Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Gemeinde Mönchweiler Stufe 4
Projekt-Nr. PRJ-MOL-2051.009.09

Legende

- Änderung zu. Höchstgeschwindigkeit
- Pflichtstrecke
- Hauptgebäude
- Rechengebiet
- Nebengebäude
- Gemarkungsgrenze
- 9100 DTV-Wert (Kfz/24h)
- 2,8 SV-Anteil (in %)

0 250 500 m

1. Datengrundlagenkarte (LUBW)

Mit Angabe zu den Verkehrsstärken und den zul. Höchstgeschwindigkeiten und der Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

Berabeiter: ScN
Erstellt am: 25.03.2024

RAPP

Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D - 79106 Freiburg i. B.
T + 49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Gemeinde Mönchweiler Stufe 4
Projekt-Nr. PRJ-MOL-2051.009.09

Legende

- Rechengebiete
- Max. Lärmpegel in dB(A)
- Gemeindegrenze
- Pflichtstrecke
- Nebengebäude

Pegelwerte
LrT
in dB(A)

	< 55
55 <=	< 60
60 <=	< 65
65 <=	< 67
67 <=	< 70
70 <=	

0 250 500 m

2.1 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Tag

Mit Angaben zu den höchsten Lärmpegel an Fassaden in dB(A) in 4 m Höhe im Zeitbereich Tag und Einwohnerzahl je Hautwohngebäude

Berabeiter: ScN
Erstellt am: 25.03.2024

RAPP

Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D - 79106 Freiburg i. B.
T + 49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Gemeinde Mönchweiler Stufe 4
Projekt-Nr. PRJ-MOL-2051.009.09

Legende

- Rechengebiete
- Max. Lärmpegel in dB(A)
- Gemeindegrenze
- Pflichtstrecke
- Nebengebäude

Pegelwerte
LrN
in dB(A)

	< 45
45 <=	< 50
50 <=	< 55
55 <=	< 57
57 <=	< 60
60 <=	

0 250 500 m

2.2 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Nacht

Mit Angaben zu den höchsten Lärmpegel an Fassaden in dB(A) in 4 m Höhe im Zeitbereich Nacht und Einwohnerzahl je Hautwohngebäude

Berabeiter: ScN
Erstellt am: 25.03.2024

RAPP

Rapp AG
Stühlingerstraße 21
D - 79106 Freiburg i. B.
T + 49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Beteiligungsverfahren

<table>
<tr><th>Stellung-nahme Nr.</th><th>Träger</th><th>Stellung-nahme vom</th><th>Stellungnahme</th><th>Wertung</th></tr>
<tr><td>I</td><td>Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis</td><td>17.04.2025</td><td>mit E-Mail vom 13.03.2025 haben Sie uns den Bericht zur Offenlage im Rahmen der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stufe 4 der Gemeinde Mönchweiler zur Stellungnahme zukommen lassen.

In dem Bericht werden keine weiteren Lärmminderungsmaßnahmen gefordert. Allerdings sei die Umsetzung der im LAP Stufe 3 festgesetzten und noch nicht realisierten Lärmminderungsmaßnahmen anzustreben. Dies betrifft die Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h in einem Abschnitt von ca. 1.200 m entlang der B33.</td><td></td></tr>
<tr><td>I.1</td><td></td><td></td><td>Die Straßenverkehrsbehörde hat durch verkehrsrechtliche Anordnung vom 13.09.2023 in einem Abschnitt von rund 315 m eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angeordnet. Diese wesentliche Änderung ist bei der Ermittlung der Betroffenheiten nicht berücksichtigt worden.

In der „Ergänzung Lärmaktionsplanung Mönchweiler – RLS-19-Berechung“ vom 25.04.2023 durch das Büro Rapp wurden die Betroffenheiten in dem Bereich der B33 dargestellt, in dem bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h aus Lärmschutzgründen bestanden hat. Die Betroffenheiten sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt:
<table>
<tr><th rowspan="2">B 33</th><th colspan="3">Tag (06-22h)</th><th colspan="3">Nacht (22-06h)</th></tr>
<tr><th>≥ 65 dB(A)</th><th>≥ 67 dB(A)</th><th>≥ 70 dB(A)</th><th>≥ 55 dB(A)</th><th>≥ 57 dB(A)</th><th>≥ 60 dB(A)</th></tr>
<tr><td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td><td>28</td><td>22</td><td>6</td><td>43</td><td>30</td><td>17</td></tr>
<tr><td>Summe betroffener Einwohner:innen</td><td>88</td><td>67</td><td>16</td><td>136</td><td>103</td><td>50</td></tr>
</table></td><td>Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h entlang des rd. 315 m langen Streckenabschnitts der B 33 ist im LUBW-Modell nicht enthalten und folglich in den ermittelten Betroffenheiten nicht berücksichtigt. Auf diesen Umstand wird im Lärmaktionsplan explizit hingewiesen und er ist Teil der Abwägung (vgl. Seite 8ff.).</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Stellung-nahme Nr.</th><th>Träger</th><th>Stellung-nahme vom</th><th>Stellungnahme</th><th>Wertung</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td>Im aktuellen Bericht zur Offenlage ist für denselben Bereich aufgrund der aktuellen Lärmkartierung erneut eine entsprechende Tabelle enthalten:
<table>
<tr><th rowspan="2">B 33 (70 km/h)</th><th colspan="3">Tag (06-22h)</th><th colspan="3">Nacht (22-06h)</th></tr>
<tr><th>≥ 65 dB(A)</th><th>≥ 67 dB(A)</th><th>≥ 70 dB(A)</th><th>≥ 55 dB(A)</th><th>≥ 57 dB(A)</th><th>≥ 60 dB(A)</th></tr>
<tr><td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td><td>28</td><td>13</td><td>0</td><td>41</td><td>31</td><td>12</td></tr>
<tr><td>Anzahl betroffener Einwohner:innen</td><td>88</td><td>32</td><td>0</td><td>133</td><td>93</td><td>31</td></tr>
</table></td><td></td></tr>
<tr><td>I.2</td><td></td><td></td><td>Daraus ist ersichtlich, dass insbesondere im Bereich der höheren Lärmpegel die Zahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner deutlich niedriger ist, als bisher angenommen. Im Bereich der Lärmpegel, die im gesundheitsgefährdenden Bereich liegen, gibt es tagsüber überhaupt keine Betroffenheiten mehr.</td><td>Ein Vergleich der beiden Tabellen ist nicht möglich, da die Tabelle im aktuellen Bericht nur Teilbereiche der B 33 umfasst. Erfasst sind ausschließlich die Streckenabschnitte in denen derzeit 70 km/h gilt. Der Abschnitt für den bereits eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h umgesetzt wurde, ist in der Tabelle nicht enthalten.</td></tr>
<tr><td>I.3</td><td></td><td></td><td>Nach Mitteilung des RP Freiburg ist in dem relevanten Abschnitt der B 33 entgegen den zugrunde gelegten Daten kein Standard-Straßenbelag, sondern ein Fahrbahnbelag in der Qualität AC 11 verbaut. Auch dies führt zu geringeren Betroffenheiten, als aktuell im Entwurf des LAP ausgewiesen.</td><td>Die Grundlagedaten zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans werden von der LUBW zur Verfügung gestellt: „Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW Landesanstalt für Umwelt neben der Lärmkartierung auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 zur Verfügung. Auf dieser Grundlage kann für die kartierten Straßenabschnitte direkt in die Maßnahmenplanung eingestiegen werden, die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt“ (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung 2023: 2). Angesichts der fachlichen Zuständigkeit der LUBW ist grundsätzlich von der Richtigkeit der bereitgestellten Daten auszugehen.
Im Bericht wird darauf hingewiesen, dass ein lärmmindernder Fahrbahnbelag entlang der B 33 im LUBW-Modell 2017 berücksichtigt wurde, im</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th>Stellung-nahme Nr.</th><th>Träger</th><th>Stellung-nahme vom</th><th>Stellungnahme</th><th>Wertung</th></tr>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>LUBW-Modell 2022 jedoch nicht mehr enthalten ist (vgl. Seite 12). Die Hintergründe für diese Änderung sind nicht bekannt.
Der verbaute Fahrbahnbelag AC 11 besitzt einen Korrekturwert von – 2 dB(A). Auch unter Berücksichtigung der lärmmindernden Wirkung entlang der Abschnitte der B 33, in denen aktuell eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt, ergeben sich weiterhin Betroffenheiten oberhalb der Pflichtwerte (67/57 dB(A) tags/nachts). Zudem wird nachts die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) an zwei Gebäuden (sechs Personen) überschritten.
<table>
<tr><th rowspan="2">B 33 (70 km/h & AC 11)</th><th colspan="3">Tag (06-22h)</th><th colspan="3">Nacht (22-06h)</th></tr>
<tr><th>≥ 65 dB(A)</th><th>≥ 67 dB(A)</th><th>≥ 70 dB(A)</th><th>≥ 55 dB(A)</th><th>≥ 57 dB(A)</th><th>≥ 60 dB(A)</th></tr>
<tr><td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td><td>9</td><td>2</td><td>0</td><td>15</td><td>12</td><td>2</td></tr>
<tr><td>Anzahl betroffener Einwohner:innen</td><td>20</td><td>6</td><td>0</td><td>50</td><td>31</td><td>6</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>I.4</td><td></td><td></td><td>Eine ordnungsgemäße Abwägung setzt aus Sicht der Straßenverkehrsbehörde voraus, dass dafür die tatsächlichen aktuellen Gegebenheiten zu berücksichtigten sind. Dafür ist eine Ermittlung der Betroffenheiten unter Berücksichtigung der tatsächlich vorhandenen zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und des verbauten Straßenbelags erforderlich.</td><td>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Mönchweiler basiert auf den aktuellen Grundlagendaten, die von der LUBW zur Verfügung gestellt wurden. Abweichungen von den derzeitigen Gegebenheiten werden im Bericht benannt und in der Abwägung entsprechend berücksichtigt.</td></tr>
<tr><td>I.5</td><td></td><td></td><td>Nur auf dieser Basis kann dann die notwendige – und bisher nicht erfolgte – Abwägung von etwa geforderten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfolgen.</td><td>Eine ordnungsgemäße Abwägung der Lärmminderungsmaßnahmen wurde bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorgenommen. Der Lärmaktionsplan der Stufe 4 bestätigt lediglich den weiterhin bestehenden Umsetzungsbedarf dieser Maßnahme. Im Übrigen kann gemäß dem Schreiben des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg</td></tr>
</table>

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Wir bitten daher, den Entwurf entsprechend zu ergänzen und zu überarbeiten und darauf aufbauend eine erneute Anhörung durchzuführen.	vom 28. Februar 2025 – *Lärmschutz an Straßen. Hinweise zur Lärmaktionsplanung und zum Verkehrsrecht* – auf eine klassische Wirkungsanalyse bzw. Lärmberechnung verzichtet werden. Stattdessen kann das von der LUBW bereitgestellte Excel-Tool zur Ermittlung der veränderten Lärmpegel verwendet werden.
II	**Regierungspräsidium Freiburg**	25.04.2025	Sehr geehrte Damen und Herren, wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans Straße gem. EG-Umgebungslärmrichtlinie für die Gemeinde Mönchweiler beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität, Verkehr, Straßen (Referat Regionales Mobilitätsmanagement und Referat Verkehr) nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen wie folgt Stellung: 1. Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt Für den Bereich der Lärmsanierung wurde seit dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verbindlich eingeführt. Damit werden auch die in der RLS-19 genannten Straßendeckschichten mit den entsprechenden Korrekturwerten verbindlich.	
II.1			Der vorliegende Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans stützt sich auf Berechnungen von Lärmpegeln, die die tatsächlich verbauten Fahrbahnbeläge nicht berücksichtigt. Bereits im vorangegangenen Lärmaktionsplan aus dem Jahr 2022 nahm das Regierungspräsidium Freiburg Stellung zu bereits durchgeführten (B	Siehe Wertung I.3

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			33 im Bereich Mönchweiler) sowie bevorstehenden Erhaltungsmaßnahmen an Fahrbahnen (FDE) (B 33 im Bereich Schoren). In beiden Fällen wurde AC 11 eingebaut, der mit einer lärmmindernden Wirkung von bis zu -2,7 dB(A) nach Tabelle 4a der RLS-19 zu berücksichtigen ist.	Nach der Tabelle 4a der RLS-19 entwickelt ein AC 11 Fahrbahnbelag bei Geschwindigkeiten über 60 km/h eine lärmmindernde Wirkung von bis zu – 2 dB(A).
II.3			Die genannte Lärmminderungsmaßnahme „Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf (Bebauung Schoren)“ ist als Lärmschutzmaßnahme also bereits umgesetzt.	Kenntnisnahme.
II.4			Unter Berücksichtigung der tatsächlich eingebauten Fahrbahnbeläge ist grundsätzlich von geringeren Beurteilungspegel und damit weniger Betroffenheiten entlang der B 33 am Tag und in der Nacht auszugehen, als es die Fortschreibung des Lärmaktionsplans darlegt.	Siehe Wertung I.3
II.5			Darüber hinaus ist im derzeitigen Bauprogramm, das für die kommenden Jahre gilt, für die L 181 entlang der Hindenburgstraße keine Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) vorgesehen. Aufgrund der Zustandserfassung werden die FDE-Maßnahmen entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend saniert. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden.	Kenntnisnahme.
			2. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen	
II.6			Der Entwurf der Fortschreibung im vereinfachten Verfahren enthält keine neuen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen und stellt nicht dar, welche Betroffenheiten unter Berücksichtigung der bereits umgesetzten verkehrsrechtlichen Maßnahmen fortbestehen.	Für die B 33 werden die fortbestehenden Betroffenheiten nach (Teil-)Umsetzung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahme in Tabelle 3 aufgeführt.

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.7			In Bezug auf in der Fortschreibung enthaltene noch nicht umgesetzte Maßnahmen wurde keine Abwägung mit daraus entstehenden Beeinträchtigungen vorgenommen.	Siehe Wertung I.5
II.8			Zudem ist die Datengrundlage in Bezug auf die ermittelten Lärmwerte nicht zutreffend. Da die vorliegenden Lärmwerte nicht vom tatsächlich verbauten Fahrbahnbelag ausgehen und mit Berücksichtigung des verbauten Fahrbahnbelags AC 11 geringer ausfielen, können auf der vorgelegten Grundlage keine näheren Prüfungen zu straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen erfolgen. Eine Stellungnahme zu vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen kann erst abgegeben werden, wenn die richtigen Daten zu Grunde gelegt und eine Abwägung vorgelegt werden.	Siehe Wertung I.3 und I.4
II.9			3. Maßnahme Lärmschutzwand entlang der B 33 Bezüglich der Maßnahme „Lärmschutzwand entlang der B 33“ im Bereich Mönchweiler verweisen wir auf die vorangegangene Stellungnahme des Regierungspräsidiums Freiburg im Rahmen der Beteiligung zum Lärmaktionsplan der Stufe 3 (Januar 2022). Die Umsetzung weiterer baulicher Lärmschutzmaßnahmen ist weiterhin nicht vorgesehen.	Kenntnisnahme.
II.10			4. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden Die Umsetzung von im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für 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.	Kenntnisnahme

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			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. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.	

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	**Bürger:in 1**	01.04.2025	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit nehmen wir Stellung zu der Lärmkarte.	
I.1			Gebäudelärmkarte Tag: War ganz verwundert, dass unser Haus (Kälberwaid) in dieser Darstellung in grün ausgewiesen ist. Wie ich Ihnen schon mehrmals dargestellt habe, wohnen wir in einer 100% Lärmzone. Lärmschutz kennen wir nicht. Wir bekommen alles ab. Die Auswertung der Geschwindigkeitstafel zeigt es schwarz auf weiß. 30 fährt hier aus dem Ort so gut wie keiner. Stattdessen Beschleunigungskrach pur, von Montag bis Sonntag. Ebenso wundert mich, dass unsere Nachbarn hinter unserem Haus (Kälberwaid) in gleichem grün dargestellt sind. Dabei bekommen die nur einen winzigen Bruchteil des Lärms mit, den wir täglich ausgesetzt sind. Diese Karte ist für uns ein Schlag in die Magengrube!	Die Lärmkarten visualisieren die Ergebnisse der aktuellen Lärmberechnungen der LUBW. Für die Lärmberechnung werden die aktuell zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zugrunde gelegt, da Verkehrsteilnehmende verpflichtet sind diese einzuhalten.
I.2			Das sind alles errechnete Werte, die mit den tatsächlichen in unserem Fall absolut nicht übereinstimmen.	Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Nur eine flächendeckende Messung über einen längeren Zeitraum mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden. Aufgrund dessen werden verbindlich vorgeschriebene Berechnungsmethoden genutzt. Die Werte der Berechnungen liegen dabei häufig über den gemessenen Werten.
I.3			Ich unterschreibe sofort, dass die hier Gesundheitsgefährdung erreicht wurde. Auch dass Kontrollen durchgeführt werden sollten,	Flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind als Maßnahme im Lärmaktionsplan

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			idealerweise durch stationäre Blitzer. Das wird uns Anwohnern am meisten bringen.	der Gemeinde Mönchweiler Stufe 3 bereits angeregt. Laut Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) ist die Umsetzung noch nicht realisierter Lärmminderungsmaßnahmen anzustreben.
I.4			Ein kleiner Nachtrag: Seit über einer Woche steht die neue Geschwindigkeitstafel an der Ortsausfahrt. Am ersten Tag konnte man tatsächlich eine deutliche akustische Erleichterung „hören“. Kein Beschleunigen, das bis ins Hausinnere dringt. Unsere Freude hielt nicht lang. Wirklich, die meisten halten sich absolut nicht daran. Die, die korrekt fahren, biegen in der Regel Richtung netto ab. Viele nehmen es als eine Empfehlung an! Traurig. Zusätzlich beschleunigen die nach der Tafel. Hier ist absolut nicht klar, wo die 30er Zone endet. Eigentlich bis zum Ortsschild, weil kein Aufhebeschild vorhanden ist. Fakt ist, die Schwertransporter sind immer noch zu schnell und zu laut unterwegs. Genau wie die Landwirte, die Poser … Auch die Akzeptanz der Verkehrsteilnehmer in der Ortseinfahrt 30 zu fahren, nimmt deutlich ab. Es interessiert einfach die wenigstens. Gesetzlosigkeit pur. Keiner muss Angst haben, es droht einem ja auch nichts, also warum sich an Regeln halten.	Kenntnisnahme.
I.5			Hier müssen Kontrollen durchgeführt werden, noch besser stationäre Anlagen. Nur das bringt die Menschen zum langsamen Fahren.	Siehe Wertung I.3
II	**Bürger:in 2**	25.04.2025	Sehr geehrter Herr Fischer, sehr geehrte Damen und Herren,	

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			im Rahmen der öffentlichen Beteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Mönchweiler möchten wir wie folgt Stellung nehmen:	
II.1			Die im Plan vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung und der Einbau lärmoptimierter Fahrbahnbeläge, sind sehr zu begrüßen. Um jedoch die Wirksamkeit dieser Maßnahmen langfristig sicherzustellen und das Lärmschutzkonzept weiter zu optimieren, halten wir es für sinnvoll, zusätzlich regelmäßige Tempomessungen in der Höhe des Netto-Marktes durchzuführen.	Kenntnisnahme.
II.2				Flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sind als Maßnahme im Lärmaktionsplan der Gemeinde Mönchweiler Stufe 3 bereits angeregt. Laut Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stufe 4) ist die Umsetzung noch nicht realisierter Lärmminderungsmaßnahmen anzustreben.
II.3			Unsere persönlichen Erfahrungen sind, dass nicht nur der normal fließende Verkehr, sondern vor allem die einzelnen Raser die schlimmste Belästigung darstellen. Gerade im Sommer, wenn man mit offenen/gekippten Fenstern einzuschlafen versucht, fällt es auf, dass es jeden Abend einige Möchtegernrennfahrer gibt, die ihre Freude am schnellen Fahren (oft mit einem Motorrad) und ihre Verachtung für die Allgemeinheit und deren Regeln den gerade einschlafenden Mitmenschen mitzuteilen versuchen. Selbst ein lauter LKW wird von uns als weit weniger störend empfunden. Solche Menschen sind in der Regel auch nicht durch Verkehrszeichen zu beeindrucken.	Kenntnisnahme.
II.4			Aus unserer Sicht sollte die Gemeinde aktiv darauf hinwirken, dass die Geschwindigkeit auch außerhalb des Ortes in der 70er Zone kontrolliert und Verstöße geandet werden. Einem Rechtsstaat darf es nicht genügen, dass die Gesetze von der stillen Mehrheit eingehalten werden.	Kenntnisnahme.

Stellung-nahme Nr.	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.5			Zudem möchten wir anregen, Möglichkeiten für Fahrradfahrer zu schaffen, die Strecke zwischen Mönchweiler und Villingen wirklich - ohne große Umwege - sicher zu befahren, auch in Richtung Krebsgraben. Ein lückenloser und attraktiver Radweg würde eventuell mehr Menschen dazu motivieren, auf das Fahrrad umzusteigen und so das Verkehrsaufkommen – und damit auch die Lärmbelastung – reduzieren.	Hier werden verkehrliche Themen außerhalb der Lärmaktionsplanung angesprochen. Dementsprechend wird sich die Gemeinde außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.
II.6			Eine weitere Anmerkung betrifft den Bereich beim Netto-Markt. Auch wenn Untersuchungen zeigen, dass ein Kreisverkehr in vielen Orten wenig Lärmentlastung brachte, sollte man sich die Situation genauer anschauen. Hier stehen während des Berufsverkehrs wartende PKW (oder Transporter von Handwerkern, die morgens im Netto oder in der Bäckerei eingekauft haben), die sich oft lange gedulden müssen, bis sich endlich eine Lücke auftut und sie mit starker Beschleunigung versuchen können, auf die Hindenburgstraße zu fahren. (Davon, dass sich alle Fahrer auf der Vorfahrtsstraße an die Geschwindigkeitsbegrenzungen halten, kann ja nicht ausgegangen werden.) Dies sind im Moment die Bewohner und Besucher vom derzeitigen Wohngebiet Kälberwaid und die Besucher des Netto-Marktes, in Zukunft werden es durch das Baugebiet Kälberwaid III aber noch mehr. Hier wäre aus unserer Sicht die Einrichtung eines Kreisverkehrs nochmals zu überlegen, um den Fahrzeugen ein Einfahren in die L181 ohne starke Beschleunigungen zu ermöglichen.	Siehe Wertung II.5