- (VwV - StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, Ziffer 13), in Betracht kommen könnten:</p> <p>B 31 - Titisee B 31 - Neustadt L 156 - Haupt-/Pfauenstraße</p> <p>Die Voraussetzungen für weitergehende verkehrsrechtliche Beschränkungen aus Lärmschutzgründen liegen derzeit nicht vor. Bezüglich der straßenbaulichen Maßnahmen verweisen wir ebenfalls auf unsere Ausführungen im Schreiben vom 20. März 2017.</p>	<p>zugemutet werden kann als beispielsweise Anliegern von reinen Wohnstraßen. Die Richtwerte setzen keine strikte rechtliche Grenze. Von ihnen kann im begründeten Einzelfall, zum Beispiel bei Vorliegen eines atypischen Falles, nach oben und unten abgewichen werden.</p> <p>Für die untersuchten Lärmschwerpunkte Gutachstraße Ost/Wilh.-Stahl-Straße sowie L 172 Ringstraße ergeben sich tags wie nachts Lärmwerte oberhalb der Auslösewerte des Kooperationserlasses. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind grundsätzlich möglich sowie aufgrund der örtlichen Verhältnisse und qualifizierten Gefahrenlage der Stadt Titisee-Neustadt umsetzbar.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gutachstraße Ost/Wilh.-Stahl-Straße: Im benachbarten Lärmschwerpunkt L 156 Haupt- und Pfauenstraße wird im LAP eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h festgesetzt mit der Konsequenz, dass bei Festsetzung von Tempo 30 ein höheres Verkehrsaufkommen in der Gutachstraße Ost/Wilh.-Stahl-Straße und damit eine höhere Lärmbelastung durch Ausweichverkehre vermieden wird. - L 172 Ringstraße: Aufgrund der Vielzahl an nebenanliegenden Wohngebäuden mit einer Lärmimmissionen

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.4			Abschließend erlauben wir uns darauf hinzuweisen, dass entgegen den Ausführungen unter Ziffer 11 des Lärmaktionsplans (Maßnahme zur Vermeidung und Minderung der Lärmbelastung) die Zuständigkeit für die Festsetzung und Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen etc. grundsätzlich bei der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landratsamtes Breisgau-Hochschwarzwald liegt und nicht beim Regierungspräsidium Freiburg. Es besteht vor einer entsprechenden verkehrsrechtlichen Anordnung lediglich ein Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums Freiburg-Höhere Straßenverkehrsbehörde- (VwV - StVO zu § 45 zu Absatz 1 bis 1 e, Ziffer 13).	<p>>67 dB(A) im Tag- bzw. >59 dB(A) im Nachtbereich können durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h die Vielzahl an Betroffenen deutlich abgebaut werden (Kap. 10.3).</p> <p>Im Lärmschwerpunkt L 156 Neustädter Straße ist wie im LAP ausgeführt (Kap. 10.4) eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Lärminderung aufgrund der geringen Anzahl der Wohngebäude problematisch. Im Hinblick auf Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde bereits im Feb. 2017 eine verkehrsrechtlich Anordnung mit Tempo 50 beantragt. Deren Umsetzung würde mit einer verminderten Lärmbelastung einhergehen.</p> <p>Ist bekannt. Unter den Zuständigkeiten in der Tabelle (Kap. 11) werden lediglich die Behörden aufgeführt, die im Falle einer verkehrsrechtlichen Entscheidung/Festsetzung eine Zustimmung erteilen müssen.</p>
XVI.1	Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald Fachbereich Verkehrslenkung und Straßenverwaltung	12.12.2017	Anbei reichen wir die Stellungnahme der unteren Naturschutzbehörde zum Lärmaktionsplan nach: Sofern die eingriffsrelevanten Maßnahmen im Innenbereich liegen, sind Biotope, Schutzgebiete oder artenschutzrechtlich relevante Flächen voraussichtlich nicht betroffen. Sollten doch Heckenstrukturen, Bäume oder Grünflächen betroffen sein, ist ggf. eine artenschutzrechtliche Relevanzprüfung erforderlich. Wir bitten dies dann rechtzeitig vorab mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen.	Kenntnisnahme

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVI.2			<p>Sofern Gehölzarbeiten stattfinden sollen, sind diese im Winterhalbjahr (01. Oktober bis 28. Februar) durchzuführen.</p> <p>Sofern die Arbeiten im Außenbereich bzw. innerhalb von geschützten Gebieten stattfinden sollen, ist vorab mit der internen Naturschutzbehörde Kontakt aufzunehmen und zu klären, ob hierfür eine naturschutzrechtliche Entscheidung erforderlich ist.</p>	Kenntnisnahme
XVII. XVII.1	IHK Südlicher Oberrhein	14.12.2017	<p>Wir bedanken uns für das Schreiben vom 13.11.2017 und die Möglichkeit, zum Entwurf eines Lärmaktionsplanes für die Stadt Titisee-Neustadt erneut Stellung zu nehmen. Aus Sicht der Industrie- und Handelskammer Südlicher Oberrhein möchten wir uns wie folgt äußern:</p> <p>- Wir möchten nochmals darlegen, dass seitens der IHK Maßnahmen, die den Wirtschaftsverkehr in relevanter Weise einschränken, abzulehnen sind. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dürfen daher nur das letzte Mittel der Wahl sein bzw. ausschließlich grundsätzlich befristet als schnell wirksame Maßnahme zum Einsatz kommen.</p> <p>Dies gilt ganz besonders dann,</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ wenn höherrangige Straßen wie Bundes- und Landesstraßen (und somit eine hohe Anzahl von Fahrzeugen) davon betroffen sein sollen wie hier v.a. die Bundesstraße B31 sowie die Landesstraße L127, ▪ und/ oder nur einzelne Gebäude oder vereinzelt liegende Gebäude von Lärm betroffen sind ▪ und/oder die erreichbare Schallminderung nur gering ist. 	<p>Der LAP basiert auf der EU-UmgebungslärmRL. Das Ziel, den Umgebungslärm zu mindern, ist den Kommunen europarechtlich und bundesrechtlich verbindlich vorgeschrieben. Die UmgebungslärmRL und das BImSchG geben den zuständigen Gemeinden auf, Menschen in ihrer konkreten Lärmbelastungssituation von Umgebungslärm zu entlasten und hiervor zu schützen. Sie sind zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gesetzlich verpflichtet. Darin vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen. Nach dem Kooperationserlass des VM vom 23.03.2012 kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen insbesondere ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts in Betracht. Der Kooperationserlass führt weiterhin aus, dass auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden können, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.</p> <p>Der Kooperationserlass regt an, mit der Lärmaktionsplanung darauf hinzuwirken, die Auslösewerte 65 / 55 dB(A) nach</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.2			<p>Aus diesem Grund sind die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Belastungsbereiche in den Kap. 10.4 und Kap. 10.6 von vorneherein abzulehnen.</p> <p>Begrüßt wird, dass die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen soweit möglich, auf den maßgeblichen Wirkungsbereich räumlich begrenzt worden sind.</p> <p>- Im Planentwurf unbegründet und daher offen bleibt, wann der Einbau lärmoptimierter Fahrbeläge für den jeweiligen Hauptbelastungsbereich als Alternativmaßnahme vorgeschlagen wird und wann nicht. Wirkungsanalysen zu diesen Maßnahmen analog zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen fehlen gänzlich. Bereits in unserer ersten Stellungnahme hatten wir angeregt, für die identifizierten Hauptbelastungsbereiche bei den zuständigen Baulastträgern Informationen einzuholen, in welchem Zeitrahmen mit einem Austausch gerechnet werden kann und dies bei den Maßnahmenvorschlägen im Offenlageentwurf zu berücksichtigen.</p>	<p>Möglichkeit zu unterschreiten.</p> <p>Für die L 156 Neustädter Straße (Neubierhäusle) ist wie in Kap. 10.4 ausgeführt eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine Lärminderung aufgrund der geringen Anzahl der Wohngebäude problematisch. Im Hinblick auf eine deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit wurde bereits im Feb. 2017 eine verkehrsrechtlich Anordnung mit Tempo 50 beantragt. Deren Umsetzung würde mit einer verminderten Lärmbelastung einhergehen.</p> <p>Für den Lärmschwerpunkt B 31 Titisee/Altes Schulhaus (Kap. 10.6) ist bei lediglich vier Einzelgebäuden nur eine Lärminderung von 1,6 – 2,2 dB(A) möglich. Eine Festsetzung des Tempolimits ist schlecht durchsetzbar, bleibt aber der Wunsch der Stadt Titisee-Neustadt. Daher wird eine angestrebte Lärminderung durch den Verbau eines lärmoptimierten Fahrbelags und/oder Lärmschutzwälle sowie Geschwindigkeitskontrollen angeregt.</p> <p>Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbelags (LOA) setzt an der Quelle des Straßenlärms an und bedeutet im finanziellen, organisatorischen und zeitlichen Rahmen ein im Vergleich zur Geschwindigkeitsbeschränkung (s. Lärmschwerpunkt L 172 Ringstraße) deutlich höherer Aufwand der Umsetzung. Der lärmoptimierte Fahrbelag ist in dem Lärmschwerpunkt B 31 Neustadt ebenfalls als alternative Maßnahmen zu verstehen, die in „Konkurrenz“ zu den Maßnahmen „Verlängerung der Lärmschutzwand“ (B 31 Neustadt, B 31 Titisee/Altes Schulhaus) steht. An der B 31 Neustadt erfolgte eine Belagserneuerung vor wenigen Jahren, sodass der Einbau eines LOA bestenfalls mittelfristig zu erwarten ist. In den Wirkungsanalysen ist die Wirkung einer Lärminderung durch LOA noch nicht ansetzbar, da diese von der gewählten Belagsart abhängen. Vorliegende Erfahrungen mit durchgeführten Versuchsstrecken zu lärmoptimierten Asphalten auf innerörtlichen Straßenabschnitten kommen zum Er-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.3			<ul style="list-style-type: none"> - Eine Kosten-Nutzen-Analyse, wie sie in anderen Lärmaktionsplänen üblich ist, fehlt im Planentwurf gänzlich. Damit kann u.E. auch keine nachvollziehbare und belastbare Priorisierung der für den jeweiligen Belastungsbereich aufgelisteten Maßnahmen stattfinden. 	<p>gebnis, dass bei Einsatz eines SMA LA und AC D LOA innerorts eine Lärminderung von im Mittel 3,0 dB (A) bei Geschwindigkeiten ab 30 bis 50 km/h erreicht wird. Für Straßen mit Geschwindigkeiten > 60 km/h gibt es bislang fünf Typen von lärmindernden Straßenoberflächen denen DStrO-Werte zugewiesen und damit die Lärminderung nachgewiesen und anerkannt wurde. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind grundsätzlich als Sofortmaßnahme zu verstehen, die nach baulichen Maßnahmen (LOA, Lärmschutzwand) zu überprüfen sind.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen können nach StVO nur bei einer „Gefahrenlage“ angeordnet werden. Diese entzieht sich aber einer rein ökonomischen Betrachtung. Bei planfeststellungspflichtigen Maßnahmen erfolgt im Rahmen des Planverfahrens eine wirtschaftliche Analyse. Eine Fahrbahndeckenerneuerung mittels Lärmoptimierten Belags (SMA) ist heute nur noch minimal teurer als mit Standardbelag. Eine Deckenerneuerung erfolgt allerdings durch die Straßenbauverwaltung regelmäßig erst bei einer vollständigen Abnutzung der Bestandsdecke.</p>
XVII.4			<ul style="list-style-type: none"> - In den Kapiteln 10. und 11., welche die Maßnahmenvorschläge betreffen, wird auch nicht thematisiert, ob oder wann Geschwindigkeitsbeschränkungen später wieder aufgehoben werden sollen, wenn längerfristige Maßnahmen wie bspw. der Einbau lärmoptimierter Fahrbahn greifen können. 	<p>Eine entsprechende Ergänzung in dem Bericht wird noch vorgenommen.</p>
XVII.5			<ul style="list-style-type: none"> - Offen bleibt warum in den innerstädtischen Bereichen nicht auch die Variante (vorläufig), „Tempo 40“ untersucht worden ist. Dies könnte u.E. bspw. ein guter Kompromiss für den Bereich Ringstraße/Vöhrenbacher Straße (Kap. 10.3), die einzige leistungsfähige Nord- Süd-Achse Richtung Eisenbach, sein. Es wird angeregt, dies auch für den Be- 	<p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 40 km/h hat eine deutliche niedrigere Schallpegeldifferenz zur Folge. Die Lärminderung bewegt sich im Bereich von ca. 1 dB(A) und ist somit für den Menschen nur sehr bedingt hörbar. Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV) soll durch straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen der Beurteilungspegel mindestens eine Pegelminderung um (aufgerundet) 3 dB(A) bewirkt werden. Diese Forderung wird nur durch</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.6			<p>lastungsbereich Gutachstraße (Kap. 10.2) zu prüfen (Begründung s. weiter unten).</p> <p>– Innenstadt von Neustadt, Bereiche Kap. 10.1 und 10.2: Der innerstädtische Hauptbelastungsbereich auf der L 165 (s. Kap. 10.1) betrifft zum Teil den „zentralen Versorgungsbereich“, d.h. die zentralen Geschäftslagen von Neustadt, die sowohl für die Bevölkerung von Titisee-Neustadt, wie auch für die Gäste der Stadt eine wichtige Rolle spielen.</p> <p>Mit einer angemessenen Geschwindigkeitsbeschränkung könnten gleichzeitig auch weitere städtebauliche Aufwertungsmaßnahmen wie bspw. eine Umgestaltung des Straßenraums vorgenommen werden. Die Aufenthaltsqualität des Bereichs könnte so maßgeblich gesteigert werden. Relevante Synergieeffekte könnten erreicht werden, auch die ansässigen Betriebe der Innenstadt könnten wesentlich davon profitieren.</p>	<p>Tempo 30 erfüllt. Auch ist grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung, die Lärmbelastungen möglichst unter die Auslöswerte zu reduzieren.</p> <p>Kenntnisnahme. Ist bekannt</p>
XVII.7			<p>Ein angemessener zügiger Verkehrsfluss in Ost-West bzw. Ost-West-Richtung durch Neustadt muss allerdings sichergestellt werden. Deshalb sollten die möglichen Wechselwirkungen mit den verkehrsrechtlichen Maßnahmen des Belastungsbereiches in Kap. 10.2 (Gutachstraße ...) analysiert und berücksichtigt werden.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 auf 30 km/h in der Gutachstraße Ost/Wilh.-Stahl-Straße erhöht die Verstärkung des Verkehrsflusses. Diese Maßnahme lässt weder eine maßgebliche Verlängerung der Reisezeit noch eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße eintreten.</p>
XVII.8			<ul style="list-style-type: none"> ▪ Es wird angeregt, für den gesamten Innenstadtbereich ein übergreifendes gesamtheitliches Verkehrskonzept aufzustellen, welches nicht nur den Lärmschutz von Wohnbebauung zum Thema hat. ▪ Mit einem solchen Verkehrskonzept sollte bzw. 	<p>Die Stadt Titisee-Neustadt verfügt über ein Verkehrskonzept.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.9			<p>könnte dann auch sichergestellt werden, dass unerwünschte Verkehrsverlagerungen erzeugt würden.</p> <p>- Weitere Hinweise: Im Belastungsbereich 10.5 wird als Alternative eine Lärmschutzwand vorgeschlagen. Gemeint ist sicher (nur) die nördliche Weiterführung der bestehenden Wand? Welche Länge (Kosten!) wird diese haben?</p>	<p>Im LAP wird ergänzend aufgenommen: „ die Lärmschutzwand in Höhe der Überführung der B 31 über die Saiger Straße in südöstlicher Richtung um 650m zu verlängern und zwar durchgängig bis zum Ende der Wohnbebauung (Höhe Wohngebäude Kapfweg 4) ..“ Eine Erweiterung der bestehenden Lärmwand ist im zeitlichen Maß gemessen eine mittel- bis langfristige Maßnahme. Sie ist planfeststellungspflichtig und kann somit im Lärmaktionsplan nicht verbindlich festgesetzt sondern nur angeregt werden.</p>
XVII.10			<p>In Tabelle 23 bleibt offen, warum 3 Geschwindigkeiten, jedoch nur ein resultierender Emissionspegel angegeben wird und die Lärminderungswirkung so hoch ausfallen soll.</p>	<p>Die Tabelle bezieht sich auf die Differenz des Emissionspegels bei einem Vergleich der Geschwindigkeiten zwischen 100 km/h und der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h. Dies wird in der Beschlussfassung des LAP entsprechend dargestellt.</p>
XVIII.	Regionalverband Südlicher Oberrhein	15.12.2017	<p>Vielen Dank für die Beteiligung an o.g. Verfahren und die Gelegenheit zur Stellungnahme. Regionalplanerische Belange werden nicht berührt. Einwendungen von Seiten des Regionalverbands Südlicher Oberrhein werden nicht erhoben.</p>	Kenntnisnahme
XIX.	Regierungspräsidium Freiburg Abteilung Umwelt Ref. 54.3	29.12.2017	<p>Vielen Dank für die Fristverlängerung bis Ende Dezember 2017. Wir haben den Lärmaktionsplan in Bezug auf die Firmen in unserem Zuständigkeitsbereich (Referat 54.3) durchgesehen. Da in dem Lärmaktionsplan nur Maßnahmen in Bezug auf den Verkehrslärm genannt sind und Gewerbelärm nicht berücksichtigt wurde, sind unsere Belange nicht betroffen.</p>	Kenntnisnahme

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
Es liegen keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit vor.				