

Lärmaktionsplanung gem. § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Berichterstattung der Gemeinde

Merzhausen

zur:

- erstmaligen Aufstellung eines Lärmaktionsplans
- Fortschreibung / Überarbeitung des Lärmaktionsplans vom 16. Juli 2015

Für die Berichterstattung an die EU ist dieser maximal 10-seitige Bericht in elektronischer Form an die LUBW (laerm@lubw.bwl.de) zu übermitteln. Vollständig ausgefüllt umfasst der Bericht alle für die Berichterstattung erforderlichen Angaben. Das Berichtssystem sieht je Gemeinde nur eine Datei vor; mögliche Zusatzinformationen können unter Einhaltung der maximalen Seitenzahl in diese Datei eingebunden werden. Erläuterungen zum Ausfüllen des Berichts entsprechend der nachfolgend angeführten Fußnoten sind [hier zum Download*](#) eingestellt.

1. Allgemeine Angaben

1.1 Für die Lärmaktionsplanung zuständige Behörde ¹⁾

Name der Gemeinde: Merzhausen

Gemeindekennziffer: 8315073

Ansprechpartner: Herr Bernd Schmid

Anschrift: Friedhofweg 11, 79249 Merzhausen

E-Mail / Telefon: schmid@merzhausen.de / 0761 40161-47

Internetadresse der Gemeinde: <https://www.merzhausen.de/>

1.2 Beschreibung der Gemeinde sowie der Hauptverkehrsstraßen, Haupteisenbahnstrecken und ggf. anderer Lärmquellen, für die der Lärmaktionsplan aufgestellt wird ²⁾

Die Gemeinde Merzhausen hat ca. 5.300 Einwohner, liegt unmittelbar südlich der Stadt Freiburg am Eingang des Hexentals und gehört zum Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald. Durch Merzhausen verläuft die Landesstraße 122, die nach den Zählraten der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg über dem Schwellenwert der Lärmkartierung von 3.000.000 Kfz/Jahr liegt. Deshalb wurde für diese Straße eine Lärmkartierung von der LUBW vorgenommen.

Merzhausen hatte mit Beschluss vom 16.07.2015 bereits einen Lärmaktionsplan aufgestellt, der sich ebenfalls auf die L 122 bezog.

1.3 Rechtlicher Hintergrund ³⁾

Die Aktionsplanung erfolgt auf Grundlage der EU-Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG und deren nationaler Umsetzung in §§ 47 a -f BImSchG.

Vorlage: Musterbericht zur Erfüllung der Berichtspflichten nach § 47d Abs. 2 BImSchG, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Stand 10/2018

* Ausfüllhinweise: www.lubw.de/documents/10184/390695/musterbericht_erlaeuterungen_bw.pdf

1.4 Geltende Grenzwerte ⁴⁾

Übersicht Grenzwerte: www.lubw.de/laerm-und-erschuetterungen/grenz-und-richtwerte
 Offiziell von Deutschland an die EU-Kommission gemeldete Grenzwerte:
http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df3/envt0ec5a/DE_DE_DF3_v3.xls/manage_document

2. Bewertung der Ist-Situation

2.1 Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten ⁵⁾

Tab.1: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm betroffenen Menschen (nach Lärmart, sofern zutreffend)

Pegelklasse in dB(A)	Straßenlärm		Schienenlärm	
	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)	L _{DEN} (24 Stunden)	L _{Night} (22-06 Uhr)
über 50 bis 55	-----	102	-	-
über 55 bis 60	112	68	-	-
über 60 bis 65	100	2	-	-
über 65 bis 70	50	0	-	-
über 70 (bis 75)	0	0	-	-
über 75	0	0	-----	-----
Summe	262	172	-	-

Tab.2: Geschätzte Zahl der von Umgebungslärm belasteten Fläche, der betroffenen Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{DEN} dB(A)	Straßenlärm				Schienenlärm			
	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser	Fläche in km ²	Wohnun- gen	Schulen	Kranken- häuser
> 55 dB(A)	0,2	125	0	0	-	-	-	-
> 65 dB(A)	0	24	0	0	-	-	-	-
> 75 dB(A)	0	0	0	0	-	-	-	-

2.2 Bewertung der Anzahl von Personen, die Umgebungslärm ausgesetzt sind ⁶⁾

Ganztägig sind keine Personen sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 70 dB(A) ausgesetzt.

2 Menschen sind in der Nacht sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 60 dB(A) ausgesetzt.

50 Menschen sind ganztägig hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 65 dB(A) ausgesetzt und

70 Menschen sind in der Nacht hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms von über 55 dB(A) ausgesetzt.

2.3 In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situationen ⁷⁾

Trotz der teilweisen Umsetzung der Anordnung von Tempo 40 auf der Ortsdurchfahrt der L 122 bestehen im Umfeld noch hohe Lärmbetroffenheiten. Den Ergebnissen der Kartierung ist abzulesen, dass weiterhin Anwohner von hohen bis sehr hohen Belastungen des Straßenverkehrslärms ausgesetzt sind.

Ein ausgeprägter Lärmschwerpunkt liegt auf der L 122 auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt von Merzhausen vor. In diesem Bereich liegen hohe Verkehrsmengen kombiniert mit einer relativ dicht an die Straße angrenzenden Wohnbebauung vor.

3. Maßnahmenplanung

3.1 Bereits vorhandene Maßnahmen zur Lärminderung ⁸⁾

	Maßnahme	Maßnahmenträger	Zeitraum Realisierung
1.	Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 40 auf der Ortsdurchfahrt (L 122) vom nördlichen Ortseingang über rund die Hälfte der Ortsdurchfahrt	Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	2016
2.	SBG-Zusatzleistungen (30.612,06 Euro) Nachtbus (5.000 Euro)	Gemeinde	2017
3.	Ausbau ÖPNV-Angebot (Zuschuss Bürgerbus 14.000 Euro)	Gemeinde	2019
4.	Geschwindigkeitsmessanzeige	Gemeinde	2020
5.			
...			

3.2 Geplante Maßnahmen zur Lärminderung für die nächsten fünf Jahre ⁹⁾

(Begründung, sofern keine Maßnahmen geplant oder notwendig sind)

- Ausweitung der Geschwindigkeitsbeschränkung bis zum südlichen Ortseingang auf ganztägig 40 km/h (auch wegen des künftigen Radfahrerschutzbereichs) auf der Landesstraße 122 als Ergänzung der bestehenden Beschränkung.
- Geschwindigkeitsreduzierung zwischen den Gemeinden Merzhausen und Au auf 50 km/h
- Fahrbahnsanierung und Reduzierung des Querschnitts (Ausbauplanung Regierungspräsidium Freiburg)
- Lärmsanierung in Form eines lärmoptimierten Asphalts auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt (ab Kreisverkehr Hexentalstraße / Alte Straße bis Höhe Gebäude Hexentalstraße 57) im Zuge einer Straßenerhaltungs- oder -erneuerungsmaßnahme.
- Geschwindigkeitsmessanzeige
- Ausbau des ÖPNV-Angebots

- Lärmsanierung mit passiven Lärmschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern

Die Lärmsanierung stellt eine freiwillige Leistung der Straßenbaulastträger dar, die abhängig von den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln gewährt wird. Auf Lärmsanierungsmaßnahmen besteht kein Rechtsanspruch. Die Grenzwerte für Lärmsanierungsmaßnahmen werden über eine Regelung im Bundeshaushalt vorgegeben.

Die Voraussetzungen für die Bezuschussung von Lärmsanierungsmaßnahmen sind:

- o Alter des Gebäudes/Bebauungsplans (älter als 01.04.1974)
- o Überschreitung von Lärmsanierungsgrenzwerten (abhängig vom Gebietstyp)
- o noch keine Lärmsanierungsmaßnahmen am betroffenen Gebäude durchgeführt

Die Gemeinde unterstützt Anwohner bei der Beantragung von Fördermitteln für Lärmsanierungsmaßnahmen. Informationen zu Förderprogrammen können über die Gemeinde bezogen werden.

3.3 Langfristige Strategien zum Schutz vor Umgebungslärm ¹⁰⁾

- Nächtliches LKW-Fahrverbot
- Festinstallierte Radarkontrollen am südlichen Ortseingang

Geplant ist zudem der Anschluss von Merzhausen an die Freiburger Stadtbahn sowie die Einrichtung eines Park & Ride Parkplatzes. Durch diese Maßnahme soll einer Zunahme des individuellen Personenkraftverkehrs entgegen gewirkt werden.

Lärminderung in der Stadtplanung:

Durch eine angepasste Stadtplanung kann die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr verringert werden. So kann durch eine Funktionsmischung von Wohnen, Arbeiten, Einkauf und Freizeit in möglichst kleinen Bereichen durch kurze Wege eine Verlagerung von Kfz-Fahrten auf das Fußgänger- und Radwegenetz gefördert werden. Die Trennung von störenden Industrie- bzw. Gewerbebetrieben und Wohngebieten bleibt davon unberührt. In der Bebauungsplanung ist zudem im Einzelfall zu prüfen, ob beispielsweise eine lärmabschirmende Bauweise oder Lärmschutzanlagen in lärmbelasteten Bereichen sinnvoll sind. Auch im Rahmen von Bebauungsplanverfahren soll im Einzelfall die Lärmsituation untersucht und gegebenenfalls Lärm-

schutzmaßnahmen vorgesehen werden. Lärmbelastungen sollen in der Stadtplanung berücksichtigt und als Entscheidungskriterium in die Entwicklung der Gemeinde eingehen.

Förderung lärmarmen Verkehrsmittel:

Ein attraktives Angebot im Fußgänger-, Rad- und Öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) kann Wege, die ansonsten mit dem Kfz zurückgelegt werden, auf lärmarme Verkehrsmittel verlagern. Auch kann die Förderung der Elektromobilität z.B. durch die Errichtung von Ladestationen beitragen, die Verkehrslärmbelastungen zu reduzieren.

3.4 Schutz ruhiger Gebiete / Festlegung und geplante Maßnahmen zu deren Schutz ¹¹⁾ (Begründung, sofern keine ruhigen Gebiete festgelegt wurden)

Zum Schutz vor einer weiteren Zunahme an Lärmeinwirkungen werden der Becherwald (Flurstücknummer 111) sowie Teile des Schönbergs (Flurstücknummern 308 bis 310) als ruhige Gebiete festgesetzt.

3.5 Schätzwerte für die Reduzierung der Anzahl lärm betroffener Personen ¹²⁾ (durch die vorgesehenen Maßnahmen)

Ca. 600

4. Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Aktionsplans ¹³⁾

4.1 Bekanntmachung der Mitwirkung der Öffentlichkeit bei der Erarbeitung oder Überprüfung des Lärmaktionsplans (bspw. Veröffentlichung im Amtsblatt)

am: 15.05.2020 durch: Amtsblatt Nr. 10/2020

4.2 Offenlage des Entwurfs des Lärmaktionsplans bzw. bei vorhandenem LAP der Dokumentation seiner Überprüfung zur Mitwirkung

vom: 18.05.2020 bis: 19.06.2020

4.3 Art der öffentlichen Mitwirkung (mindestens eine Form der Mitwirkung notwendig)

- Öffentliche Veranstaltung am:
- Beratung in gemeindlichen Gremien mit Rederecht für die Öffentlichkeit am: 12.03.2020 und 24.09.2020
- Sonstige Maßnahmen zur Mitwirkung der Öffentlichkeit:

Art:

am:

4.4 Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitwirkung der Öffentlichkeit

Art der Würdigung und Konsequenzen der eingegangenen Vorschläge für die Aktionsplanung:

In einer Offenlage analog zu dem in Bebauungsplänen üblichen Verfahren gingen 3 Stellungnahmen durch Träger öffentlicher Belange und eine private Stellungnahme ein. Die Anregungen deckten sich weitgehend mit den Festlegungen des Lärmaktionsplans. Anpassungen nach der Offenlage wurden nicht vorgenommen.

5. Finanzielle Informationen zum Lärmaktionsplan *(falls verfügbar)*

5.1 Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans ¹⁴⁾: 1.820,70 €

5.2 Kosten zur Umsetzung der Maßnahmen
(geschätzte Gesamtsumme) ¹⁵⁾: 200.000 €

5.3 Kosten-/Nutzenanalyse *(ggf. auch textliche Beschreibung)* ¹⁶⁾

Die Anordnung und Beschilderung einer Geschwindigkeitsbeschränkung ist nur mit geringen Kosten verbunden, sodass sich eine gute Kosteneffizienz der Maßnahme ergibt.

Der Einbau einer lärmoptimierten Fahrbahndeckschicht im Zuge einer anstehenden Fahrbahnsanierung ruft nur die Differenzkosten zwischen einem klassischen und einem lärmoptimierten Asphalt hervor. Entsprechend weist eine solche Maßnahme eine hohe Kosteneffizienz auf.

Der Einbau von Schallschutzfenstern bewirkt für betroffene Räume eine wesentliche Minderung der Innenraumpegel. Die Kosten für die Maßnahme hängen von den Gegebenheiten im Einzelfall ab. Da Haushaltsmittel ohnehin bereitstehen, erzeugt der Lärmaktionsplan aber keine grundsätzlich neuen Kosten.

6. Evaluierung des Aktionsplans ¹⁷⁾

Festlegungen, wie dieser Aktionsplan und dessen Ergebnisse überprüft werden sollen bzw. überprüft wurden (bei fortgeschriebenen/überarbeiteten Aktionsplänen)

Vergleich Lärmaktionsplan 2015 / 2020:

Es wurde dasselbe Straßennetz (L 122) betrachtet.

Die statistische Auswertung der Lärmbetroffenheiten zeigt in beiden Fällen ein ähnliches Bild.

Die kurzfristigen Maßnahmen des bisherigen Lärmaktionsplans werden wie folgt weiter behandelt:

- Lärmsanierung durch Austausch des Fahrbahnbelags → weiter Bestandteil des LAP, in Teilen Umsetzung in Vorbereitung
- Tempo 40 auf der gesamten Ortsdurchfahrt → unverändert Teil des Lärmaktionsplans
- Tempo 40 statt 70 vor dem südlichen Ortseingang oder Tempo 50 zwischen Au und Merzhausen → Tempo 50 erscheint sinnvoller und wird in den Lärmaktionsplan übernommen
- Passiver Lärmschutz an betroffenen Gebäuden → unverändert Teil des Lärmaktionsplans

Die mittel- bis langfristigen Maßnahmen werden wie folgt weiter behandelt:

- Nachtfahrverbot für Lkw auf der L 122 → unverändert Teil des Lärmaktionsplans
- Festinstallierte Radarkontrollen → unverändert Teil des Lärmaktionsplans
- Tempo 30 nachts → nicht in den aktuellen Lärmaktionsplan übernommen, da eine durchgängige Beschränkung auf 40 km/h als im Einzelfall bessere Lösung ausgewählt wurde
- Förderung lärmarmer Verkehrsmittel → unverändert Teil des Lärmaktionsplans
- Lärmschutz in der Stadtplanung → unverändert Teil des Lärmaktionsplans

7. Inkrafttreten des Aktionsplans

7.1 Der Lärmaktionsplan ist in Kraft getreten ¹⁸⁾

(beispielsweise durch Beschluss der Gemeindevertretung oder Unterzeichnung, Datum)

durch: Beschluss Gemeinderat

am: 24.09.2020

7.2. Information der Öffentlichkeit über das Inkrafttreten ¹⁹⁾

erfolgte am: 2.10.2020

7.3 Link zum Aktionsplan im Internet: ²⁰⁾

<https://www.merzhausen.de/de/Aktuelles/Projekte-Bauen-und-Infrastruktur/Laermaktionsplan->

79249 Merzhausen, 5.10.2020

Ort, Datum, Unterschrift

Dr. Christian Ante, Bürgermeister

Name, ggf. Funktion, ggf. Stempel



Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 7
-----	--------------------	--------------------	---------------

**A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELAN-
GE**

A.1	LANDRATSAMT BREISGAU-HOCHSCHWARZWALD, VERKEHRSLLENKUNG UND STRAßENVER- WALTUNG (18.05.2020)
<p>zur vorgelegten Fortschreibung der Lärmaktionsplanung nehmen wir aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde wie folgt Stellung: Auch nach der Neufassung des Erlasses des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 29.10.2018 sind die Fachbehörden zu beteiligen, die als Träger öffentlicher Verwaltung für die Durchsetzung der Maßnahmen in Lärmaktionsplänen zuständig sind. Die Anordnung bzw. Umsetzung entsprechender verkehrsrechtlicher Maßnahmen ist nach wie vor nur möglich, wenn diese nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Dies setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (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). 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. 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 Lärminderungsplanung aber die vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS) anzuwenden ist, wurden seitens des MVI Vergleichbarkeiten hergestellt. 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. Zur Beurteilung der Lärmsituation als Grundlage für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind Lärmkarten mit Isophonen-Bändern im Abstand von 5 dB(A) nicht ausreichend. Um eine sachgerechte Abwägung vornehmen zu können, sind folgende Unterlagen erforderlich:</p> <ul style="list-style-type: none">• Höhe der Lärmpegel je Gebäude• Anzahl der Lärmbetroffenen je Gebäude	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
		Seite 2 von 7

• Kriterien und Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan

Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufiger 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.

Wir erlauben uns darauf hinzuweisen, dass § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt. Diese können nur umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden. Bei der Umsetzung von Maßnahmen eines Lärmaktionsplans prüft die Fachbehörde (Straßenverkehrsbehörde), ob die gesetzlichen Voraussetzungen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die planaufstellende Behörde (Gemeinde) rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 28). 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 wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert.

Für den Eintritt der Bindungswirkung muss der Lärmaktionsplan allerdings hinreichend bestimmte Festlegungen und die Kriterien sowie das Ergebnis der Maßnahmenabwägung aus dem Lärmaktionsplan enthalten. Da diese jedoch nicht enthalten sind, kann eine abschließende Prüfung und Entscheidung erst nach Vorlage dieser fehlenden Unterlagen erfolgen.

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

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 3 von 7
	<p>einen Lärmaktionsplan eine straßenbauliche Maßnahme rechtsfehlerfrei aufgenommen und liegt die 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. Für weitere Rückfragen oder Gespräche stehen wir selbstverständlich gerne zur Verfügung.</p>		
A.2	<p>REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG, ABTEILUNG STRABENWEBEN UND VERKEHR (02.06.2020)</p>		
	<p>wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 - Straßenwesen und Verkehr-, Referat 44 (Straßenplanung) und Referat 46 (Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen wie folgt Stellung:</p> <p>1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen Der von Ihnen im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Merzhausen vorgelegte Musterbericht sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen, nächtliches LKW-Durchfahrtsverbot) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Breisgau Hochschwarzwald als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt das Landratsamt Breisgau-Hochschwarzwald als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. 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</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 4 von 7
	<p>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).</p> <p>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>Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig.</p> <p>Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung.</p> <p>Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts um 3 dB(A) geht das Schutzbedürfnis der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen.</p> <p>Auch unterhalb der genannten Werte können 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>Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist 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).</p> <p>Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Werden im Zuge der Lärmaktionsplanung eigene Lärmberechnungen seitens der planaufstellenden Gemeinde durchgeführt, wird empfohlen, die Beurteilungspegel auch nach den Vorgaben der RLS-90 zu ermitteln.</p> <p>Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrs-</p>		

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 5 von 7
	<p>behörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes.</p>		
	<p>2. Maßnahme - Einsatz lärmindernder Fahrbahndeckschichten Im Bundesfernstraßen- und Landesstraßenbau kommen i. d. R. lärmindernde Fahrbahnbeläge zum Einsatz, die als Regelbauweise zugelassen sind. Für Straßen in Ortsdurchfahrten mit den dort üblichen Geschwindigkeiten gibt es derzeit keine zugelassenen Straßenoberflächen mit lärmindernder Wirkung. Mit der Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich vom 17.07.2015 hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (MVI) festgelegt, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen bei der Verwendung von bestimmten Asphaltdeckschichten Lärminderungen von 2,0 bzw. 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten ab 30 km/h bis 50 km/h angesetzt werden können. Voraussetzung hierfür ist, dass die vorgegeben Anwendungs- und Bau-technikgrundsätze eingehalten werden. Ob eine Asphaltdeckschicht mit einer entsprechenden Lärminderung auf dem genannten Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, muss bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme im Einzelfall geprüft werden.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	
	<p>3. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden Die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An 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 Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 67 dB(A) am Tag und 57 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers. Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt ist davon abhängig, ob von der Straßenverkehrsbehörde im weiteren Verfahren eine Geschwindigkeitsbeschränkung oder eine Verkehrsbeschränkung festgesetzt wird. Erst danach können die für eine Lärmsanierung maßgebenden</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 6 von 7
	den Beurteilungspegel entsprechend der RLS-90 berechnet und die jeweiligen Anspruchsberechtigungen ermittelt werden.		
A.3	INDUSTRIE UND HANDESLKAMMER SÜDLICHER OBERRRHEIN (20.05.2020)		
	<p>wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 14.5.2020 und die Möglichkeit, zum Fortschreibungsentwurf des Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Merzhausen Stellung zu nehmen. Aus Sicht der IHK Südlicher Oberrhein möchten wir Folgendes äußern:</p> <p>Wie bisher stellt die - Merzhausen in Nord-Süd-Richtung durchquerende - Landesstraße L 122 mit ihrem hohen Verkehrsaufkommen für die angrenzenden Bewohner eine maßgebliche Lärmbelastung dar. Gleichzeitig stellt sie aber auch die einzige Durchgangsstraße durch das Hexental dar.</p> <p>Auch angesichts der Entwicklungen in Freiburg und Au könnte eine einheitliche innerörtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf ganztägig Tempo 40 noch mitgetragen werden. Hauptaugenmerk und -zielrichtung sollte u.E. für Merzhausen jedoch eine baldmöglichste Sanierung der Landesstraße sein. Deren äußerst schlechter Zustand, welcher zudem auch die Verkehrssicherheit und zwar aller Verkehrsteilnehmer unmittelbar tangiert und die dringend nötige Abhilfe hierzu waren bereits im bestehenden Lärmaktionsplan Thema. Im Zuge der Sanierung ist nun wohl auch der Einsatz lärmreduzierter Fahrbahndeckschichten auf der gesamten Länge der Ortsdurchfahrt möglich und geplant, wie es Ziffer 3.2 des Entwurfs zu entnehmen ist. Dies wird uneingeschränkt begrüßt. Hierdurch könnte die Lärmbelastung der Anwohner gleich doppelt reduziert werden, durch eine intakte, neue Fahrbahn und zusätzlich lärmarme Fahrbahnbeläge nach dem Stand der Technik. Zudem könnten Sicherheit und Aufenthaltsqualität erhöht werden.</p> <p>Es wird angeregt, in Ziffer 3.2 deutlicher zu machen, dass es sich bei der Maßnahme „Fahrbahnsanierung ...“ und der Maßnahme „Lärmsanierung ...“ nun um eine (gemeinsame) Planung und Baumaßnahme handelt. Sind die hiervon erfassten räumlichen Bereiche identisch?</p> <p>Im Maßnahmenkatalog des Entwurfs wird die ausführliche Sanierung der L 122 als kurzfristige Maßnahme im Rahmen der nächsten 5 Jahre aufgeführt, die geplante Verlängerung der Stadtbahn hingegen unter Langfristmaßnahmen eingeordnet. Eine Begründung wird nicht gegeben. Wie ist hier der aktuelle Stand?</p> <p>Sinn würde u. E. eigentlich nur eine gemeinsame Planung und Durchführung beider Vorhaben machen. Kosten sowie Höhe und Dauer der Verkehrsbeeinträchtigungen müssen so niedrig wie möglich gehalten werden. Da beide Maßnahmen wohl in einer Hand liegen, gehen wir davon aus, dass dies so weit wie derzeit möglich auch berücksichtigt wird.</p> <p>Da die L 122 wie bereits angesprochen, die einzige Durchgangsstraße durch das Hexental darstellt, die Pendler- und Lieferverkehr auffangen muss, wäre das</p>	<p>Die Unterstützung der in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans enthaltenen Maßnahmen wird begrüßt.</p> <p>Die von den Maßnahmen betroffenen Bereiche liegen jeweils innerhalb der Ortsdurchfahrt in Merzhausen. Die Fahrbahnsanierung in Verbindung mit einer Verringerung der Fahrbahnbreite bezieht sich auf eine schon laufende Planung des Straßenbaulastträgers, die aus Sicht der Gemeinde aber ergänzt werden soll. Hierzu besteht der Austausch zwischen der Gemeinde und dem Regierungspräsidium Freiburg als Straßenbaulastträger.</p> <p>Der Bau einer Stadtbahnlinie durch Merzhausen ist sicher nicht innerhalb der nächsten fünf Jahre zu realisieren, sodass die jeweiligen zeitlichen Zuordnungen weiter zutreffend sind.</p> <p>Weitere Planvorhaben und deren zeitlich vorgesehener Umsetzungsrahmen können nicht im Zuge der Lärmaktionsplanung im Detail geklärt werden.</p> <p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Offenlage

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 7
	<p>ebenfalls unter langfristigen Maßnahmen aufgeführte nächtliche LKW-Fahrverbot auch weiterhin grundsätzlich abzulehnen. Nicht nur sämtliche Gemeinden des Hexentals, auch das benachbarte Schneckental wären oder könnten unmittelbar beeinträchtigt werden. Hierauf hatten wir bereits in unseren früheren Stellungnahmen hingewiesen und dies dort näher ausgeführt. Diese Ausführungen gelten daher fort.</p> <p>Einen weiteren wesentlichen Aspekt stellt u.E. das Instrument der Stadtplanung / Bauleitplanung dar, da hier die Gemeinde unmittelbaren Einfluss ausüben kann. Es wird angeregt, unter Ziffer 3.3 den Aspekt einer „Lärmvorsorge“ noch stärker hervorzuheben. Die Gemeinde kann u.E. durch eine entsprechend konsequente Planung wirksam verhindern, dass neue Lärmschwerpunkte entstehen.</p>	<p>Dies wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Gemeinde verfolgt auch zukünftig das Ziel über Maßnahmen in der Stadt- bzw. Bauleitplanung potentielle Lärmkonflikte zu lösen.</p>	

B PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

<p>B.1 BÜRGER/IN A (19.06.2020)</p>	<p>nachstehend meine Stellungnahme zum genannten Entwurf, betreffend den dortigen Punkt 2.3 "In der Gemeinde vorhandene Lärmprobleme und verbesserungsbedürftige Situation":</p> <p>Hier wäre zu den Ausführungen zur L 122 m.E. noch zu ergänzen:</p> <p>Wegen der schweren Schäden im Straßenbelag insbesondere im vorderen Teil der Hexentalstraße von Orts- eingang Richtung Freiburg (Kreisverkehr) bis zur Kurve Höhe Gasthaus Friedrichtal- zuletzt Mitte 2019 nur provisorisch ausgebessert- besteht dort insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten 06.00-09.00 h und 16.00-18.00 h eine erhebliche weitere Lärmbelastung durch den zahlreichen Schwerlastverkehr, Baustellen- und sonstige Handwerkerfahrzeuge, oft mit Anhängern, sowie landwirtschaftliche Fahrzeuge, ebenfalls oft mit Anhängern. Diese zusätzliche Lärmbelastung wird insbesondere hervorgerufen durch häufig schlecht oder gar nicht gesicherte Ladung oder leere Ladeflächen bzw. Anhänger. Hinzu kommt, insbesondere in den frühen Morgenstunden, Missachtung des dort bestehenden Tempolimits von 40 km/h durch zahlreiche Fahrer der vorgenannten Fahrzeuge.</p> <p>Als Sofortmaßnahme sind daher in diesem Bereich vermehrt Geschwindigkeitskontrollen durchzuführen sowie ebenfalls Verkehrskontrollen, die insbesondere Verkehrsgefährdungen durch unsachgemäß oder gar nicht gesicherte Ladung überprüfen.</p> <p>Mittelfristig ist eine grundlegende, sachgemäße Sanierung des Fahrbahnbelags der Hexentalstraße im genannten Bereich anzustreben.</p>	<p>Der Lärmaktionsplan sieht in dem beschriebenen Abschnitt der L 122 bereits eine Sanierung der Ortsdurchfahrt mit einer lärmindernden Fahrbahndeckschicht vor. Durch die Sanierung ist eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation im Bereich der L 122 zu erwarten. In der Zwischenzeit werden Hinweise zu Störstellen der Fahrbahn aufgenommen und an die zuständige Behörde weitergegeben.</p> <p>Die Hinweise zu überhöhten Geschwindigkeiten von Verkehrsteilnehmern auf der L 122 werden an die zuständige Verkehrsbehörde weitergeleitet. Geschwindigkeitsüberwachungen werden durch die Gemeinde angestrebt. Dies wird an die zuständige Verkehrsbehörde weitergegeben.</p>
--	---	---