

**Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	<b>Gemeinde Fröhnd</b>	31.05.2016	Wir nehmen Bezug auf Ihre Anhörung vom 19. Mai 2016 und teilen Ihnen folgendes mit:  Die Gemeinde Fröhnd ist vom Lärmaktionsplan der Stadt Zell im Wiesental nicht betroffen. Wir erheben demnach keine Einwendungen.	Kenntnisnahme.
II.	<b>Regionalverband Hochrhein-Bodensee</b>	06.06.2016	Wir bedanken uns für die Beteiligung am Lärmaktionsplan der Stadt Zell im Wiesental.  Seitens des Regionalverbandes Hochrhein-Bodensee bestehen keine Anregungen und Bedenken.  Für das weitere Verfahren wünschen wir Ihnen viel Erfolg.	Kenntnisnahme.
III.1	<b>SBB GmbH</b>	07.06.2016	Die SBB GmbH ist Betreiber der RABe 521 (Flirt). Dieses Fahrzeug fährt im 30 Minuten Takt den Bahnhof Zell im Wiesental an. Die Ein- wie Ausfahrgeschwindigkeit ist auf 60 km/h durch die Infrastruktur begrenzt. Somit fahren wir grundsätzlich ohne eine nennenswerte Lärmimmission in den Bahnhof Zell ein und aus.	Kenntnisnahme.
III.2			Auch bei voller Geschwindigkeit entstehen durch das elektrisch angetriebene Fahrzeug nur sehr geringe Lärmimmissionen. Die am Ortsausgang befindliche P-Tafel, die den Lokführer verpflichtet ein entsprechendes Signal zu geben, liegt im Verantwortungsbereich der DB - Netz. Aus unsere Sicht kann aktuell auch nicht auf das Signal verzichtet werden. Es ist auf Grund der Lage des folgenden Bahnübergangs und der fehlenden Übersicht erforderlich.	Das Signal wird in der Bevölkerung als sehr störend wahrgenommen. Eine Verbesserung unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte muss außerhalb des Lärmaktionsplans mit der DB-Netz erörtert werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Sollten Sie weitere oder von uns nicht erkannte Lärmproblematiken aus dem Betrieb unserer Fahrzeuge erkennen, wären wir für diese Hinweise dankbar.	
IV.1	<b>Deutsche Bahn AG</b>	15.06.2016	<p>Gegen ihre Lärmaktionsplanung erheben wir keine Einwände.</p> <p>In Zell endet die Bahnstrecke 4400 Basel Bad Bf - Zell (Wiesental). Hierbei handelt es sich um eine planfestgestellte Haupteisenbahnstrecke des Bundes.</p> <p>Seit dem 1. Januar 2015 ist das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplanes für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit zuständig. Daher enthält der Lärmaktionsplan der Stadt Zell im Wiesental keine Maßnahmen für den Schienenverkehr.</p>	Kenntnisnahme.
IV.2			<p>Für Bestandstrecken gibt es das freiwillige Lärmsanierungsprogramm des Bundes. Ein Rechtsanspruch auf die Bundesmittel aus dem Lärmsanierungsprogramm besteht nicht. Im Lärmsanierungsprogramm sind nur Gebäude begünstigt, die vor dem 01.04.1974 (Inkrafttreten des Bundesimmissionsschutzgesetzes) errichtet wurden. Bundesweit werden zunächst diejenigen Streckenabschnitte saniert, bei denen die Lärmbelastung besonders hoch ist und bei denen besonders viele Einwohner betroffen sind. Aufgrund dieser Kriterien ist die Stadt Zell derzeit nicht im freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes enthalten.</p>	Kenntnisnahme.
	<b>Südbadenbus</b>	16.06.2016	Wir betreiben als Verkehrsunternehmen im ÖPNV die Linie 7300. Diese Linie verbindet das Dreiländereck und die Mittelzentren des Wiesentals mit den Wohnorten des Oberen Wiesentals und den Tourismusgebiete-	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.			<p>ten rund um den Feldberg. Auf der Hauptachse zwischen Zell und Todtnau besteht ein 1/2 Stundentakt, im weiteren Verlauf verkehrt die Linie stündlich zwischen Todtnau und Titisee.</p> <p>In Zell im Wiesental befindet die Hauptanschlussrelation zur S-Bahn aus/nach Basel. Des Weiteren bedient die Linie 7300 Anschlüsse zur Linie 7306 in Schönau, zur Linie 7215 und 7321 in Todtnau, sowie getaktete Anschlüsse zu DB-Regio in Bärental und Titisee. Dadurch ergibt sich für den Fahrplan und die Fahrzeiten ein eng gesteckter Rahmen.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie dies bei zukünftig geplanten Einführungen von weiteren Reduzierungen der Höchstgeschwindigkeit innerhalb des Lärmaktionsplans liegender Straßenabschnitte. Um, wie oben beschrieben, die jeweiligen Anschlüsse mit größtmöglicher Garantie für die Fahrgäste zu gewährleisten, behalten wir uns vorsorglich eine Änderung der Linienführung im Stadtgebiet vor.</p>	<p>Wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt. Fahrpläne sind den veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend anzupassen. Für die Fahrzeiten des ÖPNV sind die zulässigen Geschwindigkeiten innerorts aufgrund der häufigen Halte allgemein von zweitrangiger Bedeutung.</p>
VI.1	<b>Zeller Bergland Tourismus e.V.</b>	27.06.2016	<p>Mit diesem Gutachten sind wir als nicht Fachleute überfordert.</p> <p>Wir vom Zeller Bergland Tourismus schlagen vor: ab Einfahrt Mitte und Einfahrt Nord Geschwindigkeitsbegrenzungsschilder 30 km/h aufzustellen, aus Richtung Adelsberg schon existent.</p> <p>Damit gilt in der ganzen Stadt die rechts vor links Regelung und erlaubt so von sich aus schon kein schnelleres Fahren.</p>	<p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf der L 140 wird im weiteren Verfahren geprüft werden. Insofern die Maßnahme wirksam und verhältnismäßig ist, kann sie im Lärmaktionsplan festgesetzt werden.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h hat nicht automatisch eine Vorfahrtsregelung „rechts vor links“ zur Konsequenz. Innerhalb Tempo-30-Zonen ist die Vorfahrt nach § 8 StVO grundsätzlich durch die Regel „rechts vor links“ festgelegt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			Für Atzenbach sehen wir keinen Grund die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu senken, solange in der Kirchstraße 50 km/h erlaubt sind.	Bei der im weiteren Verfahren folgenden Abwägung und ggf. Festsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen der Geschwindigkeitsbeschränkung werden die Anzahl der Betroffenen, die Höhe der Belastung und die Verkehrsfunktion des jeweiligen Straßenabschnittes berücksichtigt.
VI.3			Die wohl im Moment noch am meisten empfundene störende Lärmquelle ist die S-Bahn welche morgens ab 4:30 bis 0:30 Uhr in der Nacht ½ stündlich pfeift. Sie wird extrem laut in der Schwarznau und Liebeck aber auch in der Stadt und ist je nach Wetterlage bis zum Gasthaus Wilder Mann und noch weiter zu hören. Warum kann das Problem nicht mit zeitgemäßer Technik gelöst werden?	Die am Ortsausgang befindliche P-Tafel verpflichtet den Lokführer ein pfeifendes Signal zu geben um die Benutzer eines technisch nicht gesicherten Bahnübergangs (B 317) vor dem herannahenden Zug zu warnen. Das erwähnte Bahnübergangssignal „Pfeiftafel“ liegt im Verantwortungsbereich der DB – Netz AG. Eine Verbesserung unter Berücksichtigung der Sicherheitsaspekte muss außerhalb des Lärmaktionsplans mit der DB-Netz erörtert werden.
VI.4			Leider besteht eine Verpflichtung den Schienenverkehrslärm in den Lärmaktionsplan einzubeziehen aus uns unbegreiflichen Gründen nicht.	Aufgrund einer Streckenbelastung von weniger als 30.000 Zügen/pro Jahr besteht für die Stadt keine Verpflichtung zur Betrachtung des Schienenverkehrslärms der Wiesentalbahn.
VI.1	<b>Regierungspräsidium Freiburg</b>	27.06.2016	Für die Möglichkeit zur Stellungnahme zum Entwurf des Lärmaktionsplanes bedanken wir uns. Die Abteilung 4 nimmt in Wahrnehmung der Aufgaben als höhere Straßenbau-und Verkehrsbehörde für die Bundesstraßen in den Ortsdurchfahrten B 317 (Zell, Atzenbach, Mambach, Mühlschau) sowie für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen L 140 (Zell) und L 146 (Mambach) Stellung.  Wir bitten darüber hinaus um weitere Beteiligung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplanes.  Da noch keine konkreten Maßnahmen benannt sind, kann zum Entwurf des Lärmaktionsplanes nur allge-	Eine weitere Beteiligung am Verfahren der Lärmaktionsplanung der Stadt Zell im Wiesental ist im Rahmen des Förmlichen Beteiligungsverfahrens vorgesehen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<p>mein Stellung genommen werden.</p> <p>Grundsätzlich ist zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97- für die Gewährung von Zuschüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen erfüllt sind:</p>	<p>Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich auszugestalten.</p> <p>Passive Maßnahmen, wie sie im Zuge der Lärmsanierung umgesetzt werden, sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien.</p>
VII.3			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung</li> <li>• Errichtung der Gebäude vor dem 01.04.1974</li> <li>• noch keine passiven Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt.</li> </ul>	<p>Die UmgebungslärmRL und das BImSchG geben den zuständigen Gemeinden auf, Menschen in ihrer konkreten Lärmbelastungssituation von Umgebungslärm zu entlasten und hier vor zu schützen. Die Realisierung früherer Lärminderungsmaßnahmen entbindet die Gemeinde von dieser europarechtlich vorgegebenen Aufgabe nicht, wenn gleichwohl die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (LDEN 65 dB(A) und LNight 55 dB(A) überschritten sind.</p>
VII.4			<p>Maßgebend für die fachliche Bewertung sind die Beurteilungspegel, ermittelt nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen - RLS-90.</p>	<p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die RLS-90 diesen Vorgaben nicht entsprechen, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i. V. m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf den RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Sie ist bis zur Umsetzung der Richtlinie zur Festlegung gemeinsamer Lärmbewertungsmethoden (Richtli-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			<p>Explizit weisen wir darauf hin, dass entsprechend dem sog. Kooperationserlass (Schreiben des MVI vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75, Kapitel C) § 47d Abs.6i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt.</p>	<p>nie 2015/996 vom 19.05.2015, ABI. EU L 168/1 vom 01.07.2015) in der Lärmaktionsplanung die einzig zulässige Bewertungsmethode zur Berechnung der Lärmindizes an Straßen. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend.</p> <p>Für das Straßenverkehrsrecht verweist das in Baden-Württemberg zuständige MVI in seinem Kooperationserlass vom 23.03.2012 auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 und die dort niedergelegten „Orientierungswerte“ von 70 dB(A) L<sub>Day</sub> (6<sup>00</sup> bis 22<sup>00</sup> Uhr) und 60 dB(A) L<sub>Night</sub> (22<sup>00</sup> bis 6<sup>00</sup> Uhr). Demnach sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen erst ab Überschreiten dieser Werte in Betracht kommen, da erst dann die erforderliche besondere örtliche Gefahrenlage i.S.v. § 45 Abs. 9 StVO vorläge. Gleichzeitig stellt das MVI klar, dass es sich bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 nur um eine „Orientierungshilfe“ handelt (so auch ausdrücklich die Einleitung der Richtlinien), die zwar grundsätzliche Wertungen enthalten, aber auch andere Wertungen zulassen, sofern sie fachlich begründet sind (Vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung, Schreiben vom 23.03.2012, S. 6).</p>
VII.6			<p><u>Lärmmindernde Fahrbahnbeläge</u> Zwischenzeitlich liegen Ergebnisse von Erprobungsstrecken vor, bei denen mit einem SMA LA und einem AC D LOA auch innerorts Lärminderungen im Mittel von 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 30 km/h bis 50 km/h erreicht werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die „Handlungsempfehlung für</p>	<p>Die Handlungsempfehlung ist der Stadt bekannt und wird im Bericht zur Frühzeitigen Beteiligung Stand 15. Januar 2016 unter Kapitel 8.1.1 erwähnt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.7			<p>den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich" vom 17.07.2015, wonach im Regelfall dennoch bei erheblicher Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte nach nationalem Recht und entsprechend der Belastung nach wie vor nur ein SMA 8 oder AC 8 zum Einsatz kommen sollte.</p> <p>Im Rahmen der Zustandserfassung für Bundes- und Landesstraßen 2013 wurden die Ortsdurchfahrten B 317 Zell, Atzenbach, Mambach, Mühlschau sowie für die Ortsdurchfahrten der Landesstraßen L 140 Zell und L 146 Mambach durch das MVI nicht priorisiert. Darum sind auf absehbare Zeit im Zuge von Erhaltungsmaßnahmen keine Deckenerneuerungen in diesem Bereich möglich.</p>	Kenntnisnahme.
VII.8			<p><u>Geschwindigkeitsreduzierung</u></p> <p>Aus Sicht der Höheren Straßenverkehrsbehörde weisen wir darauf hin, dass für die Aufnahme von verkehrsrechtlichen Maßnahmen, in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen oder sonstige Verkehrsverbote, die nach dem Lärmaktionsplan zuständige Straßenverkehrsbehörde für die B 317, L 140 und L 146 - hier das Landratsamt Lörrach - prüfen muss, inwieweit die rechtlichen Voraussetzungen nach der Straßenverkehrsordnung, den Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr bzw. dem Kooperationserlass vorliegen (siehe hierzu die Ausführungen unter Ziffer 8.2.1 des Lärmaktionsplan, Stand 15.01.2016).</p> <p>Für die Anordnung dieser verkehrlichen Maßnahmen</p>	Die Stellungnahme der unteren Straßenverkehrsbehörde liegt der Stadt Zell im Wiesental vor – siehe hierzu Stellungnahme Nr. IX.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.9			aus Lärmschutzgründen benötigt die Untere Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung der Höheren Straßenverkehrsbehörde. Einen Rechtsanspruch auf die Umsetzung einer im Aktionsplan festgelegten Maßnahme hat die Gemeinde insbesondere in den Fällen nicht, wo dies aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen nicht möglich ist.	Werden Lärminderungsmaßnahmen rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt, sind die Maßnahmen nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG umzusetzen.
VIII.1	<b>IHK Hochrhein Bodensee</b>	28.06.2016	Die Stadt Zell im Wiesental ist von Umgebungslärm betroffen, insbesondere entlang der B 317, die mit einem sehr hohen Verkehrsaufkommen belastet ist. Die Hauptbelastungsbereiche sind ausführlich in den vorgelegten Unterlagen dargestellt. Die Stadt Zell im Wiesental verfolgt mit dem Lärmaktionsplan das Ziel eines umfassenden Umgebungslärmschutzes, vor allem soll der Straßenverkehrslärm entlang der B 317 und der L 140 gemindert werden.	Die Verhältnismäßigkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen entlang der B 317 und L 140 wird im weiteren Verfahren im Rahmen der Wirkungsanalyse und Abwägung geprüft werden.
VIII.2			Die B 317 ist neben der A 98 eine der wichtigsten Verbindungen in der Region Hochrhein-Bodensee und damit ein entscheidender Standortfaktor. Das damit verbundene Verkehrsaufkommen ist daher sehr hoch und führt in den Hauptverkehrszeiten regelmäßig zu erheblichen Staus und Verkehrsbehinderungen. Aufgrund der nur punktuellen Überschreitung der Maßnahmenwerte in den einzelnen Bereichen entlang der B 317 und der L 140, ist eine Geschwindigkeitsreduzierung nur in der Ortsdurchfahrt Atzenbach sinnvoll.	
			Werden die Auslösewerte abgesenkt und damit eine Geschwindigkeitsreduzierung in weiteren Bereichen auf ganztägig 30 km/h und im Bereich nördlich des Wasserkraftwerkes in Mambach auf ganztägig 50 km/h angestrebt, muss beachtet werden, dass nach Realisierung der Maßnahmen das entsprechende Ver-	Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes ist allgemein nicht von der zulässigen Geschwindigkeit abhängig. Die sich ergebenden Zeitverluste werden in der Abwägung berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.3			<p>kehrsaufkommen noch angemessen bewältigt werden kann, der Verkehr nicht weiter ins Stocken gerät und ortsansässige Unternehmen weiterhin problemlos angefahren werden können. Wie im Entwurf angedacht, sollte geprüft werden, ob eine geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf ganztägig 40 km/h bereits zu einer ausreichenden Lärmreduzierung führt.</p> <p>Die angedachten baulichen Lärmschutzmaßnahmen (Einbau eines lärmoptimierten Fahrbelages, Erneuerung des Fahrbelages, Errichtung von Lärmschutzwänden, etc.) sind unbedingt weiterzuerfolgen, um vor allem eine sinnvolle Lärmreduzierung für die Wohnbebauung zu erreichen.</p> <p>Stop-and-go-Verkehr, vor allem in der Nacht, ist auch bei einer Tempo 30-Regelung eine Belastung für die Anwohner. Stop-and-go-Verkehr kann vermieden werden, wenn die Schaltung der Lichtsignalanlagen optimiert erfolgt und somit einen ruhigen Verkehrsfluss garantiert. Bei der Nichtanpassung entsteht stockender Verkehr und würde die Maßnahmen zur Lärmreduzierung obsolet machen.</p>	<p>Entlang der B 317 Gemarkung Zell im Wiesental findet sich lediglich eine bedarfsgeregelte Lichtsignalanlage für das erleichterte Queren der Bundesstraße für Fußgänger- und Radverkehr.</p>
VIII.4			<p>Die Wirtschaft im Dreiländereck stellt viele Arbeitsplätze, die Triebfeder des Wohlstands in der Region ist. Damit die Unternehmen weiter wettbewerbsfähig bleiben und im drohenden Fachkräftemangel nicht ins Hintertreffen geraten, braucht es attraktive Verbindungen zu ihren Betriebsstätten. Hier spielt die B 317 eine entscheidende Rolle. Daher darf die Verkehrsfunktion dieser Bundesstraße durch ein Durchfahrts- oder Nachtfahrverbot für Lkw nicht gestört werden. Solche Verbote ziehen massive Beeinträchtigungen für die regionale Wirtschaft nach sich, die Erreichbarkeit der</p>	<p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung sind entlang der B 317 keine Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten (z.B. Nachtfahrverbot für Lkw) geplant.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.5			<p>Produktionsstandorte und der Absatzmärkte würden deutlich erschwert werden. Entlang der B 317 wären von einem Durchfahrts- oder Nachtfahrverbot für die Region bedeutende Unternehmen, wie z.B. Benninger Automation GmbH, BenningerZell GmbH, Mahle Ventiltrieb GmbH, ZELLAEROSOL GmbH, massiv nachteilig betroffen. Wir weisen darauf hin, dass für ein Lkw-Verbot umfangreiche Untersuchungen wie eine Vorher- und Nachher-Untersuchung mit Verkehrsbelastungen und einer Lärmberechnung erforderlich sind. Hinzu kommt, dass die Verlagerung auf andere Strecken eingehend untersucht und belegt werden muss. Zur Ermittlung der Verkehrsbelastungszahlen gehören auch der Ziel- und Quellverkehr sowie der Durchgangsverkehr.</p>	
VIII.6			<p>Ein grundsätzliches Durchfahrtsverbot und ein Nachtfahrverbot für Lkw lehnen wir daher ab. Wir regen stattdessen an, anstelle dieser Verbote, lärmoptimierte Asphaltmaßnahmen umzusetzen und in aktiven oder passiven Schallschutz zu investieren.</p> <p>Die Ausweitung und Optimierung von ÖPNV-Angeboten und die Förderung von Fußgänger- und Radfahrerverkehr begrüßen wir ausdrücklich</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
IX.1	<p><b>Landratsamt Lörrach, Fachbereich Umwelt</b></p>	<p>30.06.2016</p>	<p><b>1. Immissionsschutz/Gewerbe</b> Es bestehen keine Anregungen oder Bedenken.</p> <p><b>2. Wasser/Abwasser Oberflächengewässer</b> Keine Betroffenheit.</p> <p><b>Grundwasserschutz</b> Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p><b>Abwasserbeseitigung</b> Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.</p> <p><b>3. Altlasten/Bodenschutz</b> Es bestehen keine Anmerkungen.</p>	
IX.2	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Bau-recht	30.06.2016	Keine Betroffenheit.	Kenntnisnahme.
IX.3	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Landwirtschaft & Naturschutz	30.06.2016	<p>Förderung &amp; Struktur: Aus landwirtschaftlicher Sicht bestehen keine Bedenken oder Anregungen.</p> <p>Naturschutz: Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.</p>	Kenntnisnahme.
IX.4	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Waldwirtschaft	30.06.2016	Bei dem geplanten Lärmaktionsplan erfolgen keine Eingriffe in den Wald. Die untere Forstbehörde ist somit nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
IX.5	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Vermessung & Geoinformation	30.06.2016	Es bestehen keine Bedenken oder Anregungen.	Kenntnisnahme.
IX.6	Landratsamt Lörrach, Fachbereich Straßen	30.06.2016	Für Kreisstraßen werden im Lärmaktionsplan Zell i. W. keine baulichen Maßnahmen vorgeschlagen. Von daher bestehen keine Bedenken und Anregungen.	Kenntnisnahme.
IX.7	Landratsamt	30.06.2016	Generell bestehen gegen die vorgeschlagenen umfas-	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.8	<b>Lörrach, Fachbereich Gesundheit</b>		<p>senden Lärmschutzmaßnahmen keine Bedenken. Die geplanten Maßnahmen sind logisch und nachvollziehbar dargestellt.</p> <p>Ziel der EG - Umgebungslärmrichtlinie ist eine Erfassung der Lärmbelastung durch Lärmkarten, eine Information der Öffentlichkeit darüber und eine Aufstellung der Aktionspläne bei problematischen Lärmsituationen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit. Darüber hinaus sollen Gebiete mit geringer Lärmbelastung erhalten bleiben.</p> <p>Hauptlärmquelle ist in Zell im Wiesental der Straßenverkehr insbesondere auf der B 317. Auf dem Gemarkungsgebiet von 36,13 km<sup>2</sup> leben rund 6100 Einwohner, Stand 2014. Die Betroffenheit nach Rechengebieten wurde in Tab. 3 sehr gut dargestellt und dürfte max. 10% der Bewohner betreffen.</p>	<p>Die Betroffenheiten nach der Rechenvorschrift VBEB sind wesentlich geringer als die in den belasteten Gebäuden wohnenden Einwohner. Eine Tabelle, welche die realen Betroffenheiten in Form von in den Wohngebäuden gemeldeten Einwohner ausweist, wird im Bericht zur Förmlichen Beteiligung ergänzt werden.</p>
IX.9			<p>Es wird gebeten, zu berücksichtigen, dass lärmvermeidende Anstrengungen in sensiblen Bereichen (z. B. Kindergärten, Schulen) eine enorme Bedeutung haben, und nach Erachten des Fachbereichs Gesundheit einem hohen Handlungsbedarf unterliegen: „Die häufigsten nicht-auditiven Gesundheitsschäden durch Lärm sind die kognitive Beeinträchtigung, Schlafstörungen und kardiovaskuläre Probleme. Die Einschränkungen der kognitiven Performance insbesondere von Kindern ist nachgewiesen: Mehr als 20 Studien belegen den negativen Zusammenhang zwischen Lärm und mentaler Entwicklung, Kommunikationsprobleme, Aufmerksamkeitsstörung, erhöhte Erregbarkeit, Lernschwierigkeiten, Frustration und Schlafstörungen.“ Lancet 2014;383:1325-1332</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.10 IX.11 IX.12			<p>Ruhige Gebiete sollen im Zuge der nächsten Planfortschreibung spätestens in 5 Jahren aufgegriffen werden.</p> <p>Als Information über gesundheitliche Risiken an durch Lärm belastete Personen eignen sich der Ratgeber des Umweltbundesamtes „Lärm das unterschätzte Risiko“:  <a href="http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3203.pdf">http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/publikation/long/3203.pdf</a></p> <p>Eine „Quantifizierung des Einflusses von Lärm auf Lebensqualität und Gesundheit“ wird in der Sonderausgabe des UMID: Umwelt und Mensch – Informationsdienst, 01/2011, S. 28-36 dargestellt:  <a href="http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/umid_11_04_01_sonderdruck_laerm.pdf">http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/pdfs/umid_11_04_01_sonderdruck_laerm.pdf</a></p> <p>Informationen über geeignete Maßnahmen zum Schutz der betroffenen Wohnungen von Außenlärm mit Anforderungen an die Schalldämmung der Außenbauteile sind in „Wissenswertes über Schalldämmung der Fenster“ dargestellt:  <a href="https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/420/dokumente/fenster.pdf">https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/420/dokumente/fenster.pdf</a></p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
IX.13	<b>Landratsamt Lörrach, FB Verkehr, SG Verkehr &amp; ÖPNV</b>	30.06.2016	<p>1. Zu dem Abschnitt „Fachrechtliche Vorprüfung bei der Maßnahmenfestlegung“ auf Seite 15 und 16 sollte Folgendes beachtet werden:          „Die Kommune kann die Auslösewerte für einen Lärmaktionsplan festlegen, für einschränkende Maßnahmen (belastende Verwaltungsakte) ist sie an die Rechtsetzung und Rechtsprechung gebunden. Einen Rechtsanspruch auf Umsetzung einer im Lärmaktionsplan festgelegten Maßnahme hat die Kommune nur dann</p>	<p>Uns ist bekannt, dass die Lärmaktionsplanung keine eigene Rechtsgrundlage für die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen enthält und Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 i.V.m. Abs. 9 S. 2 StVO ist.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.14			<p>(Bindungswirkung), wenn dies aus tatsächlichen und rechtlichen Gründen möglich ist und andere Schutzziele nicht entgegenstehen. Der Lärmaktionsplan als solches bietet keine eigene Rechtsgrundlage für solche Maßnahmen. Es ist auch darauf hinzuweisen, dass die Zuständigkeit für die Anordnung entsprechender Maßnahmen bei der Straßenverkehrsbehörde liegt und nicht in der Entscheidungshoheit des Gemeinderats.“</p> <p>2. Zu den Abschnitt „Bindung der Fachbehörden beim Vollzug des Fachrechts“ auf Seite 16 und 17 sollte Folgendes beachtet werden: Siehe oben.</p>	Siehe Wertung unter IX.13
IX.15			<p>3. Im Abschnitt 8.2.1 Geschwindigkeitsreduzierung sollte der falsche Satz „Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(a) reduziert sich das Ermessen hin zur Pflicht.“ Korrigiert werden. Richtig ist: Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(a) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. (siehe Kooperationserlass, MVI)</p>	Wird im Bericht zur Förmlichen Beteiligung korrigiert.

**Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren**

Stellung- nahme Nr.	Bürger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
Keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit im Rahmen des Frühzeitigen Beteiligungsverfahrens eingegangen.				