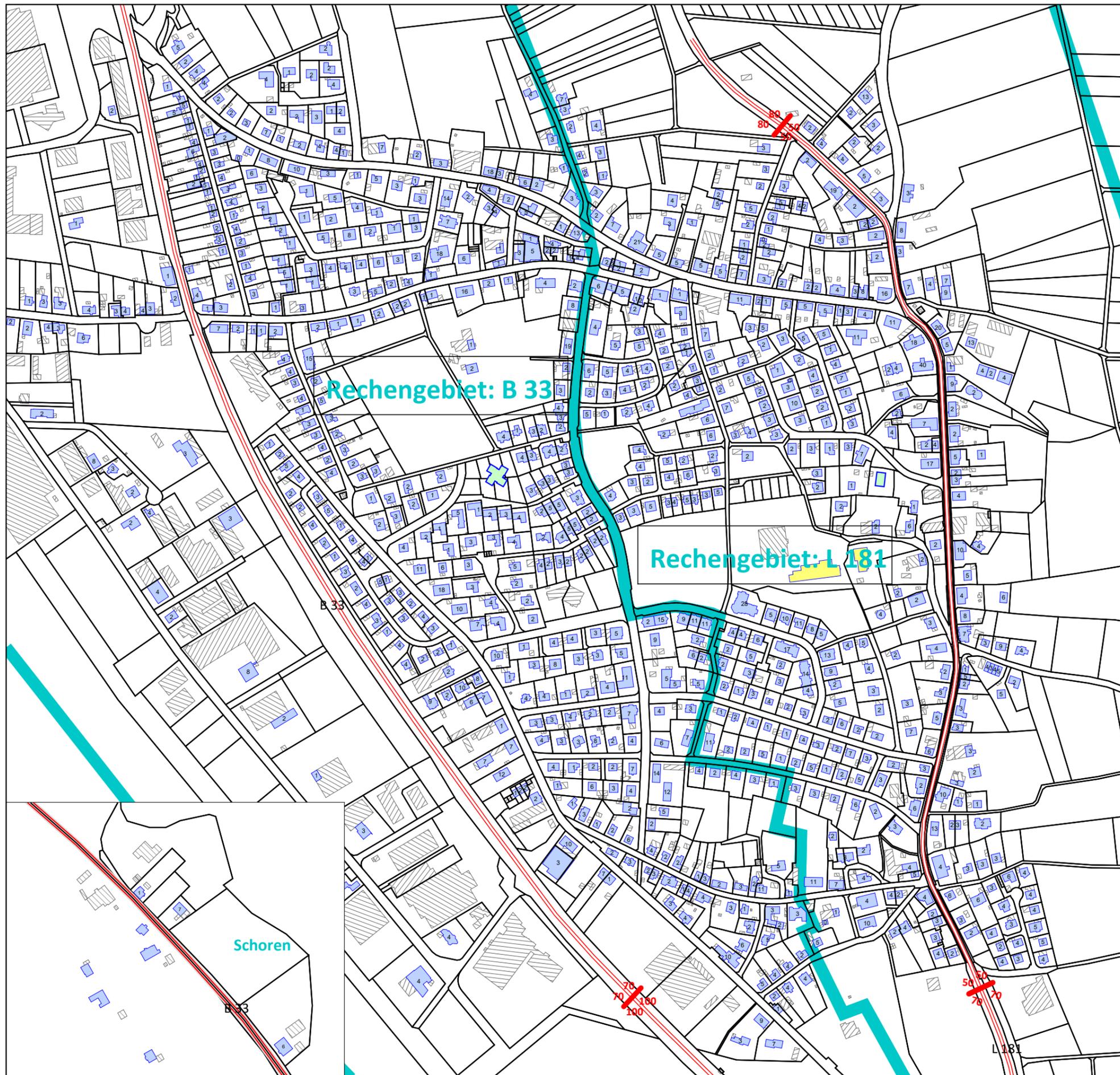


Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



Legende

- Straße
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Rechengebiet Lärm



Maßstab 1:5'000



1. Einwohner / Geschwindigkeiten

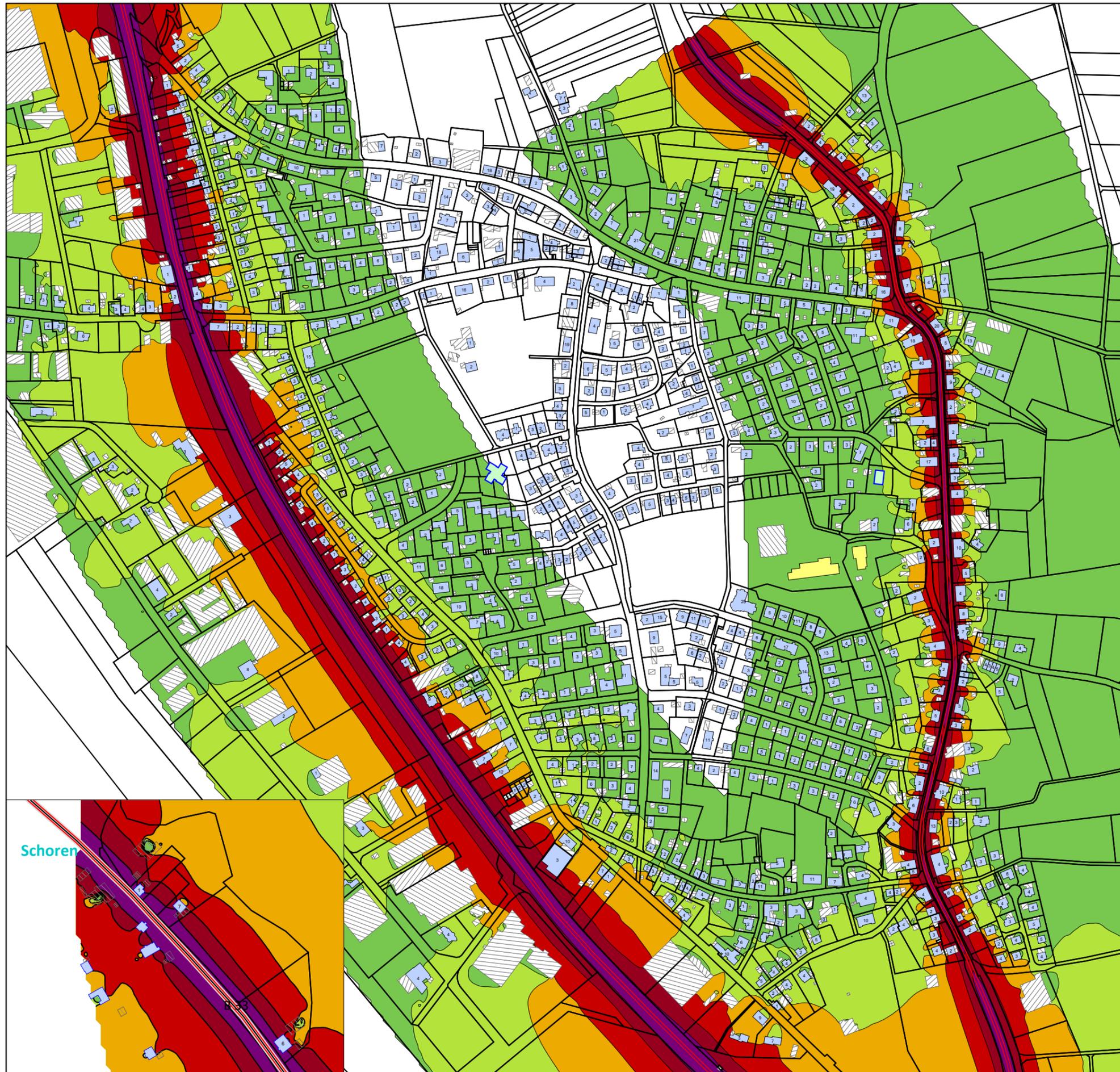
Mit Angaben zur Geschwindigkeit auf der B 33 und L 181
und Einwohneranzahl je Hauptgebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 15.06.2021



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

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



Legende

- Straße
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

Pegelwerte

LrT
in dB(A)

≤ 50	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	



Maßstab 1:5'000



Schoren

2.1 Rasterlärmkarte nach RLS-90, Tag

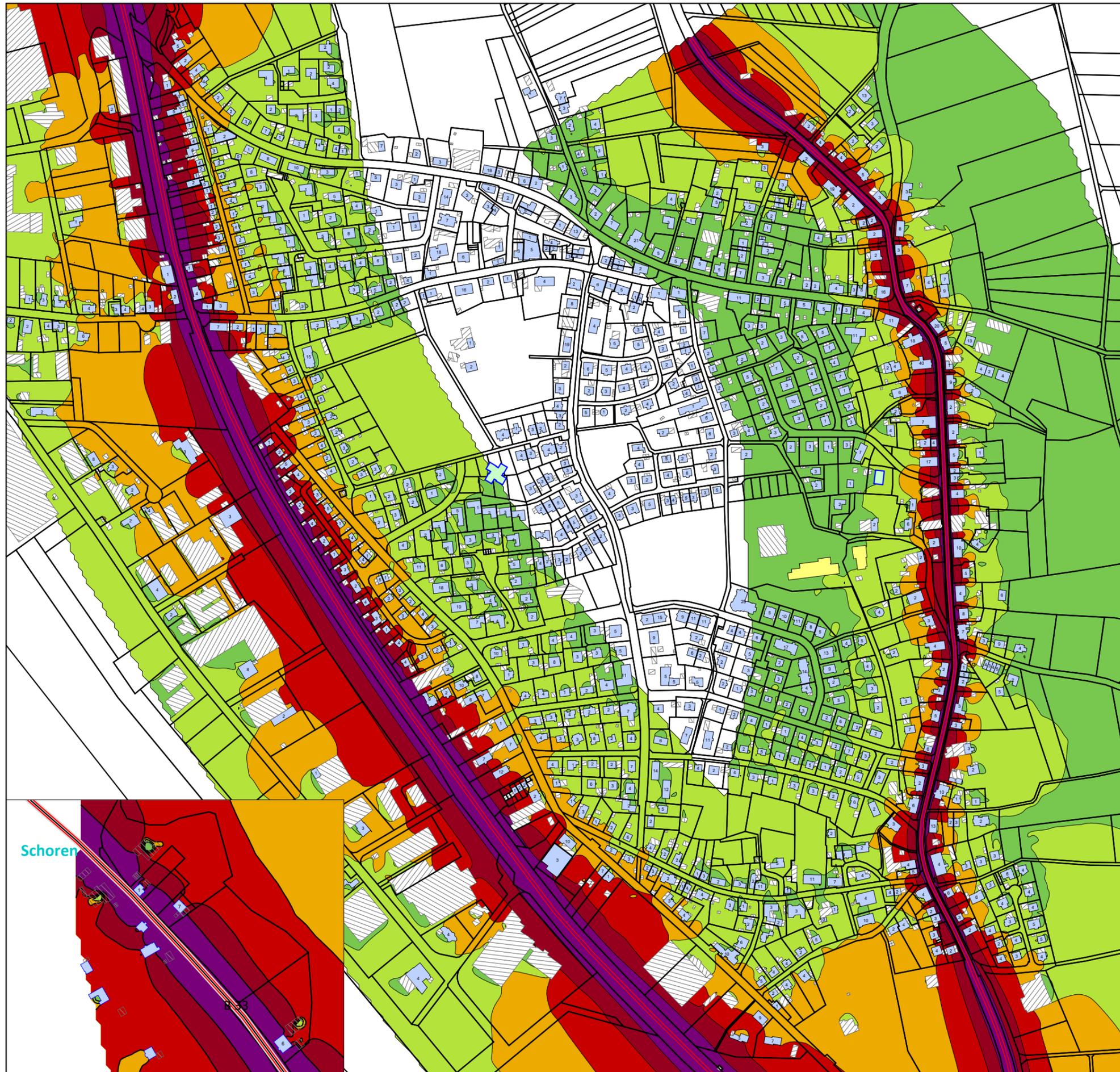
Mit Angaben zur Einwohneranzahl je Hauptgebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 21.07.2021



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

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



Legende

- Straße
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

Pegelwerte

LrN
in dB(A)

≤ 40	≤ 40
40 <	≤ 45
45 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	



Maßstab 1:5'000



2.2 Rasterlärmkarte nach RLS-90, Nacht

Mit Angaben zur Einwohneranzahl je Hauptgebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 21.07.2021



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

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



Legende

- Straße
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Rechengebiet Lärm

Pegelwerte

LrT
in dB(A)

≤ 50	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	



Maßstab 1:5'000



3.1 Gebäudelärmkarte nach RLS-90, Tag

Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Tag
und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 21.07.2021



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

Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



Legende

- Straße
- Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Rechengebiet Lärm

Pegelwerte

LrN
in dB(A)

≤ 40	≤ 40
40 <	≤ 45
45 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	



Maßstab 1:5'000



3.2 Gebäudelärmkarte nach RLS-90, Nacht

Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Nacht
und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
Erstellt am: 21.07.2021



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

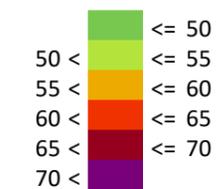
Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



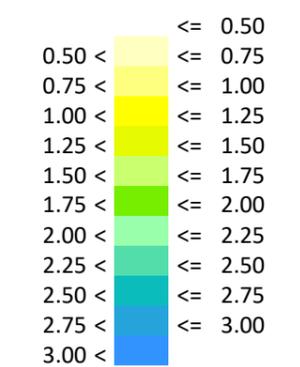
Legende

- Straße
- Nebengebäude
- Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
LrT
in dB(A)



Pegeldifferenz
in dB(A)



Maßstab 1:5'000



4.1 Gebäudelärmkarte bei Tempo 30 bzw. 50 nach RLS-90, Tag

Rasterlärmdifferenzkarte in dB(A)
 in 4 m Höhe im Zeitbereich Tag
 und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 13.10.2021



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

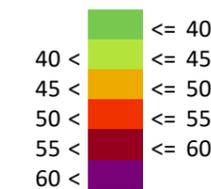
Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



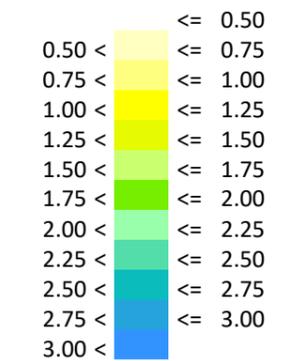
Legende

-  Straße
-  Nebengebäude
-  Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
LrN
in dB(A)



Pegeldifferenz
in dB(A)



Maßstab 1:5'000



4.2 Gebäudelärmkarte bei Tempo 30 bzw. 50 nach RLS-90, Nacht

Rasterlärmdifferenzkarte in dB(A)
 in 4 m Höhe im Zeitbereich Nacht
 und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 13.10.2021



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

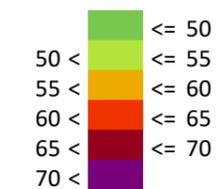
Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



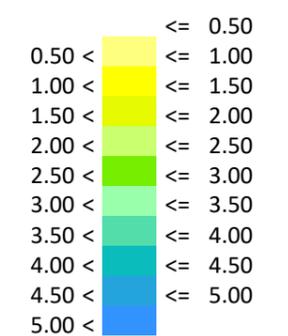
Legende

- Straße
- Nebengebäude
- Rechengebiet Lärm
- Lärmschutzwand

Pegelwerte
LrT
in dB(A)



Pegeldifferenz
in dB(A)



Maßstab 1:5'000



5.1 Gebäudelärmkarte bei Tempo 70 mit LSW
nach RLS-90, Tag

Rasterlärmdifferenzkarte in dB(A)
 in 4 m Höhe im Zeitbereich Tag
 und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 13.10.2021



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

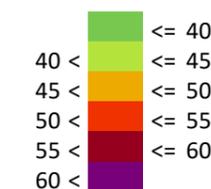
Gemeinde Mönchweiler
Projekt: LAP Mönchweiler
Projekt-Nr. 2067.344



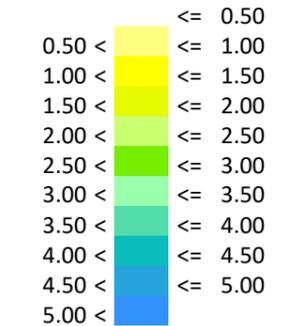
Legende

- Straße
- Nebengebäude
- Rechengebiet Lärm
- Lärmschutzwand

Pegelwerte
LrN
in dB(A)



Pegeldifferenz
in dB(A)



Maßstab 1:5'000



5.2 Gebäudelärmkarte bei Tempo 70 mit LSW
nach RLS-90, Nacht

Rasterlärmdifferenzkarte in dB(A)
 in 4 m Höhe im Zeitbereich Nacht
 und Einwohneranzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: Helbig
 Erstellt am: 13.10.2021



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

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	ADAC Südbaden e.V.	16.11.2021	Wie im Bericht zur förmlichen Beteiligung der Planer der Rapp AG in den Punkten 12 und 13 aufgeführt, erachten wir eine Temporeduzierung auf den betroffenen Teilstücken der B33 und der L181 als kurzfristige Maßnahme für sinnvoll und zum Schutz der Anwohner von Mönchweiler als probates Mittel die Lärmreduzierung und damit den Schutz der Gesundheit der Anwohner, anzustoßen.	Wird begrüßt.
I.2			Gleichwohl bitten wir darum, die Maßnahme der Temporeduzierung nach erfolgreicher Sanierung bzw. Einbringung geeigneter baulicher Maßnahmen, wie z.B. einer ausreichend hohen Lärmschutzwand, oder einziehen lärmoptimierter Fahrbahndecken, erneut zu überprüfen und sofern die baulichen Maßnahmen erfolgreich waren zurückzunehmen.	Zustimmung. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind kurzfristig umsetzbare Sofortmaßnahmen. Bei mittelfristig realisierten baulichen Maßnahmen wie bspw. einer Lärmschutzwand oder einem lärmoptimierten Belag ist die Notwendigkeit der verkehrsrechtlichen Beschränkungen zu überprüfen.
I.3			Durch den gleichbleibenden Verkehrsfluss, das heißt ohne Unterbrechungen auf den Teilstücken der B33 und L181, durch LSA oder Querverkehre, sollten die baulichen Maßnahmen die gewünschten Entlastungen der Anwohner erbringen, so dass die Lärmemissionen auch bei einer Geschwindigkeit von km/h 70 unterhalb der gesetzlichen Anforderungen bleiben sollten.	Auf der L 181 kann der Verkehrsfluss durch bspw. Zebrastreifen, Engstelle Rathaus, ein- und abbiegende Fahrzeuge, etc., unterbrochen werden. Die Lärmschutzwand entlang der B 33 führt zu einer deutlichen Reduzierung der Betroffenenheiten. Da die Lärmschutzwand an einer Stelle unterbrochen werden muss, können die Häuser in diesem Bereich nicht geschützt werden.
II.1	Gemeinde Königsfeld	30.11.2021	Die Interessen und Belange der Gemeinde Königsfeld sind durch das Vorhaben nicht berührt. Insoweit gibt es seitens der Gemeinde Königsfeld keine Anregungen oder Bedenken zum vorliegenden Verfahren. Es erfolgte eine Bekanntgabe im Rahmen der öffentlichen Sitzung des AUTWV am 24. November 2021.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.1	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis	22.12.2021	<p>Der Gemeinderat der Gemeinde Mönchweiler hat im kommunalen Lärmaktionsplan eine Reihe von Maßnahmen beschlossen. Dazu nehmen wir als Untere Straßenverkehrsbehörde gerne Stellung.</p> <p><u>Geschwindigkeitsreduzierung B 33</u> Bei der Bundesstraße 33 (B 33) handelt es sich um eine überregional bedeutende Verbindungsstraße zwischen der Bundesautobahn A 81 und dem Bereich Oberrhein / Großraum Straßburg (Frankreich) und erfüllt somit eine wichtige Verkehrsfunktion. Sie führt in Ortsrandlage entlang der Gemeinde Mönchweiler. Die Bebauung ist auf der einen Seite geprägt von einem Industriegebiet / Gewerbegebiet, auf der anderen Seite durch ein Mischgebiet. Eine direkte Anbindung an die Bundesstraße besteht nur in wenigen Ausnahmefällen. Die Geschwindigkeit auf der B 33 ist aus Lärmschutzgründen bereits auf Tempo 70 km/h reduziert, im geschwindigkeitsreduzierten Bereich besteht ein Überholverbot (Verkehrszeichen Z 276, Überholverbot für Fahrzeuge aller Art).</p>	<p>Nach dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Mönchweiler ist ein großes Gebiet östlich der B 33 als Wohngebiet (rot) ausgezeichnet. Die dort einzuhaltenden Grenzwerte nach 16. BImSchV betragen demnach 59/49 dB(A) tags/nachts.</p> 
III.2			<p>In dem Bericht des Planungsbüros ist in Abbildung 1 die Höchstgeschwindigkeit für Lastkraftwagen mit 70 km/h angegeben. Für den entsprechenden Bereich besteht jedoch für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 7,5 Tonnen gemäß § 3 (3) b StVO eine gesetzliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h. In Zusammenhang mit dem Überholverbot kommt es dadurch regelmäßig zu Fahrzeugkolonnen hinter Lastkraftwagen, was zu einer Absenkung der gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeit führen dürfte. Es ist daher davon auszugehen, dass</p>	<p>Nach der RLS-90 wird zugunsten der Lärmbetroffenen für alle Lkw über 2.8 t auf einbahnigen Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften eine Geschwindigkeit von 80 km/h angenommen (soweit nicht eine generelle Geschwindigkeitsbeschränkung besteht). Die vorliegenden Berechnungen sind somit korrekt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.3			<p>die tatsächlichen Lärmbelastungen unter den berechneten Werten liegen.</p> <p>Im Abschnitt „B 33-Schoren“ besteht ebenfalls eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h, ein Überholverbot besteht hier jedoch nicht.</p> <p>Der Durchgangsverkehr auf der B 33 kann als sehr harmonisch beschrieben werden, zu Verkehrsstauungen und dadurch resultierender Stop-and-go Verkehr kommt nicht vor.</p> <p>Nach dem Kooperationserlass 2018 liegen Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht im gesundheitskritischen Bereich. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht vor allem bei einer deutlichen Betroffenheit ab Werten über 70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht.</p>	<p>Zustimmung. Die neue Rechtsprechung orientiert sich jedoch hinsichtlich der Frage, ob eine sog. Gefahrenlage besteht, an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Werden diese Werte überschritten, haben die Betroffenen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Somit ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in die Abwägung mit einzustellen. Die Werte werden an einem Großteil der Gebäude überschritten.</p>
III.4			<p>Für den untersuchten Kartierungsabschnitt B 33 ergab die Betroffenheitsanalyse bei den Auslösewerten im gesundheitskritischen Bereich oberhalb von 65 dB(A) Tag eine Betroffenheit von 21 Personen. Bei Auslösewerten oberhalb von 55 dB(A) Nacht eine Betroffenheit von 47 Personen. Bei einer DTV von 15.751 Fahrzeugen bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,6 % liegt die Belastungsgrenze insgesamt von unter 1%. Aus diese Grund kann hier von einer deutlichen Betroffenheit nicht ausgegangen werden.</p>	<p>Hinweis: Betroffenheiten entsprechen nicht der tatsächlichen Personenanzahl. Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB in Verbindung mit der 34. BImSchV, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert. Die Betroffenheiten > 65/55 dB(A) tags liegen im Bereich der B 33 Mönchweiler bei 14/36, > 70/60 dB(A) bei 3/6. Im Bereich B 33 Schoren gibt es 7/11 Betroffenheiten > 65/55 dB(A) tags/nachts sowie 2/6 Betroffenheiten > 70/60 dB(A) tags/nachts. Somit besteht in diesen Bereichen nicht nur ein vordringlicher Handlungsbedarf, sondern eine Pflicht zum Einschreiten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.5			<p>Bei Auslösewerten oberhalb von 70 dB(A) Tag liegt eine Betroffenheit für den untersuchten Bereich bei 5 Personen, oberhalb von 60 dB(A) Nacht eine Betroffenheit von 12 Personen bei denen dringlicher Handlungsbedarf besteht. Die Belastungsquote liegt hier bei deutlich unter 1 %.</p> <p>Aus der Lärmaktionsplanung kann entnommen werden, dass für die Betroffenen bereits Zuschüsse für den Einbau von Schallschutzfenstern erstattet wurden. Aus einem Gesprächsvermerk zwischen Frau Regierungspräsidentin Schäfer mit der Gemeinde Mönchweiler wird zitiert: <i>„Es besteht Einigkeit, dass Lärmschutz im derzeitigen Bestand der B 33 bei Mönchweiler kaum möglich ist, da die betroffenen Grenzwerte, soweit sie überschritten waren, bereits durch passive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzfenster) abgedeckt wurden.“</i></p>	<p>Die Anzahl der Betroffenen bzw. der betroffenen Einwohner ist vollkommen unabhängig der Verkehrsbelastungen. Die Vergleichsrechnung des Landratsamtes ist nach den fachrechtlichen Vorgaben (u.a. Kooperationserlass) nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Umgebungslärmrichtlinie mit dem Lärm vor der Fassade. Eine Minderung dieses Lärms wird unter anderem durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster, Fassadendämmungen, Balkonverglasungen und Vorhangfassaden schützt nur die Innenräume vor Lärm, gehört also streng genommen nicht zu den Maßnahmen gegen Umgebungslärm (Quelle: LUBW B-W).</p> <p>Dementsprechend wird nach der aktuellen Rechtsprechung und dem Kooperationserlass 2018 möglicherweise bestehender passiver Lärmschutz nicht betrachtet und in die Abwägung eingestellt</p>
III.6			<p>Nach Abwägung der Nachteile durch eine weitere Reduzierung der Geschwindigkeit gegenüber der damit verbundenen Lärmreduzierung liegen nach unserer Einschätzung die Voraussetzungen für die beschlossene Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit nicht vor.</p>	<p>Die entstehenden Nachteile sind gering. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung als Sofortmaßnahme kann das Ziel der Lärmaktionsplanung, die Lärmpegel unter die Auslösewerte von 65/55 dB(A) tags/nachts zu senken, am besten erreicht werden. Die Betroffenen können deutlich reduziert und die Anwohner:innen somit geschützt werden. Die Verkehrsfunktion der B 33 wird kaum beeinträchtigt, der maximale Fahrzeitverlust beträgt 25 Sekunden. Laut Kooperationserlass 2018 wird erst eine Fahrzeitverlängerung ab 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet. Es werden keine Verlagerungseffekte erwartet.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.7			<p><u>Geschwindigkeitsreduzierung L 181</u> Die Ortsdurchfahrt Mönchweiler (L 181) hat eine wichtige Erschließungsfunktion für die angrenzenden Gemeinden und Industrie- und Gewerbegebiete. Der Verkehr fließt, bis auf eine Engstelle im Bereich des Rathauses, Hindenburgstraße 42, gleichmäßig und ohne nennenswerte Stockungen. Die Engstelle kann jeweils nur in eine Richtung passiert werden, dem Gegenverkehr ist Vorrang zu gewähren. Aus diesem Grund kommt es in diesem Bereich regelmäßig zu Verkehrsstockungen, was zu einer Geschwindigkeitsreduzierung jedoch auch zu Brems- und Anfahrvorgänge führt.</p> <p>Für den Kartierungsabschnitt der Landesstraße L 181 ergibt sich eine Verkehrsmenge (DTV) für den Bereich Süd von 8.922 Kfz (davon ein Schwerverkehrsanteil in Höhe von 2.8 %), für den Bereich Nord 7.527 Kfz Schwerverkehrsanteil ebenfalls 2.8% Somit ergibt sich bei Auslösewerten im gesundheitskritischen Bereich oberhalb von 65 dB(A) Tag eine Betroffenheit von 77 Personen. Bei Auslösewerten oberhalb von 55 dB (A) Nacht eine Betroffenheit von 102 Personen. Dies entspricht einer Belastungsquote von zirka 1,5 %, ausgehend vom Mittelwert der Verkehrsmenge auf der L 181. Somit kann hier insgesamt von keiner deutlichen Betroffenheit ausgegangen werden, die eine Maßnahme zur Reduzierung der Geschwindigkeit zwingend erforderlich machen würde.</p> <p>Bei Auslösewerten oberhalb von 70 dB(A) Tag / 70 dB(A) liegt eine Betroffenheit von insgesamt einer Person vor, bei der vorrangig Handlungsbedarf besteht.</p>	<p>Die Anzahl der Betroffenen bzw. der betroffenen Einwohner ist vollkommen unabhängig der Verkehrsbelastungen. Die Vergleichsrechnung „Belastungsquote“ des Landratsamtes ist nach den fachrechtlichen Vorgaben (u.a. Kooperationserlass) nicht nachvollziehbar.</p> <p>Die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts werden entlang der gesamten Ortsdurchfahrt Mönchweiler überschritten. Somit sind die Betroffenen, die gesundheitskritischen Pegeln ausgesetzt sind hoch. Zudem gibt es eine Betroffenheit > 60 dB(A) nachts. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Lärmpegel unter die Auslösewerte zu senken. Eine Geschwindigkeitsreduzierung ist dabei zielführend.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.8			<p>Dies entspricht einer Belastungsquote von 0%. Eine deutliche Betroffenheit und somit ein dringliches und zeitliches Handeln sind nicht erkennbar und erforderlich.</p> <p>Durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h entsteht laut der Lärmaktionsplanung ein erhöhter Zeitaufwand von 58 Sekunden. Dieser Zeitverlust führt im Bereich des öffentlichen Personen und Nahverkehr zu kritische Gesichtspunkten.</p> <p>Bei den ÖPNV-Konzepten handelt es sich stets um sehr komplexe Gefüge. Bereits vermeintlich kleine Änderungen von wenigen Minuten können sich im gesamten Verkehrsgebiet auswirken.</p> <p>Durch Mönchweiler fährt die Buslinie 660 Villingen – Mönchweiler - Königsfeld – St. Georgen. Diese Linie wird von vielen Fahrgästen, auch vielen Schülern der Gemeinschaftsschule Mönchweiler sowie den Zinzen dorfschulen in Königsfeld (zehn verschiedene Schular ten, u.a. Gymnasium, Berufliches Gymnasium, Real schule, Berufsfachschule sowie Berufskolleg) genutzt, da beide Schulen bzw. Schulstandorte durch ihre besonderen Ausrichtungen ein sehr weiträumiges Ein zugsgebiet besitzen. Daneben gibt es starke Fahrgast ströme des Jedermannverkehrs, auch daher rührend, dass beispielsweise das Industriegebiet Hagenmoos (St. Georgen - Peterzell) in die Linie integriert ist, die Gemeinde Mönchweiler viele große Betriebe hat und in Königsfeld ebenfalls viele Arbeitsplätze vorhanden sind. Eine Fahrzeitverlängerung trifft auf dieser Linie daher insgesamt sehr viele Fahrgäste.</p>	<p>Es wird bestätigt, dass Tempo 30 Auswirkungen auf die Reisezeiten und damit auf Anschlusssicherheit und Attraktivität der öffentlichen Verkehrsmittel hat. Jedoch ist der reelle Fahrzeitverlust deutlich geringer als der theoretisch errechnete, da Konstantfahrten von Kfz an innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wegen Lichtsignalanlagen, anderen Querungsvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen, Parkvorgängen, etc. sehr selten eintreten. Das Umweltbundesamt geht von einer Verlustzeit zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m aus (Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt 2016). Zudem sind die Fahrzeitverluste im Linienverkehr tendenziell geringer, da diese maßgeblich auch von anderen Faktoren wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel usw. abhängen. Wenn sich auf der Strecke Halte ergeben (z.B. durch Signalanlagen oder Haltestellen) ist der Fahrzeitverlust ebenfalls entsprechend geringer (da der mit 50 km/h befahrene Streckenanteil sich reduziert). In der OD Mönchweiler liegen zwei Haltestellen. Pauschale Abschätzungen sind somit wenig hilfreich. Vielmehr gilt es zu überprüfen, ob die derzeitige Taktung des Linienbusverkehrs auch bei Einführung einer Geschwindigkeitsbeschränkung eingehalten werden kann. Bei umfangreicheren Tempo-30-Anordnungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Eventuell sind kompensatorische Maßnahmen z. B. an den Haltestellen zu prüfen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Kritisch wirkt sich diese Fahrzeitverlängerung jedoch insbesondere bei Umsteigebeziehungen aus. Der Busbahnhof Königsfeld ist seit 12.12.2021 zu einer Art „Hub and Spoke“-Knoten geworden, sodass beispielsweise die eben genannte Linie 660 Fahrgäste aus Richtung Villingen und St. Georgen bringt und dort auf die anderen Linien verteilt, welche die Ortschaften anbinden (Linie 42, Linie 680) oder auch auf Linien die Anschlüsse in andere größere Städte und Gemeinden wie Schramberg (Linie 7486), Niedereschach (Linie 680) oder Schwenningen (Linie 760) bieten. Insbesondere die Verbindungen in den Landkreis Rottweil, in Richtung der Stadt Schramberg, sind hier zu nennen. Schramberg ist in vielerlei Hinsicht stark mit Villingen-Schwenningen verbunden. Beispielsweise verfügt Schramberg selbst nicht über einen Schienenanschluss. Der Wunsch nach vielen Fahrmöglichkeiten zwischen Schramberg und Villingen-Schwenningen, ist seit Jahren bekannt und auch im Nahverkehrsplan des Schwarzwald-Baar-Kreises verankert. Bestehende Linienstrukturen verhindern eine durchgehende Linienführung. Daher wird jedoch seitens des Schwarzwald-Baar-Kreises und des Landkreis Rottweils auf einen funktionierenden Umstieg in Königsfeld Wert gelegt. Die Umsteigezeit zwischen den Linien 660 und 7468 beträgt in Fahrtrichtung Villingen zwei Minuten, in Fahrtrichtung Schramberg drei Minuten. Aus verschiedenen fahrplantechnischen und konzeptionellen Gründen ist es leider nicht möglich, diese sehr knappe Umsteigezeit zu erhöhen. Eine Optimierung wurde erst zum kürzlich erfolgten Fahrplanwechsel am 12.12.2021 geprüft. Leider sind solche Möglichkeiten</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.9			<p>nicht vorhanden. Die weitere Verknappung dieser Umsteigezeit um eine Minute aufgrund der Fahrzeitverlängerung der Linie 660 in Mönchweiler könnte diese Anschlüsse ernsthaft gefährden. Diese kurzen Umsteigemöglichkeiten in Königsfeld finden im Tagesverlauf von ca. 6 Uhr bis 19.30 Uhr statt. Zu diesen Zeiten wäre es absolut kontraproduktiv die Pünktlichkeit durch genannte straßenverkehrliche Maßnahmen zu gefährden. Aus Sicht der ÖPNV-Planung wäre eine Geschwindigkeitsreduktion beispielsweise in den Abendstunden jedoch unproblematisch. Da zu Tagesrandzeiten auch das gesamte Verkehrsaufkommen geringer ist, haben die Busfahrer*innen bessere Möglichkeiten durch einen guten Verkehrsfluss eventuell auftretende Verspätungen wieder zu reduzieren um die Pünktlichkeit dennoch gewährleisten zu können. Hier wäre eine solche Maßnahme eher unproblematisch.</p> <p>Im Nachgang zu dem bereits oben zitierten Gespräch zwischen Frau Regierungspräsidentin Schäfer und der Gemeinde Mönchweiler wurde durch die Fachabteilung Straßenabteilung und Verkehr die Lärmbelastung ausgehend von einem DTV von 10.000 Kfz auf der L 181 berechnet. Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass hierbei eine Belastung von 65,9 dB(A) tagsüber vorliegen würde. Ausgehend von den aktuellen Verkehrszahlen auf der L 181 im südlichen Bereich von 8.922 Fahrzeugen sowie im nördlichen Bereich von 7.527 Fahrzeugen kann davon ausgegangen werden, dass die Belastung unter den Auslösewert von 65 dB(A) liegt und dadurch keine dringlichen Maßnahmen tagsüber festgestellt werden würden.</p>	<p>Es gibt keinen Grund dafür, die dem Plan zugrunde liegenden Berechnungen anzuzweifeln. Die Berechnungen erfolgten gemäß den Vorgaben der RLS-90.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.10			<p>Nach Abwägung der verschiedenen Gesichtspunkte sprechen aus unserer Sicht wesentliche Argumente gegen die ganztägige Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h.</p> <p>Es wäre jedoch vorstellbar im Zeitraum der Nachstunden von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr die Geschwindigkeit in der Ortsdurchführung der Gemeinde Mönchweiler im Zuge der L 181 auf Tempo 30 km/h zu reduzieren um dem allgemeinen nächtlichen Ruhebedürfnis der direkten Anwohner der Landesstraße Rechnung zu tragen.</p> <p>Hier wäre jedoch fraglich, ob bei einer nächtlichen Verkehrsfrequenz pro Stunde von im südlichen Teil der L 181 von 72 Fahrzeugen, im nördlichen Teil 61 Fahrzeugen eine spürbare Verbesserung entstehen würde.</p>	<p>Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung kann die Betroffenen im Tageszeitraum nicht weiter reduzieren. Da diese sehr hoch sind, erscheint eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auch in Anbetracht der entstehenden negativen Effekte als verhältnismäßig.</p> <p>Die positiven Lärminderungswirkungen der Geschwindigkeitsbeschränkung wurden auch für den Nachtzeitraum nachgewiesen.</p>
III.11			<p><u>Sperrung L 181 zur Nachtzeit (22 Uhr -06:00 Uhr)</u></p> <p>Die Landesstraße L 181 hat eine wichtige Erschließungsfunktion für umliegende Gemeinden und Industriegebiete. Daher ist ein zeitlich begrenztes Sperren des Durchgangsverkehrs für Lastkraftwagen zwingend abzulehnen.</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>
III.12			<p><u>Versetzung der Ortstafeln</u></p> <p>Das Verkehrszeichen Z 310, die Ortstafel, bestimmt den Beginn einer geschlossenen Ortschaft. In der Verwaltungsvorschrift der Straßenverkehrsordnung (VwV-StVO) zu § 42 Richtzeichen wird der genaue Aufstellort des Verkehrszeichens geregelt. So wird zu dem Verkehrszeichen 310 ausgeführt: Die Zeichen sind ohne Rücksicht auf Gemeindegrenzen und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo unge-</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.13			<p>achtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts Fahrenden erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.</p> <p>Somit muss die Forderung des Gemeinderates bezüglich der Versetzung der Ortseingangsschilder nach außen abgelehnt werden, da die rechtlichen Voraussetzungen hierfür nicht vorliegen.</p> <p><u>Vorgelagerte Geschwindigkeitsreduzierung</u> In Verbindung mit dem Abbau des Schilderwaldes wurde vor einigen Jahren gedrängt, Geschwindigkeitstrichter vor den Ortschaften abzubauen, wenn das Verkehrszeichen Z 310 (Ortstafel) gut sichtbar ist. Die Reduzierung der Geschwindigkeit aufgrund der Verkehrssicherheit ist nicht zu rechtfertigen, da keine Gefahrenlage besteht.</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>
IV.1	Polizeipräsidium Konstanz	22.12.2021	<p>Die Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung der Gemeinde Mönchweiler durch das Büro Rapp Trans AG, Freiburg, vom 21.10.2021 macht in dem vorliegenden Bericht zur förmlichen Beteiligung verschiedene Vorschläge zur Lärmreduzierung. Betrachtet wird von unserer Seite ausschließlich der Bereich des Straßenverkehrs.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird ohnehin ausschließlich die Lärmbelastung durch den Straßenverkehr betrachtet.</p>
IV.2			<p>Festgehalten wird, dass im untersuchten Teilbereich der B 33, im Zuge einer Straßenerneuerung, bereits ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag verbaut wurde, bei der von einer Lärminderung von -2 d(A) auszugehen ist (1.1). Vom Gemeinderat Mönchweiler wird u.a. die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit</p>	<p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>der B 33 von bestehenden 70 km/h auf 50 km/h gefordert. Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der Lärmquelle von Schwerverkehr oder Schwerlastverkehr verursacht wird.</p> <p>Im Bericht des Planungsbüros wird in keiner Weise auf die zunehmende E-Mobilität des Straßenverkehrs eingegangen. Von einem überproportional starken Ausbau der E-Mobilität in den nächsten Jahren ist durch staatlich geförderte Maßnahmen auszugehen. Dies findet in den Berechnungen zum LAP 2021, insbesondere in den Bereichen der B 33 sowie L 181, keine Berücksichtigung in der Berechnung.</p>	<p>Laut einer Studie des Umweltbundesamtes (<i>Position: Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, 2013</i>) haben E-Fahrzeuge in Bezug auf Lärmemissionen lediglich im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis 25 km/h einen Effekt. In allen anderen Situationen sind sie aufgrund der Reifen-Fahrbahn-Geräusche genauso laut wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Wenn auf Deutschlands Straße eine Million E-Autos unterwegs wären, würde dies eine minimale Lärminderung von 0,1 dB(A) bewirken. Am 01.10.21 waren in Deutschland nur rund 500.000 E-Autos zugelassen.</p>
IV.4			<p>Festzuhalten ist ebenfalls, dass die B 33, nicht wie im Bericht aufgeführt durch Mönchweiler hindurchführt, sondern vorrangig als peripher (Randlage) anzusehen ist. Die B 33 wird linksseitig vorrangig von einem Industriegebiet eingerahmt, rechtsseitig vom einem Mischgebiet.</p> <p>Eine auf der B 33 auch nur teilweise streckenbezogene Verringerung der Geschwindigkeit von 70 km/h auf 50 km/h wird von hier als nachteilig bewertet.</p>	<p>Im Bericht ist die Rede davon, dass die B 33 durch das <u>Gemarkungsgebiet</u> Mönchweiler verläuft.</p> <p>Nach dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Mönchweiler ist ein großes Gebiet östlich der B 33 als Wohngebiet (rot) ausgezeichnet. Die dort einzuhaltenden Grenzwerte nach 16. BImSchV betragen demnach 59/49 dB(A) tags/nachts.</p> 

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			<p>Durch das Abbremsen (von 70 km/h auf 50 km/h) sowie dem Beschleunigen (von 50 km/h auf 70 km/h) von Verkehrsteilnehmern wird eine höhere Lärmquelle erzeugt als dies bei einer durchgehenden 70 km/h-Beschränkung der Fall sein wird (durchgängig einheitliche Motordrehzahl).</p> <p>Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestünden ansonsten im Bereich der B 33 Mönchweiler auch keine objektiven Gefahrenpunkte, die generell eine Reduzierung auf 70 km/h begründen würde, wenn dem nicht die Lärmproblematik entgegenstehen würde. Im Bericht des Planungsbüros wird zudem vermerkt, dass die Anzahl der Betroffenen entlang der B 33 erheblich gesunken ist (1.5).</p>	<p>Allfällige Lärmzunahmen für Abbremsen / Beschleunigen von 70 auf 50 km/h sind tendenziell gering. Diese Geschwindigkeitsveränderungen erfolgen (nach Rechtslage) außerhalb des 50 km/h-Abschnitts und somit außerhalb der lärmbelasteten Wohnbebauung.</p> <p>Die Betroffenheiten sind nach wie vor hoch. Aufgrund dessen ist die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung notwendig.</p>
IV.6			<p>Nach dem Kooperationserlass 2018 liegen Lärmbelastungen oberhalb von <u>65 dB(A) Tag und 55 dB(A) Nacht</u> im gesundheitskritischen Bereich. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht vor allem bei <u>deutlichen Betroffenheiten</u> ab Werten über 70 dB(A) Tag und 60 dB(A) Nacht.</p> <p>Die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse (8.3) zeigt, dass in allen drei untersuchten Bereichen (B 33 Mönchweiler / B 33 Schoren / L 181 Nord-Süd) <u>zusammengezählt insgesamt 98 Personen von Überschreitungen des Auslösewertes 65 dB(A) Tag und 149 Personen ab 55 dB(A) Nacht betroffen sind.</u> Diese Gesamtbetroffenheit ist jedoch bei näherer Betrachtung</p>	<p>Die neue Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine sog. Gefahrenlage besteht, an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Werden diese Werte überschritten, haben die Betroffenen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.7			<p>tung auf einzelne Teilbereiche aufzuschlüsseln. Hieraus ergeben sich andere Betroffenheiten, gerade im Verhältnis Betroffenheiten / Verkehrsbelastung.</p> <p><u>B 33 Mönchweiler und Schoren:</u> Ausgehend von der Verkehrsmenge (VM 2019) der Kartierungsstrecke B 33 (15.751 Kfz, davon 7,6% SV) ergibt sich bei Auslösewerten im <u>gesundheitskritischen Bereich</u> oberhalb von 65 dB(A) Tag eine Betroffenheit von 21 Personen (Mönchweiler+Schoren). Bei Auslösewerten oberhalb von 55 dB(A) Nacht ergibt sich dagegen eine Betroffenheit von 47 Personen (Mönchweiler+Schoren). Dies entspricht einer Belastungsquote insgesamt von unter 1%. Von einer <u>deutlichen Betroffenheit</u> kann nicht ausgegangen werden.</p> <p>Bei Auslösewerten oberhalb von 70 dB(A) Tag liegt eine Betroffenheit von 5 Personen (Mönchweiler+Schoren) und oberhalb von 60 dB(A) Nacht eine Betroffenheit von 12 Personen (Mönchweiler+Schoren) vor, <u>bei der dringlicher Handlungsbedarf</u> besteht. Dies entspricht auch hier einer Belastungsquote von deutlich unter 1%.</p>	<p>Die Betroffenheiten in dem Bereich sind sehr hoch. Sowohl die Auslöse- als auch die Pflichtwerte werden überschritten, sodass die Lärmpegel im gesundheitskritischen Bereich liegen. Das Ermessen verdichtet sich zu einer Pflicht zum Einschreiten.</p> <p>Die Anzahl der Betroffenheiten bzw. der betroffenen Einwohner ist vollkommen unabhängig der Verkehrsbelastungen. Die Vergleichsrechnung „Belstungsquote“ des Polizeipräsidiums ist nach den fachrechtlichen Vorgaben (u.a. Kooperationserlass) nicht nachvollziehbar.</p>
IV.8			<p>Hier kann von keiner <u>erheblichen Betroffenheit</u> ausgegangen werden, die eine zeitnahe Reduzierung der Geschwindigkeit zwingend erforderlich macht, zumal den dort Betroffenen entlang der B 33 bereits Zuschüsse für den Einbau von Lärmschutzfenstern erstattet wurden (siehe 8.4). Es wird davon ausgegangen, dass der geforderte Einbau entsprechender Fenster auch von den Betroffenen umgesetzt wurde.</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Umgebungslärmrichtlinie mit dem Lärm vor der Fassade. Eine Minderung dieses Lärms wird unter anderem durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster, Fassadendämmungen, Balkonverglasungen und Vorhangfassaden schützt nur die Innenräume vor Lärm, gehört also streng genommen nicht zu den Maßnahmen gegen Umgebungslärm (Quelle: LUBW B-W).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>durch eine Geschwindigkeitsreduzierung wird, zumindest tagsüber, nicht für erforderlich gehalten.</p> <p>Um jedoch dem allgemeinen nächtlichen Ruhebedürfnis der Anwohner an der L 181 (Flindenburgstraße/Königsfelder Straße) in Mönchweiler innerorts entgegen zu kommen, könnte nachts eine zeitliche Beschränkung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h in Betracht gezogen werden (22.00-06.00 Uhr), auch wenn es dadurch zu keiner Verringerung der Betroffenheit führen wird. Die Bedeutung der L 181 als überregionale Verbindung kann nachts als nachrangig betrachtet werden.</p> <p>Zu den vom Gemeinderat Mönchweiler weiter beschlossenen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung 3 wird wie folgt Stellung genommen:</p>	<p>Weshalb die nächtliche Beschränkung zu keiner Verringerung der Betroffenheiten führen soll, kann nicht nachvollzogen werden (vgl. Bericht, Tabelle 13)</p>
IV.11			<p>a. Die Geschwindigkeitsreduzierung außerhalb geschlossener Ortschaften auf einer Strecke von bis zu 300 m auf 50 km/h (bei 30 km/h innerorts) ist nicht zu rechtfertigen mit der Verkehrssicherheit (keine Gefahrenlage). In Verbindung mit dem Abbau des Schilderwaldes wurde vor einigen Jahren darauf gedrängt, Geschwindigkeitstrichter vor Ortschaften abzubauen, wenn das VZ 310 (Ortstafel) <u>gut sichtbar ist</u>. Dies hier der Fall. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit wird daher abgelehnt.</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>
IV.12			<p>b. Ein auch nur zeitlich begrenztes LKW-Durchfahrtsverbot, z.B. nachts, wird durch die besondere Erschließungsfunktion der L 181 für umliegende Industriegebiete und Gemeinden grundsätzlich abgelehnt.</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.13			<p>c. Eine Versetzung der VZ 310 (Ortstafeln) nach außen zur Geschwindigkeitsreduzierung widerspricht eindeutig der Formulierung in der VwV StVO, wonach die „geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße.... erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung beginnt erst dann, „wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden.“ Daher kann einer Versetzung der VZ 310 nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Im aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 ist diese Maßnahme nicht vorgesehen.</p>
IV.14			<p>d. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit der B 33 im Bereich Mönchweiler von 70 km/h auf 50 km/h, allein aus Lärmschutzgründen zu begründen ist nicht ausreichend. Der überwiegende Teil der Streckenführung B 33 liegt in Bereichen von Industrie- und Mischgebieten. Weiterhin sind die Grundsätze der Leichtigkeit des Verkehrs sowie im besonderen Maße die regionale und überregionale Erschließungsfunktion der B 33 für Schwarzwald, Oberrhein und Bodensee zu bewerten. Eine angedachte Reduzierung der Geschwindigkeit B 33 auf generell 50 km/h, auch nur in einem unterteilten Streckenabschnitt, wird aus hiesiger Sicht negativ beschieden, zumal an die Betroffenen entsprechende Zuschüsse für Lärminderungsmaßnahmen (Einbau Lärmschutzfenster) bereits erstattet wurde.</p>	<p>Nach dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Mönchweiler ist ein großes Gebiet östlich der B 33 als Wohngebiet (rot) ausgezeichnet. Die dort einzuhaltenden Grenzwerte nach 16. BImSchV betragen demnach 59/49 dB(A) tags/nachts. Aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV besteht eine sog. Gefahrenlage. Sogar die Pflichtwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts werden überschritten, so dass sich das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichtet. Die Funktion der B 33 wird durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung lediglich geringfügig beeinträchtigt.</p> 

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis Baurechts- und Naturschutzamt	16.11.2021	Vielen Dank für die Beteiligung gem. § 47 d Abs. 3 BImSchG im Rahmen der Fortschreibung des „Lärmaktionsplanes Mönchweiler“. Belange des Baurechts- und Naturschutzamtes sind nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
VI.1	Deutsche Bahn	16.11.2021	Die SBG Südbaden Bus wird mit der Linie 7265 nur noch bis zum Fahrplanwechsel am 12.12.2021 nach Mönchweiler fahren. Wir sind vom Lärmaktionsplan nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
VII.1	Regional Verband Schwarzwald-Baar-Heuberg	15.12.2021	Raumordnerische Belange werden von der Fortschreibung des „Lärmaktionsplans Mönchweiler“ nicht berührt.	Kenntnisnahme.
VIII.1	Regierungspräsidium Freiburg	19.01.2022	<p>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Der von Ihnen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Mönchweiler sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Schwarzwald-Baar-Kreis als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt die untere Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höhere Straßenverkehrsbehörde.</p> <p>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.</p>	<p>Bei dem Beteiligungsverfahren handelt es sich um die förmliche Beteiligung. Eine frühzeitige Beteiligung hat nicht stattgefunden.</p> <p>Ist bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Das Regierungspräsidium prüft die von der unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit.</p> <p>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 -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt.</p> <p>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).</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-RichtlinienStV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>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. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung betroffener Straßen, 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 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 von mehr als 65 dB(A) am Tag und mehr als 55 dB(A) in der Nacht</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			<p>im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend.</p> <p>Auch im Weiteren empfehlen wir einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern.</p> <p>Zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan Mönchweiler im Besonderen: L 181, Innerortsbereich Hindenburgstraße/Königsfelder Straße</p> <p>Für o.g. Bereich ist die Geschwindigkeitsbeschränkung geeignet für eine Vielzahl von Betroffenen die Lärmwerte unter den gesundheitskritischen Bereich (mehr als 65 dB(A) tags/55 dB(A)) nachts zu senken (Pegelminderung von bis zu 2,5 dB(A)). Unseres Erachtens sind derzeit keine anderen gleich geeigneten Mittel zur Reduzierung des Lärms gegeben. Ob die Maßnahme im Ergebnis als verhältnismäßig zu beurteilen ist, hängt von der Abwägung nach Vorliegen aller Stellungnahmen ab.</p>	<p>Zustimmung. Die Geschwindigkeitsreduzierung hat als Sofortmaßnahme die größte Wirkung. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke. Die Abwägung der Maßnahme erfolgt in Kapitel 13.1.2 des Berichts.</p>
VIII.3			<p>B 33</p> <p>Aus unserer Sicht wären im Rahmen der Abwägung die Verkehrsfunktion der B 33 als Bundesstraße sowie die durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h statt 100 km/h möglichen Beeinträchtigungen der</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verkehrssicherheit (unerwartete Anordnung/ fehlende Akzeptanz bei einer Vielzahl von Verkehrsteilnehmern und dadurch entstehende Gefahren) stärker in den Blick zu nehmen. Gleichzeitig ist zu beachten, dass die Pegelminderung mit maximal 2,25 dB(A) und Richtung nördlichem Bereich der Bebauung entlang der B 33 mit zum Teil unter 2 dB(A) vergleichsweise gering ausfällt. Da Lärminderungen unter 3 dB(A) (aufzurunden ab 2,1 dB(A)) für das menschliche Ohr nicht wahrnehmbar sind, wäre die Geeignetheit der Maßnahme zum Teil also gar nicht gegeben.</p> <p>Zudem wäre bei der Beurteilung der Verhältnismäßigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung zu berücksichtigen, dass nur einzelne Betroffenheiten über den Schwellenwerten 70 dB(A) tags/über 60 dB(A) nachts vorliegen, dies zudem in einem relativ kurzen Abschnitt der B 33.</p> <p>Bei der Gewichtung der Verkehrsfunktion der Bundesstraße wären auch die durch die Geschwindigkeitsbeschränkung entstehenden Fahrzeitverluste zu betrachten: Der LAP-Entwurf führt aus, dass gegenüber 70 km/h aus Lärmschutzgründen durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h mit einer Länge von ca. 1.200 m ein theoretischer Fahrzeitverlust von maximal 25 Sekunden entstehe. Zu Grunde gelegt werden muss jedoch die Beeinträchtigung der Fahrzeit durch die Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen insgesamt, also ausgehend von 100 km/h sowie die Beeinträchtigung des Verkehrsflusses auf der Bundesstraße durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Der Einfluss der Beschränkung aus Lärmschutzgründen auf die Verkehrsfunktion</p>	<p>Eine Studie des Umweltbundesamtes belegt, dass Pegeländerungen von Verkehrsgeräuschen, die kleiner als 3 dB(A) ausfallen, von den Anwohner:innen gut wahrgenommen werden. Ein pauschaler Verzicht einer Maßnahme aufgrund der „3 dB(A) Regelung“ ist aufgrund des Leidensdrucks der Betroffenen nicht vertretbar (UBA: <i>„Können Lärminderungsmaßnahmen mit geringer akustischer Wirkung wahrgenommen werden?“</i>, 2004)</p> <p>Grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die Lärmpegel unter die gesundheitskritischen Auslösewerte von 65/55 dB(A) zu senken.</p> <p>Im Rahmen der Abwägung wird die Ist-Situation mit der Lärminderungsmaßnahme verglichen. Ein Vergleich mit der theoretisch maximal möglichen Geschwindigkeit ist wenig zielführend. Laut Kooperationserlass 2018 wird erst eine Fahrzeitverlängerung ab 30 Sekunden als ausschlaggebend erachtet. Die Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der B 33 wird somit als gering eingestuft.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.4			<p>der Bundesstraße ist in der Abwägung somit nicht ermessensfehlerfrei berücksichtigt.</p> <p>Straßenbauliche Belange</p> <p>Bei anstehenden Belagserneuerung im Bereich Schoren ist ein AC 11 mit Absplittung vorgesehen. Im Bereich Mönchweiler wurde ein solcher eingebaut. Offenporige Asphalte sind für Hochlagen nicht geeignet.</p> <p>Entlang der B 33 Ortslage Mönchweiler wurde eine Lärmsanierung durchgeführt. Hierdurch ist der Baulastträger seiner Lärmschutzverpflichtung nachgekommen. Der Bau einer Lärmschutzwand auf Kosten des Straßenbaulastträgers wäre zum heutigen Zeitpunkt eine doppelte Erfüllung dieser Verpflichtung, die nach heutigem Haushaltsrecht nicht zulässig ist.</p>	<p>Wird begrüßt.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Umgebungs-lärmrichtlinie mit dem Lärm vor der Fassade. Eine Minderung dieses Lärms wird unter anderem durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster, Fassadendämmungen, Balkonverglasungen und Vorhangfassaden schützt nur die Innenräume vor Lärm, gehört also streng genommen nicht zu den Maßnahmen gegen Umgebungslärm (Quelle: LUBW B-W).</p> <p>Dementsprechend wird nach der aktuellen Rechtsprechung und dem Kooperationserlass 2018 möglicherweise bestehender passiver Lärmschutz nicht betrachtet und in die Abwägung eingestellt.</p>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger:in 1	18.11.2021	<p>Ich habe mir den Lärmaktionsplan Stufe 3 des Unternehmens Rapp durchgelesen und dabei sind mir folgende Punkte aufgefallen, zu denen ich mich gerne äußern würde.</p> <p>1.1 Relevante Änderung der Lärmsituation ich zitiere: Vergleicht man die aktuellen verfügbaren Verkehrszahlen mit den Grundlagen der LUBW-Kartierung Stufe 3 (Verkehrsmonitoring 2015) / LUBW-Kartierung Stufe 2 (SVZ2010) so ergibt sich ein sinken der durchschnittlich täglichen Verkehrsmenge. Ebenfalls sinkt der Schwerverkehrsanteil.</p> <p>Meinung: Von 2015 bis 2021 hat sich laut dieser Aussage die Verkehrsmenge reduziert bei gleichgebliebenen nicht umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen. In Zukunft muss auch noch die E-Mobilität mitberücksichtigt werden ! Bedeutet das wie in 2.1 Lärm und Lärmquellen der beschriebene Punkt „Die Motoren und Getriebegeräusche“ in ein paar Jahren eine andere Lärmsituation haben werden die wir heute noch nicht abschätzen können.</p>	<p>Die Gemeinde hat 2021 eine Verkehrszählung durchgeführt. Ergebnis war, dass die Verkehrsmengen geringer waren als die Verkehrsmengen der SVZ 2019. Um das Verkehrsaufkommen nicht zu unterschätzen wurden zugunsten der Betroffenen die höheren Zahlen von 2019 als Grundlage für den Lärmaktionsplan verwendet.</p> <p>Laut einer Studie des Umweltbundesamtes (<i>Position: Kurzfristig kaum Lärminderung durch Elektroautos, 2013</i>) haben E-Fahrzeuge in Bezug auf Lärmemissionen lediglich im Bereich des Anfahrens und bei Geschwindigkeiten bis 25 km/h einen Effekt. In allen anderen Situationen sind sie aufgrund der Reifen-Fahrbahn-Geräusche genauso laut wie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Wenn auf Deutschlands Straße eine Million E-Autos unterwegs wären, würde dies eine minimale Lärminderung von 0,1 dB(A) bewirken. Am 01.10.21 waren in Deutschland nur rund 500.000 E-Autos zugelassen.</p>
I.2			<p>1.4 Analyse zum Stand der Umsetzung von Maßnahmen Punkt 5 ich zitiere: Errichtung von geeigneten Lärmschutzwänden entlang der B33 vom südlichen Ortsrand bis Höhe der nördlichen Bebauung „Am Föhren-</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.3			<p>wald“ (Wand auf östlicher Fahrbahnseite) und im Bereich zwischen „Obere Mühlenstraße 53“ und „Ginsterweg 4“ (Wand auf westlicher Fahrbahnseite) Meinung: ich zitiere weiter. Die vom Gemeinderat beschlossenen Lärminderungsmaßnahmen wurden bislang nicht umgesetzt.</p> <p>Wie kann es sein das, dass doch so wichtige Thema Lärmschutz mit auch den durchaus guten und sinnvollen Punkten wie z.B Ergänzung der Bepflanzung zwischen der B33 und des Friedhofs wie in Punkt 8 vorgestellt wird bis heute nicht Umgesetzt wurde ? Vor allem da dieser Punkt relativ kostengünstig und einfach umzusetzen ist und es gleichzeitig in der heutigen Zeit dem Thema Umwelt- und Naturschutz positiv zu gute kommen würde.</p> <p>2.2Wahrnehmung von Lärm ich zitiere: die Sichtbarkeit der Lärmquelle (eine nicht sichtbare Lärmquelle wird als weniger störend empfunden als eine sichtbare Lärmquelle, obwohl der Lärmpegel identisch ist)</p> <p>Meinung: Mir persönlich kommt es komisch vor das sich verhältnismäßig mehr Leute über die B33 beschweren die überhaupt nicht im betroffen Bereich wohnen, als die die direkt an der B33 wohnen (siehe Anhang).</p>	<p>Stadtgrün hat viele positive Wirkungen. Die Lärminderung ist jedoch sehr gering.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
I.4			<p>3.2Umsetzung in deutsches Recht</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
1.5			<p>ich zitiere: „dass die Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne gehört wird, dass sie rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit erhält, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Aktionspläne mitzuwirken“.</p> <p>Meinung: Meine Familie von denen in der Friedenstrasse vier Hauser/Wohnung besitzen und auch dort wohnen wurden noch nie in irgendwelchen Aktionsplangestaltungen miteinbezogen wie z.B in Form von Umfragen oder ähnlichem und so geht es auch bekannten Nachbarn mit denen man über dieses Thema in Gesprächen ist. Ich selbst war 2015 bei der Gemeinderatssitzung für Lärmschutz mit dabei und meine Meinung zu diesen Punkten wurden weniger gehört, eher abgewiesen. Ich finde das der Mauerbau an der B33 in den Gedanken der „nicht direkt Betroffene“ so manifestiert ist, dass nichts anderes mehr hilft außer die Mauer! Das spiegelt auch den Punkt aus 1.4 Analyse zum Stand der Umsetzung der Maßnahmen wieder in dem es heißt, die vom Gemeinderat beschlossenen Lärminderungsmaßnahmen wurden bis lang nicht umgesetzt.</p> <p>Zitat: Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst !</p> <p>6.1 Berechnung statt Messung ich zitiere: Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten konnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.</p>	<p>Im Rahmen der Offenlage bekommt jede:r die Möglichkeit, sich am Lärmaktionsplan zu beteiligen.</p> <p>Schallpegel an einem Immissionspunkt können gemessen oder berechnet werden. Insbesondere beim Straßen- und</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.6			<p>Meinung: Wenn diese Kosten der Messung schon nicht geleistet werden können, warum sollte dann ein evtl. millionenschwerer Mauerbau geleistet werden ? Außerdem wurden vor nicht all zu langer Zeit Leitplanen für viel Geld montiert, die in diesem Zuge des Mauerbaus wieder rückgebaut werden müssten, dies verursacht zusätzliche Kosten ! Das Beispiel zeigt mir, dass die wichtige Einbindung der Leute und der verschiedenen verantwortlichen Stellen nicht richtig stattgefunden hat, sonst hätte man sich dem Thema mehr gewidmet und wäre schon im Vorfeld in eine andere Planung gegangen.</p> <p>9 Grundsätzlich mögliche Maßnahmen zur Lärminderung ich zitiere: Schnell umsetzbare Sofortmaßnahmen (z.B. Verkehrsbeschränkungen) können durch langfristige bauliche/planerische Maßnahmen abgelöst werden.</p> <p>Meinung: Da seit Ewigkeiten in der Gemeinde Mönchweiler über Lärmschutz diskutiert wird und einfachste Maßnahmen wie z.B. das Versetzen der Ortseingangsschilder nach außen zur Temporeduzierung der Fahrzeuge bis dato nicht umgesetzt wurde zeigt nochmals das die Umsetzung einfachster Lärmschutzmaßnahmen schon nicht möglich ist, oder auch gar kein Interesse besteht diese anzugehen. Es wurde sich keine Mühe gegeben die schnell umsetzbaren</p>	<p>Schieneverkehr bildet die Berechnung von Schallimmissionen die wesentliche Grundlage für die Lärmvorsorge und die Lärmsanierung. Die Schallpegelmessung eignet sich hierfür nicht, da die Messung immer von den jeweils gerade vorherrschenden Randbedingungen abhängt (beispielsweise Witterungseinflüsse, Hintergrundgeräusche oder auch schwer erfassbare – auch längerfristige – zeitliche Schwankungen der Verkehrsstärke) und demzufolge immer nur Momentaufnahmen an einzelnen Messorten zulässt. Die Verkehrslärmschutzverordnung 16. BImSchV fordert ausdrücklich, die Schallimmissionen zu berechnen. Die Berechnungsverfahren sind so konzipiert, dass in nahezu allen Fällen die Ergebnisse von Vergleichsmessungen unter denen der Berechnung liegen. Es ist demnach gerechtfertigt, Vertrauen in die Berechnung zu haben und vorsichtig mit Messungen zu sein. (www.bmu.de).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.7			<p>Maßnahmen anzugreifen und umzusetzen um den Lärm zu mindern. Ich meine es gab genügend Zeit dafür ! Zur Info: Ein umsetzen eines Schildes von etwa 50 Meter stellt für mich kein umsetzen dar.</p> <p>9.1 Baulicher Lärmschutz ich zitiere: Soweit aktiver Schallschutz nicht machbar ist-städtebauliche Planung, NutzenKosten-gründe -, kommt passiver Schallschutz in Betracht. Lärmschutzmaßnahmen erfolgen an der baulichen Anlage (Objekt-schutz).</p> <p>Meinung: Da mir aktiver Schallschutz im Ort nur aus den seit Jahren herrschenden Diskussionen bekannt ist und nicht an umgesetzten Maßnahmen weiß ich nicht warum wir direkt bei Punkt 14 Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastung gleich den Unterpunkt: Festsetzung einer Lärmschutzwand (2m Höhe) aus Lärmschutzgründen für den Bereich B33 entlang der Bebauung Mönchweiler (ca. 1200m) drin haben ?</p> <p>Wo bitte sind die ganzen auch schon im Vorfeld besprochenen anderen Punkte aufgelistet ? Die die kostengünstiger sind, die schnell umgesetzt werden können, die vielleicht auch schon so viel Abhilfe schaffen das eine Mauer gar nicht von Nöten ist ! Wir sind damals auch auf den Zug der bezuschussten Schallschutzfenster mit aufgesprungen und sind zufrieden ! Warum muss es gleich das größter aller Maßnahmen sprich Mauer sein ?</p>	<p>Mit der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in Stufe 3 soll die tatsächliche Umsetzung wirksamer Maßnahmen forciert werden. Das Versetzen eines Ortsschildes ist an fachrechtliche Vorgaben gebunden (welche hier nicht gegeben sind).</p> <p>Die Wirkungsanalyse im Bereich B 33 Mönchweiler zeigt, dass die Betroffenen durch eine Geschwindigkeitsreduzierung von Tempo 50 nicht vollständig reduziert werden können. Aufgrund dessen sind weitere Maßnahmen notwendig.</p> <p>Die wirtschaftlichen Belange werden berücksichtigt. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind kostengünstig umsetzbare Sofortmaßnahmen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.8			<p>Fazit: Lärmschutz ist wichtig ! Und ja, den sollten wir auch angehen, aber gemeinsam und mit einem wirtschaftlichem Interesse, was bringt es Jahre über eine kostenintensive Mauer zu diskutieren um sie letztendlich dann doch aufgestellt zu sehen und im Enddefekt ist sie durch Umstrukturierungen im Verkehr und der Mobilität vielleicht nutzlos !?</p> <p>Außerdem ist der Verkehr Innerorts um ein vielfaches schlimmer und gerade das Schild „Anlieger frei“ in der Friedenstraße bringt in diesem Fall überhaupt nichts denn hier sehe ich und meine Familie das eigentliche Hauptproblem da hier auch wie in Punkt 2.1 Lärm und Lärmquellen beschriebene Problem des Stop and Go's eine großer Lärmbelastung darstellt.</p> <p>Die Anwohner der Friedenstraße die nicht direkt an der B33 wohnen haben ja durch uns schon eine „Mauer“ und sind dennoch nicht zufrieden. Hier sollte ein Umdenken stattfinden ! Des weiteren sollten sich diese Leute in unser Lage versetzen wie sie sich fühlen würden wenn ihnen die Sicht und Bewegung und diverse andere Dinge die durch das stellen einer Mauer entzogen werden wurde. Ich verstehe das der gesamte Ort unter der Lärmlast leidet und das das Wohl des einzelnen nicht übergeordnet der Mehrheit steht. Aber überlegt euch folgendes, die Mehrheit nämlich der Deutsche Staat wird die Mauer bezahlen nur für 3000 Einwohner der Gemeinde Mönchweiler und ich denke nicht das die Steuerzahler die z.B. in Villingen wohnen uns Mönchweiler-Einwohnern die Mauer bezahlen wollen vor allem deswegen nicht da die die selben Probleme haben und das nochmals schlimmer. Somit wurde der Spieß umgedreht und die Bedürfnisse einer</p>	<p>Innerorts wurden Maßnahmen im Zuge der L181 untersucht und festgesetzt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Minderheit (Mönchweiler) überwiegen nun doch eine Mehrheit (deutscher Steuerzahler), also darf ich somit durchaus fordern das ich und meine Familie in unserem Garten keine Mauer haben wollen ! Und wenn wollen wir gefragt und einbezogen werden !</p> <p>Was ich damit sage ist folgendes: „Als ich mich dafür entschieden habe an die Bundesstraße zu ziehen war mir durchaus bewusst, dass das mit einer Lärmbelastigung verbunden ist. Und ich würde lieber meine 7 Sachen packen als anderen Leuten ungefragt eine Mauer vor den Latz zu knallen“.</p> <p>Diese Option steht jedem offen und belästigt keine anderen Leute !</p>	Kenntnisnahme.
II.1	Bürger:in 2	19.12.2021	<p>Im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit möchte ich als Betroffener folgende Stellungnahme abgeben und bitte Sie daher um Überprüfung der Anmerkungen im Rahmen der Abwägung!</p> <p>1. Zur Erfassung der Verkehrszahlen an der B33: Die im Jahre 2019 erhobenen Zahlen sind veraltet, ich bitte sie daher um die Verwendung aktueller Zahlen.</p>	<p>Die vorliegenden Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring 2020 sind geringer als die Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019. Aufgrund der Corona-Pandemie sind die Zahlen aus 2020 nicht repräsentativ. Zudem hat die Gemeinde 2021 eine Verkehrszählung durchgeführt. Auch dabei waren die Verkehrsmengen geringer als die Verkehrszahlen der SVZ 2019. Um das Verkehrsaufkommen nicht zu unterschätzen wurden zugunsten der Betroffenen die höheren Zahlen von 2019 als Grundlage für den Lärmaktionsplan verwendet.</p>
II.2			<p>2. Überproportionaler Anteil Schwerverkehr Nachts:</p>	<p>Der überproportionale nächtliche Schwerverkehrsanteil wurde berücksichtigt (vgl. Bericht, Tabelle 6): 7.3% am Tag und 11.8% in der Nacht.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>Bitte berücksichtigen Sie den überproportionalen Anteil des Schwerlastverkehrs insbesondere Nachts, da dieser sich in der vorgenommenen Lärmkartierung nicht bzw. nur unzureichend widerspiegelt.</p> <p>3. Lärmoptimierter Fahrbahnbelag B33: In den Ausführungen des Lärmaktionsplans wird davon gesprochen, dass bei der letzten Fahrbahnsanierung der B33 im Abschnitt Mönchweiler ein Lärm optimierter Fahrbahnbelag („Flüsterasphalt“) eingebaut wurde. Dies entspricht leider nicht den tatsächlichen Gegebenheiten! Nach der letzten Fahrbahnsanierung erklärte Bürgermeister Scheerer auf Anfrage, dass im Abschnitt Mönchweiler kein „Flüsterasphalt“, also lärmoptimierter Asphalt eingebaut wurde, da dieser Belag (nach Aussage des zuständigen Amtes) aufgrund der Witterungsverhältnisse im Schwarzwald sehr schnell verschleifen wurde. So sei lediglich auf der Höhe des Ifänge (Gemarkung Villingen-Schwenningen) ein derartiger Asphalt eingebaut. Dies kann man im übrigen sehr leicht am veränderten Fahrbahngeräusch beim drüber fahren auf der Höhe des Ifänge feststellen. So sind die durchgeführten Berechnungen zum Fahrbahnbelag im Abschnitt Mönchweiler falsch und müssen neu berechnet werden, da es hier keinen „Flüsterasphalt“ gibt.</p>	<p>Auf der B 33 wurde zuletzt im Jahr 2013 auf Länge der gesamten Ortsumfahrung Mönchweiler ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag mit dem Korrekturfaktor DStrO = - 2 dB(A) verbaut.</p>
II.4			<p>4. Nachts Tempo 50 auf der B33: Die berechneten Lärmemissionen nachts sowie die per Messung erhobenen Geschwindigkeiten im Bereich Mönchweiler nachts führen zu einem einzigen Schluss: im Abschnitt Mönchweiler der B33 Tempo 50 nachts!</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h festgesetzt. Die zuständigen Behörden</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.5			<p>Bitte wirken sie darauf hin, dass zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduzierung eine dauerhafte Anlage zur Geschwindigkeitsmessung installiert wird. Nur so kann die angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung (und dadurch Lärminderung) erfolgreich durchgeführt werden.</p> <p>5. Lückenschluss B523: Hier lässt sich anmerken, dass der geplante Lückenschluss in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans keine Berücksichtigung findet. Der Lückenschluss wird definitiv zu einer erheblichen Mehrbelastung durch Lärm führen, da das Fahrzeugaufkommen erheblich steigen wird. Daher fordere ich sie zum Schutz der betroffenen Bürger von Mönchweiler auf, diesen Sachverhalt entsprechend im fortgeschriebenen Lärmaktionsplan zu berücksichtigen.</p>	<p>den werden dazu angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit umzusetzen.</p> <p>Der Lückenschluss der B 523 ist nicht Thema der Lärmaktionsplanung. Sollte der Lückenschluss umgesetzt werden und folglich zu einem höheren Verkehrsaufkommen in Mönchweiler führen, wird dies entsprechend berücksichtigt werden (Lärmvorsorge, Stufe 4 der Lärmaktionsplanung).</p>
III.1	Bürger:in 3	20.12.2021	<p>Im Rahmen der Abwägung der in der förmlichen Beteiligung eingegangenen Einwände bitte ich Sie folgenden Aspekt mit einzubeziehen:</p> <p style="text-align: center;">Zahlen zur Verkehrsbelastung</p> <p>Dem letzten Verkehrsbericht von Baden-Württemberg (Jahresvergleich 2018/19: https://www.svz-bw.de/fileadmin/verkehrszaehlung/entwicklung/rpt-95-svz-iahrverq1-19-18.pdf) entnehme ich auf Seite 12: „Zwischen 1980 und 2019 ist der Verkehr ... auf den Bundesstraßen um +73,8 % von 8.371 auf 14.550 Kfz / 24 h gestiegen.“ Dabei ist zuzugestehen, dass der Löwenanteil der Zunahme noch im letzten Jahrhundert stattfand, aber immerhin auch in diesem Jahrhundert der Verkehr im Ländle jährlich um etwa ein Prozent</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>durchschnittlich zunimmt. Damit ist Baden-Württemberg bei der Verkehrsbelastung auf den Bundesstraßen im Vergleich der Flächen-Bundesländer mit großem Abstand Spitzenreiter.</p> <p>Der Verkehr auf der B33 wird im vorgelegten Bericht der Firma Rapp Trans AG in unserem Streckenabschnitt (St. Georgen- Villingen; Messstelle Schoren) für zuletzt 2019 mit 15.751 Kfz / 24h angegeben (Tabelle 1). Damit liegen wir hier tagtäglich noch um mehr als tausend Fahrzeugbewegungen über dem Ländle-Durchschnitt.</p> <p>Aber wie sind diese Zahlen eigentlich entstanden und zu bewerten? Ein Blick in die jährlichen Berichte zum Verkehrs-Monitoring in Ba-Wü zeigt für unsere Kartierungsstrecke folgende Entwicklungen: https://www.svz-bw.de/verkehrszaehlung/verkehrsmonitoring/ergebnisse/</p> <p>2000: 18.098 Kfz täglich, 2005: 16.920 Kfz täglich, 2010: 16.884 Kfz (kein Anstieg trotz der Landesgartenschau in VS?!). Dann: 2011: 17.452 Kfz -> durch Fortschreibung 2012: 17.503 Kfz durch Fortschreibung 2013: 17.791 Kfz -> durch Fortschreibung 2014: 18.371 Kfz -> durch Fortschreibung</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2			<p>2015: 13.959 Kfz! -»Hier keine Angabe wie die Zahl zustande kam, ob durch Zählung, Fortschreibung oder Hochrechnung, jedenfalls ist es ein signifikanter Abfall!</p> <p>2016: 14.692 Kfz -> durch Hochrechnung 2017: 15.706 Kfz -> durch Fortschreibung 2018: 15.257 Kfz -> durch Fortschreibung 2019: 15.751 Kfz -» durch Fortschreibung 2020: 13.408 Kfz ->durch Hochrechnung (Corona-Effekt? Diese aktuelle Angabe wurde im Rapp-Bericht noch nicht mit einbezogen).</p> <p>Fazit: Es ist nicht klar, wann es das letzte Mal eine echte Zählung in unserem B33-Streckenabschnitt gab.- Fortschreibungen scheinen tendenziell die Ergebnisse zu erhöhen, Hochrechnungen zu verringern. Was steckt dahinter? Wo sind die methodischen Unterschiede in den Berechnungen? Berücksichtigen wir die wahrscheinlich pandemiebedingte Zahl von 2020 nicht, bedeutet es aber trotzdem, dass von 2000 bis 2019 die Kfz-Bewegungen von 18.100 auf 15.750 um 13 Prozent abgenommen haben sollen. Das entspricht nicht meiner persönlichen Wahrnehmung! Können diese und die Statistik so voneinander abweichen? Aufgrund der methodischen Intransparenz ist eine Bewertung nicht einfach.</p>	<p>Amtliche Straßenverkehrszählung im 5 Jahres-Rhythmus.</p> <p>Im Bericht „<i>Straßenverkehrszählung in Baden-Württemberg – Darstellung der Methodik und Ergebnisse 2015 – 2017</i>“ wird die Vorgehensweise erläutert. Für die amtliche Zählstelle Nr. 7816 1100 (B 33 St. Georgen) wurde zuletzt 2015 eine Zählung durchgeführt. Pro Jahr werden an 1/5 der Zählstellen Zählungen durchgeführt. Für nicht gezählte Zählstellen müssen die Werte fortgeschrieben/hochgerechnet werden. Fortschreibungen sind fester Bestandteil der Verkehrsstatistik. Um allen Zählstellen flächendeckend plausible DTV-Werte zuordnen zu können, werden die nicht gezählten Zählstellen mittels geeigneter Rechenverfahren auf Basis der letzten durchgeführten Zählung fortgeschrieben. Basis der Hochrechnung von Kurzzeitzählungen auf den DTV-Wert sind die Dauerzählstellen. Mit ihnen werden kontinuierlich (365 Tage/24 Stunden) Daten zum allgemeinen Verkehrsaufkommen erhoben. Ihre Ganglinien dienen als Referenz zur Hochrechnung von Kurzzeitzählungen. Entsprechende Kennwerte werden bestimmt. Die Abnahme des Verkehrs kann mehrere Gründe haben (Um-/Ausbaumaßnahmen, städtebauliche Entwicklungen, gesellschaftliche Trends, Corona-Pandemie, etc.).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>c. Es wird nicht angegeben über welchen Zeitraum und in welchem Monat gemessen wurde, dies ist relevant, da große zeitabschnittabhängige Schwankungen, insbesondere beim Schwerlastverkehr bestehen.</p>	<p>Die Verkehrszahlen stammen aus der Fortschreibung der Verkehrszählung von 2015 (mehrere Zählzeiträume über das Jahr).</p>
IV.4			<p>d. Der Anteil des Schwerlastverkehrs 22-6 Uhr betrug bei durch die Gemeinde veranlassten Messungen bis zu 14%, im Zeitabschnitt 0-6 Uhr sogar 16%. Diese spezifischen Belastung nachts wird in der Lärmkartierung und Bewertung der durch Lärmimmissionen belasteten Bewohner nicht berücksichtigt.</p>	<p>Der überproportionale nächtliche Schwerverkehrsanteil wurde mit den Daten des Verkehrsmonitoring berücksichtigt (vgl. Bericht, Tabelle 6): 7.3% am Tag und 11.8% in der Nacht.</p>
IV.5			<p>2. Lärmoptimierter Fahrbahnbelag B33:</p> <p>a. Es wird angeführt, dass bei der letzten Belagssanierung der B33 im Abschnitt Mönchweiler ein lärmoptimierter Belag eingebaut wurde und folglich bei den Emissionen-2dB verrechnet werden. Welcher Straßendeckenschichttyp (SDT) eingebaut wurde wird nicht ausgeführt. Zur genauen Berechnung ist dies jedoch erforderlich, da abhängig vom Typ erheblich abweichende Lärmreduzierungen zu erzielen sind.</p>	<p>Der Fahrbahnbelag im Bereich B 33 Mönchweiler wurde zuletzt im Jahr 2013 erneuert. Als Asphaltdeckschicht wurde seinerzeit ein Asphaltbeton 0/ 11 S (AC 11 DS) mit feiner Splittabstreuung (1/3 mm Edelsplitt) verbaut.</p>
IV.6			<p>b. Nach meinem Kenntnisstand wurde der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags zwar diskutiert, jedoch auf Grund der geringen Widerstandsfähigkeit bei Witterungsbedingungen, wie sie im Schwarzwald herrschen, nicht eingebaut. Sollte diese der Fall sein, sind die Berechnungen falsch.</p>	<p>Es wurde kein offenporiger Belag eingebaut (-5 dB(A)).</p>
IV.7			<p>3. Entwicklung der Betroffenenheiten: Weshalb ist die Anzahl der vom Lärm betroffenen Personen im Verlauf der Jahre von Untersuchung zu Un-</p>	<p>Unbekannt (ehemalige Untersuchungen wurden nicht durch Rapp durchgeführt).</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.8			<p>tersuchung geringer geworden? Ohne dass es relevante Änderungen der Anzahl der Bewohner/Wohneinheit oder Wegfall von Wohneinheiten gab?</p> <p>4. Im Kooperationserlass BW 2018 werden Lärmimmissionspegel von >65dB tags und >55 dB nachts als gesundheitskritisch festgelegt. Das ist nicht nachvollziehbar, da die im gleichen Jahr von der Weltgesundheitsorganisation veröffentlichten „Leitlinien für Umgebungslärm für die Europäische Region“ für den Verkehrslärm bereits >53 dB tags und 45dB nachts als gesundheitsschädlich einstuft. Die Schwellenwerte die der Berechnung diese Lärmaktionsplans zu Grunde liegen sind somit erheblich zu hoch angesetzt und schützen die Bewohner nur unzureichend vor gesundheitlichen Schäden. Das Land Baden-Württemberg kommt somit seiner Verpflichtung zum Schutz der Bevölkerung vor Verkehrslärm nicht ausreichend nach.</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung richtet sich nach den Inhalten des Kooperationserlass 2018 des Landes Baden-Württemberg. Die neue Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob eine sog. Gefahrenlage besteht, an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV. Werden diese Werte überschritten, haben die Betroffenen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme. Somit ist die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV in die Abwägung mit einzustellen</p>
IV.9			<p>5. Art. 8 Abs. 7 UAbs. 1 Umgebungs-lärmRL weist ausdrücklich darauf hin, dass ortskundige Hinweise aus der Bevölkerung bei der Erstellung von Maßnahmen zur Lärminderung berücksichtigt werden sollen. Aus diesem Grund weise ich Sie ausdrücklich darauf hin, dass besonders der nächtliche Schwerlastverkehr von 2-6 Uhr, welcher impulsartige, besonders belastende Lärmemissionen und -immissionen verursacht, keine Berücksichtigungen bei den Berechnungen findet. In der Zeit von 2-6 Uhr fahren zwischen 20 und 60 LKW/Stunde mit entsprechenden Lärmemissionen über die B33 (Quelle: Verkehrszählung 2017). Genau dieser Lärm ist jedoch nachts extrem gesundheitsschädlich und muss somit gesondert berücksichtigt</p>	<p>Der überproportionale nächtliche Schwerverkehrsanteil wurde mit den Daten des Verkehrsmonitoring berücksichtigt (vgl. Bericht, Tabelle 6): 7.3% am Tag und 11.8% in der Nacht. Festgesetzt ist eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h, die die nächtlichen Betroffenen > 55 dB(A) von 36 auf 21 senken würde.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.10			<p>werden. Außerdem kommt es vor allem nachts zu erheblichen Geschwindigkeitsüberschreitungen mit entsprechenden Lärmemissionen. Dringend erforderlich ist somit als erster Schritt zur Reduktion des Verkehrslärms auf der B33, eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts auf 50 km/h und gleichzeitige Errichtung einer kontinuierlichen Geschwindigkeitsüberwachungsanlage.</p> <p>6. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sollen gegenwärtig bereits absehbare Entwicklungen, welche in näherer Zukunft anstehen berücksichtigt werden. Dies geschieht jedoch nicht. Der geplante Lückenschluss der B523, welcher nach Verkehrsprognosen zu einer deutlichen Mehrbelastung für die B33 im Bereich Mönchweiler führen wird, findet in dieser Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Mönchweiler keine Berücksichtigung. Diese ausdrückliche Forderung des Gesetzgebers wird nicht erfüllt. Auf Grund der Prognosen ist zu erwarten, dass sich die Betroffenheiten erheblich erhöhen. Somit ist diesem Sachverhalt im aktuellen Lärmaktionsplan unbedingt Rechnung zu tragen.</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird die aktuelle Verkehrsbelastung berücksichtigt. Sollte sich diese innerhalb der nächsten Jahre erhöhen, wird dem in der darauffolgenden Stufe 4 der Lärmaktionsplanung Rechnung getragen. Zudem sind die verwendeten Verkehrszahlen aus dem Jahr 2019 bereits höher als die tatsächlich gezählten Verkehrsmengen aus dem Jahr 2021.</p>
V.1	Bürger:in 5	22.12.2021	<p>Wir geben bezüglich der Beteiligung der Öffentlichkeit am Lärmaktionsplan Stufe 3 als betroffenes Gemeindeglied von Mönchweiler unsere Stellungnahme ab.</p> <p>1. Unserer Ansicht nach ist kein Sinken der Verkehrslast zu erwarten. Seit Jahren wird die Strecke von Offenburg über Hornberg zur A8 kontinuierlich ausgebaut. Hierzu gehört auch der geplante Lückenschluss der B</p>	<p>Im Lärmaktionsplan wird die aktuelle Verkehrsbelastung berücksichtigt. Sollte sich diese innerhalb der nächsten Jahre erhöhen, wird dem in der darauffolgenden Stufe 4 der Lärmaktionsplanung Rechnung getragen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>523. Dieser Ausbau hat zum Ziel, dass hier der Verkehr und insbesondere auch der Schwerlastverkehr vermehrt fließen soll. Zudem sehen wir die Verkehrszahlen von 2019 als veraltet an. Messungen der Gemeinde ergaben andere Ergebnisse.</p>	<p>Die Ergebnisse der Verkehrszählung der Gemeinde aus dem Jahr 2021 sind geringer als die Verkehrszahlen der SVZ 2019. Um das Verkehrsaufkommen nicht zu unterschätzen (Corona-Pandemie) wurden als Grundlage für den Lärmaktionsplan die höheren Zahlen von 2019 verwendet.</p>
V.3			<p>2. Unseres Wissens war ein sogenannter „Flüsterbelag“ im Gespräch, wurde aber nie aufgetragen.</p>	<p>Der Fahrbahnbelag im Bereich B 33 Mönchweiler wurde zuletzt im Jahr 2013 erneuert. Dieser bewirkt eine Lärmpegelreduzierung von -2 dB(A).</p>
			<p>3. Für uns ist unverständlich, dass sich die Anzahl der betroffenen Personen verringert haben soll oder sich künftig verringern sollte. Die angrenzenden Straßen an die B 33 (Friedenstraße, Eintrachtstraße) befinden sich im Generationenwechsel und werden dadurch künftig eher mehr Personen beheimaten als die letzten Jahre. Zudem ist Mönchweiler durch ein ständig wachsendes Gewerbegebiet und immer wiederfrisch erschlossene Neubaugebiete eine Gemeinde, die auf Wachstum ausgelegt ist. Somit ist zu erwarten, dass die Zahl der Betroffenen steigen wird.</p> <p>Wir in der Stoffels Wiese werden nicht als Betroffene benannt. Dies ist nicht richtig. In den frühen Morgenstunden ist vor allem der Schwerlastverkehrs eine immense Belastung. Insbesondere bei Westwind ist der Verkehr auch für uns eine starke Belastung.</p>	<p>Die Reduzierung der Betroffenenheiten im Bereich der B 33 Mönchweiler möglicherweise auf den Einbau des lärmoptimierten Fahrbahnbelags zurückzuführen.</p> <p>Die berechneten Lärmpegel in der „Stoffels Wiese“ liegen deutlich unter den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts).</p>
V.4			<p>4. In Punkt 1.4 des Lärmaktionsplans werden all die bereits vor längerer Zeit beschlossenen Maßnahmen, die</p>	<p>Die im LAP der Stufe 2 ehemals beschlossenen Maßnahmen können (teilweise) aus fachrechtlichen Gründen nicht umgesetzt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>uns Bürgern Entlastung bezüglich des Lärms bringen sollen, aufgezehrt. Sie würden uns Bürgern helfen. Wir bemängeln, dass sich die Umsetzung dieser Maßnahmen derart verzögert. Ein Grund hierfür ist uns nicht ersichtlich.</p> <p>Wir bitten darum, unsere Stellungnahme im Rahmen der Abwägung und Entscheidung zu berücksichtigen.</p>	<p>Der aktuelle Plan Stufe 3 ersetzt den alten Plan.</p>