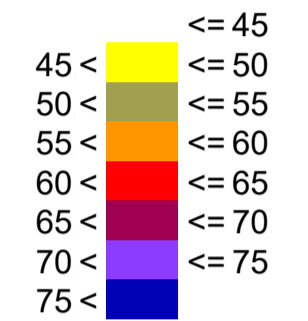


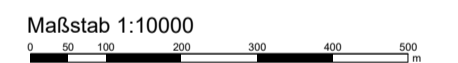
Pegelwerte

L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten



Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 1	Maßstab 1:10.000	28.01.2020
-------------	------------------	------------

RAPP

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

Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 25
88677 Markdorf
info@schuetze-verkehrsplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)

<= 45	Yellow
45 <	Light Green
50 <	Green
55 <	Light Blue
60 <	Blue
65 <	Dark Blue
70 <	Very Dark Blue
75 <	Black

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- ▬ Brücke
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

Maßstab 1:10000



Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte
für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 2 Maßstab 1:10.000 28.01.2020



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

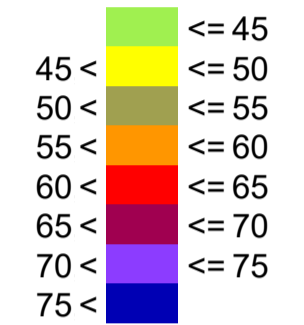


Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 25
88677 Markdorf
info@schuetze-verkehrsplanungen.de
Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



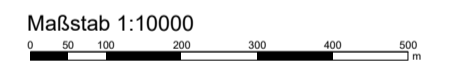
Pegelwerte

L_{rT}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- ▬ Brücke
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Immissionspegel an Fassade



Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte
für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 3	Maßstab 1:10.000	28.01.2020
-------------	------------------	------------

RAPP

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

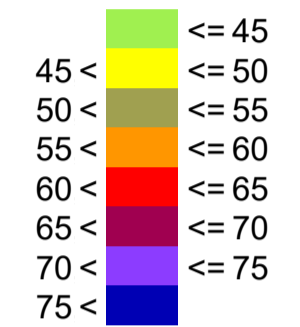
Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 25
88677 Markdorf
info@schuetze-verkehrsplanungen.de

Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



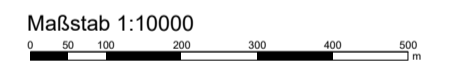
Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- ▬ Brücke
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten
- Immissionspegel an Fassade



Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte für den Zeitbereich Nacht

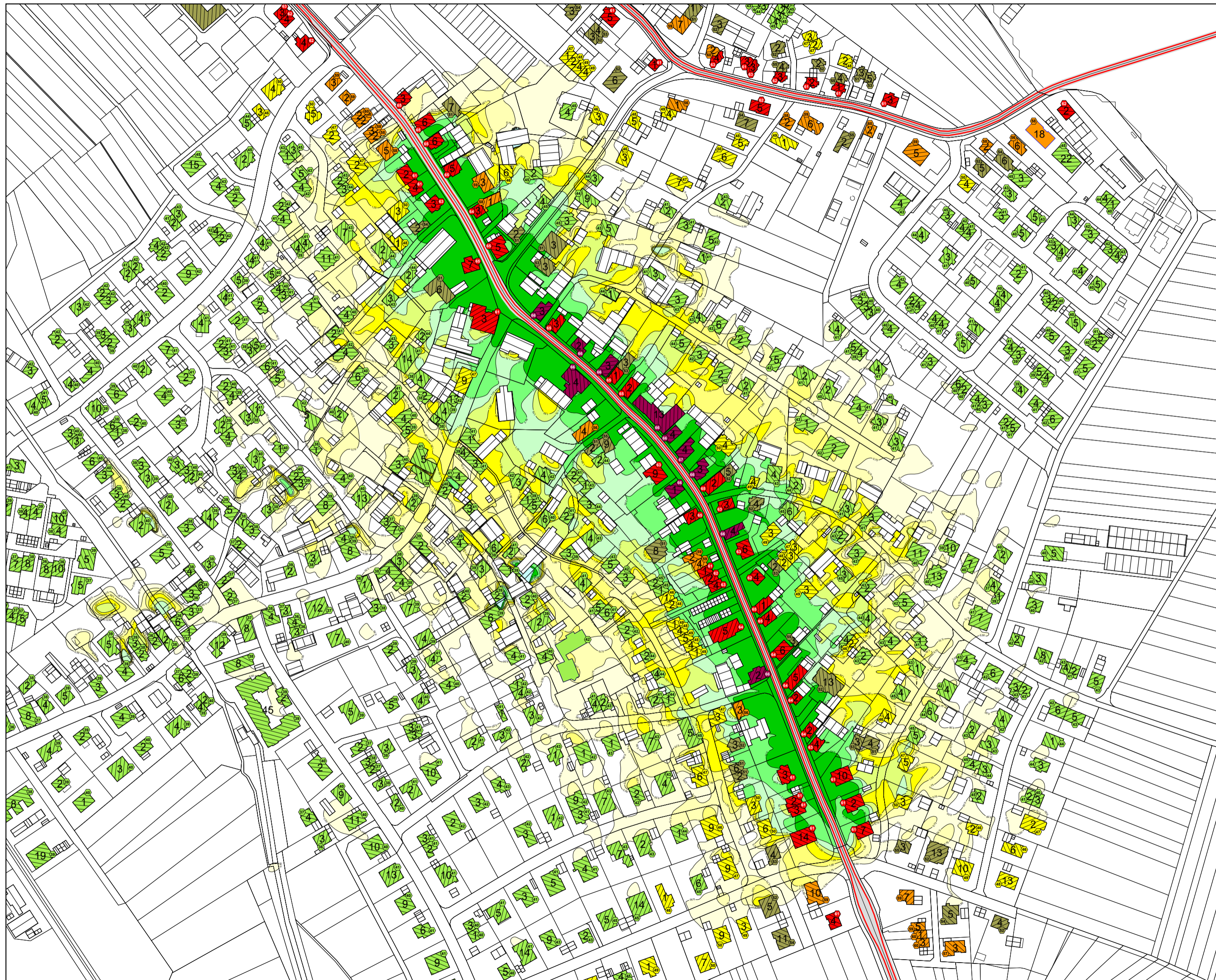
Lärmkarte 4	Maßstab 1:10.000	28.01.2020
-------------	------------------	------------

RAPP

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

Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
Verkehrsplanungen
Lichtenbergstraße 25
88677 Markdorf
info@schuetze-verkehrsplanungen.de

Tel.: 07544 913 198
Fax: 07544 913 224



Pegelwerte

L_{rT}
in dB(A)

≤ 45	≤ 45
45 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	≤ 75
75 <	

Pegeldifferenzen

Raster in dB(A)

L_{rT}	≤ 0,50
0,50 <	≤ 0,75
0,75 <	≤ 1,00
1,00 <	≤ 1,25
1,25 <	≤ 1,50
1,50 <	≤ 1,75
1,75 <	≤ 2,00
2,00 <	≤ 2,25
2,25 <	≤ 2,50
2,50 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- ▨ Schule
- ▨ Kindergarten
- Immissionspegel an Fassade

Maßstab 1:2500

Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

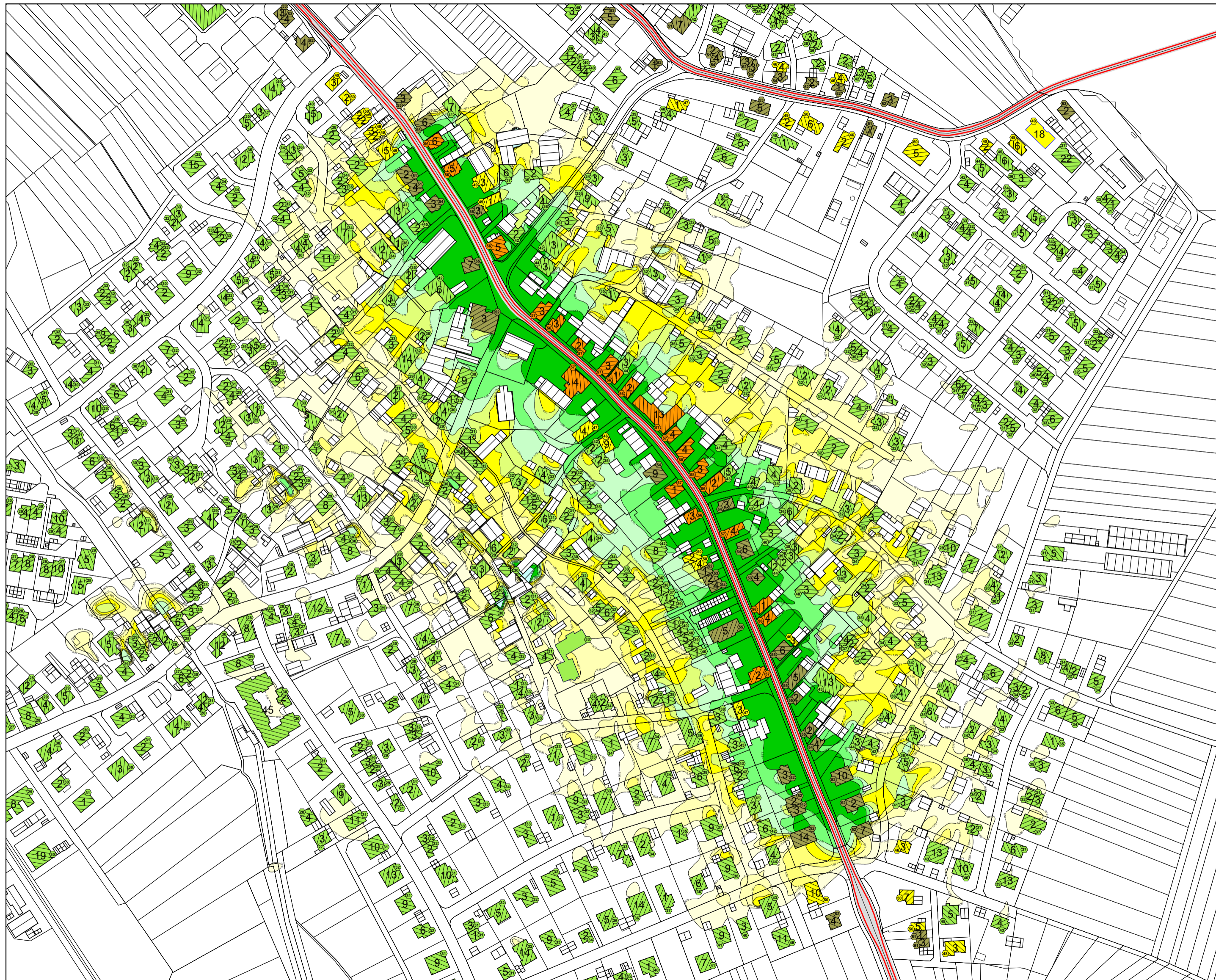
Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den
Zeitbereich Tag und Gebäudelärmkarte
für den Zeitbereich Tag

Lärmkarte 5	Maßstab 1:2.500	14.05.2020
-------------	-----------------	------------

RAPP

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

Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 25
 88677 Markdorf
 info@schuetze-verkehrsplanungen.de
 Tel.: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 224



Pegelwerte

L_{rN}
in dB(A)

≤ 45	≤ 45
45 <	≤ 50
50 <	≤ 55
55 <	≤ 60
60 <	≤ 65
65 <	≤ 70
70 <	≤ 75
75 <	

Pegeldifferenzen

Raster in dB(A)

L_{rN}	≤ 0,50
0,50 <	≤ 0,75
0,75 <	≤ 1,00
1,00 <	≤ 1,25
1,25 <	≤ 1,50
1,50 <	≤ 1,75
1,75 <	≤ 2,00
2,00 <	≤ 2,25
2,25 <	≤ 2,50
2,50 <	

Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- Brücke
- ▨ Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- ▨ Schule
- ▨ Kindergarten
- Immissionspegel an Fassade

Maßstab 1:2500

Gemeinde Vörsstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Differenzkarte ohne/mit 30 km/h für den
Zeitbereich Nacht und Gebäudelärmkarte
für den Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 6	Maßstab 1:2.500	14.05.2020
-------------	-----------------	------------

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

Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 25
 88677 Markdorf
 info@schuetze-verkehrsplanungen.de
 Tel.: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 224



Zeichenerklärung

- Straßenachse
- Emissionslinie
- Oberfläche
- ▬ Brücke
- Hauptgebäude mit Anzahl Einwohner
- ▨ Nebengebäude
- Schule
- Kindergarten

Maßstab 1:10000

Gemeinde Vörstetten

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

Gebäude mit Anzahl Einwohner und zulässige Geschwindigkeit (Lkw maximal 80 km/h)

Karte	Maßstab 1:10.000	28.01.2020
-------	------------------	------------

RAPP

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

Dipl.-Ing. Gabriele Schütze
 Verkehrsplanungen
 Lichtenbergstraße 25
 88677 Markdorf
 info@schuetze-verkehrsplanungen.de
 Tel.: 07544 913 198
 Fax: 07544 913 224

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Regio-Verbund Gesellschaft mbH	07.10.2020	<p>Als wesentliche Maßnahme ist u.a. auch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Bereich K 5131 Breisacher Straße, beginnend in Höhe des Wohngebäudes Breisacher Straße 14 über die K 5131 Freiburger Straße bis zur Einmündung Bühlacker- / Schwarzwaldstraße, kurz vor der Verkehrsinsel am südöstlichen Ortseingang vorgesehen. Hiervon sind die Angebote im ÖPNV unmittelbar betroffen. Die Attraktivität des ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) hängt im Wesentlichen auch von den Fahrzeiten und der verlässlichen Einhaltung der Fahrpläne (Fahrplanstabilität) ab, damit z.B. Anschlüsse an bzw. von Schienenverkehrsangeboten sicher garantiert werden können. Eine attraktive, zunehmende Nutzung des ÖPNV vermindert die mit dem MIV verbundenen negativen Umwelteinwirkungen, darunter auch die Lärmemissionen, erheblich.</p> <p>Ein positiver Lärminderungseffekt der Geschwindigkeitsbegrenzung wird im Bericht zum Lärmaktionsplan, der Bestandteil der veröffentlichten Unterlagen ist, nachgewiesen. Hinsichtlich der Verträglichkeit der Maßnahme mit den ÖPNV-(Bus)-Angeboten führt der Bericht aus:</p> <p>„Die Fahrzeitverlängerung im Buslinienverkehr ist geringer als für den MIV. Durch die jeweils zwei Haltestellen der Linien 200-204 und die damit verbundenen Anfahrt- und Abfahrtverzögerungen ist der (theoretisch) fahrbare Streckenanteil mit 50 km/h nochmals</p>	Der Gemeinde Vörstetten liegt keine Stellungnahme der ortsansässigen Binner Omnibusbetrieb GmbH & Co. KG vor.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.2			deutlich geringer als die 680 m Gesamtstrecke. Die Auswirkungen auf die Linienzeiten und die Anschluss-sicherheit werden daher als gering eingestuft, müsste aber ggf. im Detail geprüft werden.“	
I.3			<p>Bereits jetzt ist durch die Verkehrsverhältnisse in der Ortsdurchfahrt die Fahrplanstabilität der Buslinien erheblich betroffen. Durch die mit der Geschwindigkeitsbegrenzung verbundenen zusätzliche Fahrzeitverlängerung verschärft sich diese Situation noch.</p> <p>Wir regen daher an, im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme in Absprache mit den Verkehrsunternehmen und dem Amt für ÖPNV des Landratsamtes Emmendingen z.B. durch Verzicht auf Parkplätze, Blumenkübel u.ä. solche „Durchfahrtshindernisse“ für die Linienbusse zu beseitigen bzw. gar nicht erst entstehen zu lassen. Gerne sind wir bereit, Ihnen – wie bereits mündlich geschehen – entsprechende Hinweise hierzu zukommen zu lassen.</p>	<p>Wenn schon jetzt die Fahrplanstabilität der Buslinien erheblich betroffen ist, schlägt die Gemeinde Vörstetten vor, die derzeitige und ggf. zukünftige Situation (Tempo 30) bei der Erstellung des Nahverkehrsplans für 2021-2026 zu berücksichtigen.</p> <p>Die Gemeinde Vörstetten wird außerhalb der Lärmaktionsplanung prüfen, inwiefern das Straßenbild (Parkflächen, starre Hindernisse auf Gehwegen) verändert werden kann, damit der Verkehrsfluss so wenig wie möglich gestört wird.</p>
II.1	IHK Südlicher Oberrhein	25.09.2020	Vorgesehen sind auf einem 680m langen Teilstück Breisacher/ Freiburger Straße der Ortsdurchfahrt Vörstetten eine deutliche Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf Tempo 30. Die Betroffenheit erscheint (gegenüber vielen anderen Gemeinden) jedoch wesentlich geringer. Ob die erforderliche „deutliche Betroffenheit“ vorliegt, erscheint u.E. fraglich.	Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Oberhalb der Lärmpegel 65/55 dB(A) tags/nachts wurden deutliche Betroffenheiten ermittelt.
II.2			Ergänzend möchten wir anmerken, dass die IHK straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen, mit denen i.d.R. massiv in den Verkehr mit entsprechenden negativen Folgen auch für den Wirtschaftsverkehr inkl. Betriebe	Die Abwägung hat ergeben, dass die Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des pflichtgemäßen Ermessens der Gemeinde Vörstetten liegen. Insbesondere ist die Geschwindigkeitsbegrenzung verhältnismäßig. Verhältnismäßig ist eine

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.3			<p>eingegriffen wird, grundsätzlich kritisch gegenübersteht. Diese Maßnahmen sollten daher nur als letztes Mittel der Wahl ergriffen werden.</p> <p>Hinweis: Offen bleibt, wann (und warum) einmal EU-Werte bzw. Methodik (VBUS, Lden/ Lnight etc.) und einmal nationale Methodik/ Berechnungsverfahren angewandt worden sind (dies gilt bspw. für die Seite 22 des Planentwurfs, 1. Absatz und Tabelle 2 inkl. Spaltenüberschriften). Die Unterschiede sowie Rechtsgrundlagen, Grenzwerte und jeweilige Verbindlichkeit</p>	<p>Maßnahme, wenn sie geeignet, erforderlich und angemessen ist.</p> <p>Geeignet ist eine Maßnahme, wenn sie objektiv tauglich ist, die Zielerreichung zu fördern. Mit der Geschwindigkeitsbeschränkung kann die Lärmbelastigung nachweislich reduziert werden. Demnach ist die Maßnahme geeignet.</p> <p>Erforderlich ist eine Lärminderungsmaßnahme, wenn es kein gleich geeignetes, milderes Mittel gibt. „Mildere Mittel“ sind hier nicht ersichtlich. Eine geänderte Verkehrsführung ist hier auf Grund der besonderen Gegebenheiten der K 5131 nicht möglich. Die Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung zur Lärminderung ist also erforderlich.</p> <p>Angemessen ist eine Maßnahme, wenn die Nachteile für den Einzelnen nicht erkennbar außer Verhältnis zu den Vorteilen für die Allgemeinheit stehen. Als Einzelner ist in diesem Fall der Verkehrsteilnehmer zu betrachten. Sein Nachteil ist die reduzierte Geschwindigkeit und der damit verbundene höhere Zeitaufwand beim Durchfahren der K 5131 Ortsdurchfahrt Vörstetten. Der Vorteil für die Allgemeinheit, hier die betroffenen Anwohner, liegt in der Minderung des Verkehrslärms und der damit einhergehenden Reduzierung der schädlichen Einwirkungen auf die Gesundheit der Betroffenen. Die Nachteile für den Einzelnen stehen hier nicht erkennbar außer Verhältnis zu den Vorteilen für die Allgemeinheit. Somit ist die Maßnahme auch angemessen</p> <p>Die VBUS unterscheidet drei, die RLS-90 lediglich zwei Zeitbereiche.</p> <p>Die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			sollten u.E. zudem in einem solchen Aktionsplan zur Nachvollziehbarkeit und allgemeinen Verständlichkeit vorab grundsätzlich erläutert und gegenübergestellt werden.	Nach dem „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen – RLS-90“ (bzw. deren Nachfolgerin) maßgebend für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Daher hat sich die Gemeinde Vörstetten dazu entschieden, die Lärmbeurteilung gleich nach RLS-90 durchzuführen. Die Werte auf S. 22 ff entsprechen demnach der Berechnung nach RLS-90, dabei bedeutet L_{rT} , Lärmpegel tags (6-22 Uhr) und L_{rN} , Lärmpegel nachts (22-6 Uhr).
III.1 III.2 III.3	Gemeinde Reute	19.10.2020	<p>Die Bemühungen der Gemeinde Vörstetten, auf Basis der §§ 47a ff BImSchG für die von Umgebungslärm besonders betroffenen Personen eine Verbesserung herbeizuführen, wird nachdrücklich unterstützt.</p> <p>Auch die Gemeinde Reute befindet sich im Verfahren zur Aufstellung eines freiwilligen kommunalen Lärmaktionsplanes, im Rahmen dessen es ggfs. zu einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h innerorts kommt.</p> <p>Daher wird vorgeschlagen, gemeinsam auch mit dem Busunternehmen Binninger sicherzustellen, dass die ÖPNV-Umläufe trotz der angedachten Geschwindigkeitsbeschränkungen in beiden Gemeinden auf die entsprechenden Anschlüsse an den Endhaltestellen abgestimmt, zeitlich fahrbar und für die nutzende Bevölkerung auch sinnvoll gestaltet sind. Dies auch mit Blick auf die bereits angelaufene Erstellung des Nahverkehrsplans für 2021-2026, die eine enge Abstimmung ohnehin erforderlich macht.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

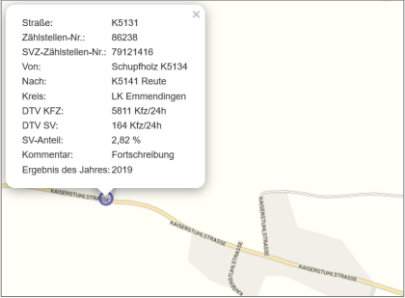
Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger 1	30.07.2020	<p>Seit einiger Zeit wird im Gemeinderat über das Thema Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt diskutiert. Bisher habe ich diese Diskussion bisher wertfrei betrachtet. Meiner Meinung nach kann man im Bereich des „freiwillig 40“ eh nicht viel schneller fahren. Zumindest im Bereich zwischen Rathaus und Talstraße.</p> <p>Seit in der Breisacher Str. Zone 30 ist, kann man bei uns feststellen, daß die Lärmbelastung extrem zugenommen hat. Die Verkehrsteilnehmer beschleunigen nun viel stärker und die max. erlaubte Geschwindigkeit von 50 km/h wird seltenst eingehalten.</p> <p>Es ist schön zu hören, daß man sich um das Wohl der Bürger Sorgen macht. Aber das höchste Verkehrsaufkommen ist bei uns, da hier auch die Fahrzeuge, welche aus der Denzlinger Str. kommen, auch durchfahren.</p> <p>Viel schlimmer als den Lärm finde ich die Gefahr, welche von der überhöhten Geschwindigkeit ausgeht. Viele Fußgänger (vor allem Kinder) und Fahrradfahrer nutzen die Verkehrsinsel als Überquerungshilfe. Wenn man über eine Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt diskutiert, dann bitte richtig. Auf die 100m mehr bis zum Langacker kommt es dann auch nicht darauf an, aber dies würde den Ort sicherer machen!</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h in der Breisacher Straße dient in erster Linie der Verkehrssicherheit im Bereich des Seniorenheims „Roteux-Quartier“. Nach der neusten Rechtsprechung können Kommunen, die Tempobegrenzung vor Kindertagesstätten, Schulen und Horten, Alten- und Pflegeeinrichtungen sowie Krankenhäusern für mehr Sicherheit beantragen. So geschehen auch im Bereich der Denzlinger Straße zum Schutz der Kindertagesstätte „Storchennest“.</p> <p>Eine Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h in der Breisacher Straße Richtung Westen, über den Kreisverkehrsplatz hinaus bis zur Einmündung Langacker, kann mit Lärmschutz nicht hinreichend begründet werden. In dem 130m langen Teilbereich der Breisacher Straße sind zwei Hauptwohngebäude von Lärmpegeln > 65/55 dB(A) tags/nachts betroffen.</p>
I.2			<p>Es wurde nie eine Anzeigentafel („sie fahren...“) bei uns installiert, um festzustellen, wie schnell die Verkehrsteilnehmer wirklich sind. Ab und zu einen Blitzer hinstellen ist ineffektiv, da durch die sozialen Medien</p>	<p>Die Gemeinde Vörstetten wird in Zukunft auch im Bereich Breisacher Straße, zw. Kreisverkehrsplatz und Einmündung Langacker, die mobile Geschwindigkeitsanzeige-Tafel montieren.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.3			<p>das schneller bekanntgegeben wird, als der Mitarbeiter den Blitzer installieren kann!!</p> <p>Eine Installation eines „festen“ Blitzes in Kombination mit 30km/h würde die Verkehrsbelastung reduzieren. Viel Verkehrsteilnehmer müssten dann (unfreiwillig) aufs Fahrrad umsteigen. Dies wäre zudem auch Klimaneutral ;-).</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p> <p>Auf die Installation und die Standortwahl solch einer stationären Messanlage hat die Gemeinde Vörstetten nur bedingt Einfluss. Die Entscheidung hierüber wird durch das zuständige Landratsamt Emmendingen getroffen.</p>
	Bürger 2	25.09.2020	<p>Hiermit möchten auch wir uns an den Lärmreduzierungsmaßnahmen der Gemeinde beteiligen und unser Anliegen kundtun. Da wir an der stark befahrenen Denzlinger Straße wohnen und tagtäglich mit dem Verkehrslärm konfrontiert sind und damit zu den direkt Betroffenen zählen, möchten wir die allgemeinen Verkehrslärmreduzierungen im Ort unterstützen und befürworten eine Geschwindigkeitsreduzierung auf mindestens 40 km/h im gesamten Ort. Insbesondere der Berufspendlerverkehr und der ständig zunehmende Schwerlastverkehr führt zu erheblichen Lärmbelastungen, die nicht weiter hingenommen werden können.</p> <p>Aus eigener Erfahrung an der Denzlinger Straße können wir berichten, wie dieses Problem immer mehr zunimmt. Zunehmend durchqueren auch immer mehr Lkw unsere Gemeinde, die noch lauter sind als herkömmliche Pkw, von den im Sommer durchrasenden Motorrädern ganz zu schweigen.</p> <p>Zu Stoßzeiten wie dem Berufspendlerverkehr und auch sonst oft ist man erheblich eingeschränkt und befürchtet gesundheitliche Folgen, die durch derartigen Lärm entstehen wie Stress und Schlaflosigkeit.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.1			<p>An ein Öffnen des Fensters ist manchmal nicht zu denken, da es zu laut ist. Aber auch Vibrationen durch den Lärm und die durchfahrenden Lkw machen uns zunehmend zu schaffen.</p> <p>Hier kann man Abhilfe schaffen, wenn die Geschwindigkeit im gesamten Ort auf mindestens 40 km/h reduziert wird und auch an eine Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Lkw-Verkehr, insbesondere nachts, würde zu erheblichen Verbesserungen bei diesem Problem führen. Die gesundheitlichen Folgen von Verkehrslärm sind hinreichend bekannt und erwiesen, weswegen hier in unserem Ort unbedingt etwas unternommen werden muss, da sonst die Lebensqualität erheblich sinkt und auch die allgemeinen Gefahren hierdurch zunehmen und sich in Gesundheitsschäden der Ortsbewohner widerspiegeln.</p> <p>Deswegen sind auch wir für Geschwindigkeitsreduzierungen im gesamten Ort auf mindestens 40 km/h um dem Lärmproblem Herr zu werden.</p>	<p>Ein Lkw-Durchfahrverbot ist als Lärminderungsmaßnahme im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht vorgesehen. Eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in der K 5132 Denzlinger Straße (Abschnitt zwischen Sulzgasse/Reutemer Str. und heutigem Beginn der 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung) ist aufgrund der vergleichsweise geringen Betroffenheiten (keine Überschreitung von 65/55 dB(A) tags/nachts) in diesem 80m langen Abschnitt nicht umsetzbar.</p>
II.2			<p>Weitere Maßnahmen wie der Einrichtung von Spielbereichen in Nebenstraßen, sowie die Umfahrung von Vörstetten könnten folgen, was zum Wohle aller wäre und kein Traum bleiben muss!</p>	<p>Eine Ortsumfahrung ist ein Neubauvorhaben. Diese planfeststellungsbedürftige Maßnahme kann allenfalls langfristiges Ziel der Lärmaktionsplanung sein.</p> <p>Das Einrichten von verkehrsberuhigten Bereichen ist nicht originäres Thema der kommunalen Lärmaktionsplanung und wird von der Gemeinde Vörstetten außerhalb der Lärmaktionsplanung weiterverfolgt. Das Einrichten solcher Bereiche in Nebenstraßen dient der Verkehrsberuhigung in geschlossenen Ortschaften. Die für einen verkehrsberuhigten Bereich in Frage kommende Straßen müssen überwiegend Aufenthalts- und Erschließungsfunktion haben.</p>

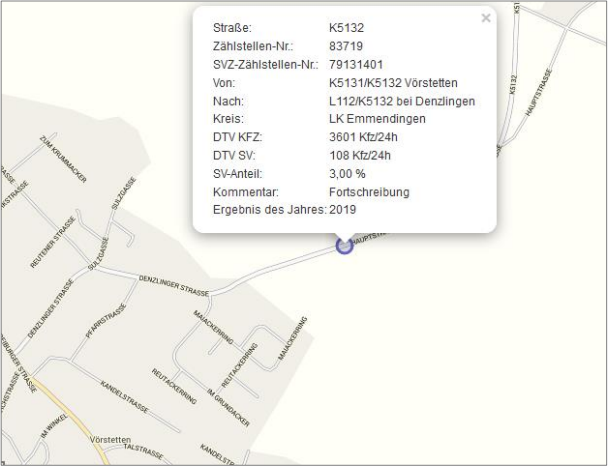
Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.1	Bürger 3	15.10.2020	<p>Ich möchte kurz Stellung nehmen zu Ihrem Vorhaben, für die lärmgeplagten Menschen in der Gemeinde Vörstetten Verbesserungen zu erreichen. Die Werte im Lärmgutachten wurden, wenn ich das richtig verstanden habe, errechnet und nicht gemessen.</p> <p>Obwohl unser Haus, Kaiserstuhlstr. 8a lt. Gutachten ausreichend weit entfernt von der Durchgangsstraße ist um im "gelben bzw. grünen Bereich" zu liegen, haben wir, seit die gegenüberliegende Seite bebaut ist, eine erhebliche Verschlechterung der Lärmsituation festgestellt:</p>	In den Schallberechnungen werden die örtlichen Gegebenheiten, wie die Enge der Bebauung und auch die Reflexion an Gebäuden berücksichtigt.
III.2		<p>Wir hören jedes vorbeifahrende Auto, dies betrifft den Wohnbereich und auch 1 Schlafzimmer im 1. OG. Je schneller ein Auto fährt, umso lauter.</p> <p>Wir mussten in 2019 reagieren und haben, da wir keinen ausreichenden Schlaf fanden, im betreffenden Schlafzimmer Schallschutztüren (-fenster) einbauen lassen müssen. Eine echte Erleichterung! Kostenpunkt: 3.400 € (So teuer, weil es sich um 2 Türen handelt und wir es von einem ortsansässigen Unternehmen durchführen ließen) Für den Wohnbereich fällt das aus Kostengründen erst einmal weg, dort ist es vielleicht aufgrund der Lage (EG) nicht ganz so schlimm und wir schlafen dort auch nicht.</p>	Das Fahrgeräusch von Kraftfahrzeugen besteht aus zwei Komponenten - dem Antriebsgeräusch (Motorengeräusch) und dem Reifenrollgeräusch. Mit steigender Geschwindigkeit nimmt das Reifenrollgeräusch zu und übertönt das Antriebsgeräusch.	
III.3		<p>Für die direkten Anwohner an der Kaiserstuhlstraße ist der Lärm zu den Hauptverkehrszeiten sicher sehr belastend und es kann sich auch nicht jeder vollen passiven Lärmschutz leisten. Darum bitte ich Sie eindringlich, noch einmal zu prüfen, ob es nicht doch möglich ist, den Lärm in Schupfholz ein wenig zu reduzieren,</p>	Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen wird aufgrund der örtlichen Situation (geringe Betroffenheiten) als unverhältnismäßig und nicht durchsetzbar erachtet.	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.4			<p>indem eine Zone 30 eingerichtet wird. Dies wird mittlerweile ja in vielen Gemeinden gemacht und ist eine zeitgemäße Reaktion auf zunehmende Lärm- und Umweltbelastung.</p> <p>Zu berücksichtigen sind auch noch die Unebenheiten sowie die Kanaldeckel in der Straße. Kurz vor unserer Einfahrt ist eine kleine Vertiefung, die zusätzlich Lärm erzeugt. Ein eindringliches Beispiel ist auch der Kanaldeckel am Ortsausgang Richtung Vörstetten, der mit jedem Befahren einen lauten Knall verursacht. Vlt. auch, weil dort die meisten Autofahrer schon beschleunigen.</p>	<p>Bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Vörstetten und nach Umsetzung potentieller Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Nachbargemeinde Reute, wird die Lärmsituation in der OD Schupfholz neu bewertet.</p> <p>Wird im Bericht als verbesserungsbedürftige Situation erwähnt.</p>
III.5			<p>Auf Zone 30 in Schupfholz zu verzichten, ist NICHT zeitgemäß. Ein weiterer Punkt ist, dass Autofahrer dazu neigen, 30er Zonen zu umfahren.</p> <p>Es ist für uns langfristig mit deutlich mehr Verkehr zu rechnen, besonders, je mehr Reute mit weiteren Tempolimits reagiert. Der Verkehr von der March nach Emendingen und umgekehrt führt die meisten Fahrer durch Schupfholz.</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen wird aufgrund der örtlichen Situation (geringe Betroffenheiten) als unverhältnismäßig und nicht durchsetzbar erachtet.</p> <p>Bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Vörstetten und nach Umsetzung potentieller Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Nachbargemeinde Reute, wird die Lärmsituation in der OD Schupfholz neu bewertet.</p>
III.6			<p>Auch haben wir ein deutlich höheres Verkehrsaufkommen, seit die Firma Sick in Reute ansässig ist und erweitert hat. Zum Thema Individualverkehr durch die Firma Sick: 800 Mitarbeiter in Reute, 2018 zusätzliche 110 Parkplätze (https://www.badische-zeitung.de/nachbarn-der-sick-ag-sind-veraergert--151507637.html,</p>	<p>Grundlage der Lärmberechnung für die OD Schupfholz sind die Verkehrszahlen der amtlichen Zählstelle 86238 des Verkehrsmonitoring 2018. Diese Zählstelle liegt auf der K 5131, westlich der OD Schupfholz und östlich der K 5141 Richtung March. Somit ist der Mehrverkehr (Ziel- und Quellverkehr Fa. Sick, Durchgangsverkehr) hinreichend genau erfasst.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.7			<p>https://www.regiotrends.de/de/schon-gelesen/index.news.373316.herausforderung-technischer-wandel---sick-ag-weiht-neue-e-karten-fertigung-am-standort-reute-ein.html)</p> <p>Also vieles und ungeordnet, da ich nach der Durchsicht des Gutachtens feststelle, dass ich keine Zahlen und bunten Statistiken entgegenhalten kann, ohne selbst großen Aufwand zu treiben.</p> <p>Ich sehe Ihr Bemühen, für die Menschen in Vörstetten etwas positives zu tun, sehe aber in der Rückstufung der Durchgangsstraße durch Schupfholz eine echte Benachteiligung der Menschen hier. Echter Lärmschutz wäre: Tempo 70 zwischen Vörstetten und Schupfholz sowie Reute UND zwischen Schupfholz und Unterreute, sowie Tempo 30 in den Ortsdurchfahrten.</p>	 <p>Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h auf neben benannten Strecken vermindert sich die Lärmbelastung entlang der OD Schupfholz nicht. Wie unter Punkt III.5 bereits angeführt, wird die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen aufgrund der örtlichen Situation in der OD Schupfholz (geringe Betroffenheiten) als unverhältnismäßig und nicht durchsetzbar erachtet.</p>
IV.1	Bürger 4	15.10.2020	<p>Über die Erstellung des freiwilligen Lärmaktionsplans für die Gemeinde Vörstetten und die sich daraus ergebenden Verbesserungen für die Bewohner unserer Gemeinde sind wir sehr erfreut. Dennoch möchten wir die Möglichkeit einer Stellungnahme gerne nutzen, um Ihnen einige Anmerkungen zum LAP zukommen zu lassen.</p> <p>Als Anwohner der Denzlinger Straße (Teilbereich Ortsausfahrt Richtung Denzlingen) kommen wir im Rahmen des LAP leider nicht in den Genuss einer Verbesserung der Straßenverkehrssituation und somit der Lärmreduzierung, da die errechnete Lärmbelastung in diesem Bereich anscheinend noch im Grenzbereich liegt.</p>	<p>Entlang der K 5132 Denzlinger Straße Ri. Denzlingen gilt bereits beidseitig eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h. Diese wird regelmäßig mit mobilen Messanlagen kontrolliert sowie der Kraftfahrzeugführer mit mobilen Geschwindigkeitsanzeige-Tafeln bezüglich seiner tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit sensibilisiert. Die maximalen Lärmpegel</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.2			<p>Tatsächlich hat das Verkehrsaufkommen in den letzten 6 Jahren (seit wir hier wohnen) jedoch spürbar zugenommen und in diesem Zusammenhang auch die Lärmbelastung. Unser Haus steht "in zweiter Reihe", trotzdem ist ein ungestörter Schlaf bei gekipptem Fenster unter der Woche nur noch mit Ohropax möglich, da Straßenverkehr und Lärm ab ca. 5 Uhr morgens deutlich zunehmen.</p> <p>Auch wenn man sich tagsüber draußen aufhält und am Terrassentisch unterhält, ist die zunehmende Beeinträchtigung durch den Verkehrslärm deutlich zu spüren, und ein Wohlbefinden in entspannter ruhiger Atmosphäre stellt sich kaum noch ein.</p> <p>Aus diesen Gründen können wir den errechneten Werten, die für unseren Straßenabschnitt gem. LAP keinen Handlungsbedarf ableiten lassen, keinen Glauben schenken. Unseres Erachtens würden tatsächliche Zählungen und Messungen zu anderen Ergebnissen führen - nicht nur in unserem Straßenabschnitt.</p> <p>Wir regen deshalb an, in Ergänzung zum LAP noch reale Zählungen und Messungen durchzuführen - zumindest im Zeitraum zwischen 5 Uhr und 23 Uhr (wochentags und außerhalb der Ferien).</p>	<p>in diesem Bereich wurden mit 62/ 53 dB(A) tags/nachts ermittelt.</p> <p>Bei der Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Vörstetten wurden die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring 2018 zu Grunde gelegt: 3.588 Kfz/24 (3.1% SV-Anteil).</p> <p>Nach den neuesten Verkehrszahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg aus dem Verkehrsmonitoring (VM) 2019 wird für die K 5132 Denzlinger Straße eine durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke von 3.601 Kfz/24h und ein dazugehöriger Schwerverkehrsanteil von 3.0% (108 Lkw/24h) ausgewiesen.</p>
IV.3			<p>Z.B. in Freiburg, Köndringen und Teningen wurden die gleichen Maßnahmen durchgeführt.</p> <p>Diese Maßnahmen haben sich als nachteilig erwiesen, da der Verkehr nicht mehr zügig aus der Ortschaft herauskommt und sich somit Staus bilden.</p>	<p>Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie nicht zu vereinbaren. Der Straßenverkehrslärm wird berechnet; so geschehen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung Vörstetten. Berechnungsgrundlage sind Verkehrszahlen amtlicher Zählstellen, max. zulässige Höchstgeschwindigkeiten, etc.</p>
	Bürger 5	16.10.2020		

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1			<p>Zudem fahren die meisten Fahrzeuge in einem geringeren Gang, sodass keine Lärmreduzierung stattfand. Z. T. war sogar das Gegenteil der Fall.</p> <p>Sogar der SWR hat im Fernsehen die Maßnahme in Freiburg schon einmal dargestellt und nachgewiesen, dass in der Schwarzwaldstraße in Freiburg keine Verbesserung messbar war.</p> <p>Trotzdem hält man bis heute an 30 km/h auch tagsüber fest, da es eine hervorragende Einnahmequelle ist.</p>	<p>Die Schwarzwaldstraße in Freiburg ist nicht direkt mit der K 5131 OD Vörstetten vergleichbar; sowohl vom Straßenquerschnitt als auch vom Verkehrsaufkommen unterscheiden sich beide Straßen erheblich.</p>
V.2			<p>Auf Grund dessen schlage ich vor, dass die Maßnahme zuerst mit mobilen Geschwindigkeitsbegrenzungsschildern durchgeführt wird.</p>	<p>Die Beschilderung etwaiger Geschwindigkeitsbeschränkungen werden vom zuständigen LRA Emmendingen umgesetzt. Ob es hier eine Kostenersparnis zwischen mobiler oder fest installierter Beschilderung gibt, ist der Gemeinde Vörstetten nicht bekannt.</p>
V.3			<p>Diese Maßnahme sollte unter gleichen Bedingungen wie die aktuell vorliegende Messung durchgeführt werden. Gleicher kalendarischer Zeitraum, gleiche Messstellen, gleiche Messgeräte, gleiche Meßdauer und gleiche Positionierung/Ausrichtung der Messstellen. Sollte sich zeigen, dass die Maßnahme den gewünschten Effekt hat, ist alles gut. Sollte sich aber herausstellen, dass keine Verbesserung oder gar eine Verschlechterung eintritt, ist die Maßnahme nicht durchzuführen.</p>	<p>Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie nicht zu vereinbaren. Der Straßenverkehrslärm wird berechnet; so geschehen auch im Rahmen der Lärmaktionsplanung Vörstetten, sowohl bei der Lärmermittlung der Ist-Situation als auch bei der Lärmermittlung der Situation Tempo 30.</p> <p>Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Die Messgenauigkeit wird durch die Unwägbarkeit der Messbedingungen aufgehoben. Wind- und Wetterlagen (z.B. ist Verkehr bei nasser Fahrbahn lauter als Verkehr auf trockener Fahrbahn) können die Aussagekraft der Messergebnisse ebenso verfälschen wie Tages- und Jahreszeit (z.B. Messungen zur Urlaubszeit). Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			Sinnvoller wäre es, zu prüfen, ob es ausreicht, die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 22:00 bis 6:00 Uhr zu beschränken. Tagsüber sind zudem viel weniger Leute vom Lärm betroffen. Im Gutachten habe ich keine Stelle gefunden, an der diese Tatsache berücksichtigt wurde.	<p>und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden.</p> <p>Eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h zur Reduzierung der Lärmbelastungen in der OD Vörstetten Breisacher / Freiburger Straße scheidet aus.</p>
VI.1	Bürger 6	16.10.2020	<p>Ihre gutachterlichen Empfehlungen zur Verringerung der Lärmbelastung in unserer Gemeinde basieren maßgeblich auf Verkehrszahlen (DTV (Kfz/24h in Tabelle 1, S. 19). Wie auch immer die Zahlen dieser Tabelle zustande gekommen sind, so sind sie zumindest bzgl. Denzlinger Straße (K 3132) äußerst fragwürdig: Hier sind angegeben 3.588 Kfz/24h, davon 111 (3%) Lkw. Als von den Verkehrsemissionen geschädigte Anwohner haben wir eigene Verkehrszählungen durchgeführt, deren Ergebnisse massiv von dem Gutachten abweichen (mindestens 5.229 und maximal 6.506 Kfz/17h), davon ca. 15% größere Kfz wie Lkw, Busse, Kleintransporter und Landwirtschaftsfahrzeuge (s. Anhang). Da Lärmemission von größeren Kfz um ein Vielfaches höher ist als bei Pkw (1 Lkw = 20 Pkw), wäre eine präzisere Auswertung wünschenswert, sofern der LAP tatsächlich dem Ziel dienen soll, die Lebensqualität der Bürger zu verbessern. Wie ist ein derartig hoher Anteil an größeren gewerblichen Fahrzeugen erklärbar?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Während andere Ortschaften ihre Gewerbebetriebe an die Peripherie und möglichst nahe an Ausfallstraßen verlegt haben, um a) den 	<p>Bei der Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Vörstetten wurden für die K 5132 Denzlinger Straße die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring 2018 zu Grunde gelegt: 3.588 Kfz/24 (3.1% SV-Anteil).</p> <p>Nach den neuesten Verkehrszahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg aus dem Verkehrsmonitoring (VM) 2019 wird für die K 5132 Denzlinger Straße eine durchschnittlich tägliche Verkehrsstärke von 3.601 Kfz/24h und ein dazugehöriger Schwerverkehrsanteil von 3.0% (108 Lkw/24h) ausgewiesen.</p> 

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Gewerbetreibenden die Zufahrt zu erleichtern und b) die Wohnbevölkerung weitestgehend vor Lieferverkehr zu verschonen, wurde hier in Vörsstetten das Gewerbegebiet im Westen angesiedelt mit Erweiterungsoptionen (s. Änderung des Flächennutzungsplans 2020 aus 2019). Als Zufahrt zur B3 etc. im Osten muss der Gewerbeverkehr zwangsläufig den gesamten Ort durchqueren mit allen negativen Konsequenzen für Lkw-Fahrer, andere Verkehrsteilnehmer (Radler, Fußgänger) und nicht zuletzt für die hier wohnenden Menschen.</p> <p>2. Reute, der Nachbarort im Westen, entwickelt sich seit einigen Jahren kontinuierlich zu einem großen internationalen Industriestandort (s. 4. Änderung zum Flächennutzungsplan 2020), leider aber ohne eigene Anbindung an das überregionale Straßennetz. Somit fließt praktisch der gesamte Liefer-Verkehr der Reutener Gewerbebetriebe in östlicher Richtung über Vörsstettens Kreisstraßen.</p> <p>Künftige Verkehrssituation in Vörsstetten. Als sofortige Maßnahme zur Lärmverminderung in Vörsstetten ist eine Tempo-Reduzierung auf 30 km/h im gesamten Ort dringend geboten. Die Maßnahme verbessert nebenbei die Verkehrssicherheit (für Kinder, Radfahrer, Senioren) und ist kostenneutral. Da jedoch die Abgasbelastung hierdurch nicht im gleichen Maße abnimmt, besteht darüber hinaus dringender Handlungsbedarf wegen der ständig zunehmenden</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>den Industrialisierung in unserer und den umliegenden Gemeinden. Es ist zwangsläufig mit einem Verkehrsinfarkt auf unseren Transit-Strecken (K 3131 und K 3132) zu rechnen mit noch mehr Abgasen und noch mehr Lärm. Etliche Initiativen von Lärm- und Abgas-geschädigten Vörstetter Bürgern wurden in der Vergangenheit von den verantwortlichen Entscheidungsträgern immer wieder ignoriert. Ein bereits in den 80er Jahren entworfenes Verkehrskonzept, wonach die Gemeinde Reute über eine nördlich der Vörstetter Gemarkung verlaufende Trasse einen direkten Anschluss an B3 und Denzlingen erhalten sollte, wurde leider aus unerfindlichen Gründen nicht umgesetzt. Reutener Berufspendlern und Gewerbetreibenden wäre der Umweg durch die Vörstetter Ortschaft erspart worden mit einem deutlichen Zeitgewinn und weniger Treibstoffverbrauch. Als Nebeneffekt wäre der Vörstetter Bevölkerung eine große Menge an Abgasen und Verkehrslärm erspart geblieben.</p> <p>Im Rahmen der "Beteiligung der Öffentlichkeit" bezüglich Flächennutzungsplan-Änderungen 2019 wurden die Bürgermeister der Gemeinden kontaktiert mit der Frage, auf welche Weise die wachsende Industrie v.a in Reute logistisch versorgt werden solle, ohne die Vörstetter Bürger noch viel stärker zu quälen (s. Anhang). Leider ist uns bislang kein nachvollziehbares Verkehrskonzept der Verantwortlichen bekannt geworden.</p> <p>Fazit:</p>	<p>Nicht originäres Thema der Lärmaktionsplanung.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																											
VI.3			Die von Ihnen empfohlene Reduzierung auf Tempo 30 in einer der beiden Ortsdurchfahrten (K 3131) können wir selbstverständlich nur wärmstens begrüßen.	Kenntnisnahme.																											
VI.4			Gleichzeitig bitten wir, zu bedenken, dass die K 3132 zumindest in dem von unserem Hause zu überblickenden Bereich extremen Lärm-Belästigungen durch große Fahrzeuge jeglicher Art ausgesetzt ist. Eine Reduzierung auf Tempo 30 wäre auch hier für alle Anwohner entlastend. Ein wesentlicher Nebeneffekt einer generellen Tempo-Reduzierung wäre zweifellos ein höherer Grad an Verkehrssicherheit v.a. für schwächere Verkehrsteilnehmer.	Eine weitere Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen in der K 5132 Denzlinger Straße (Abschnitt zwischen Sulzgasse/Reutemer Str. und heutigem Beginn der 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkung) ist aufgrund der vergleichsweise geringen Betroffenheiten (keine Überschreitung von 65/55 dB(A) tags/nachts) in diesem 80m langen Abschnitt nicht umsetzbar.																											
VI.5			<p>Anhang 1 Kfz-Anzahl:</p> <p>Motorfahrzeuge (KFZ) in Vörstetten auf Denzlinger Straße Höhe Hnr. 15 (Kreisstraße 5132)</p> <p>Stichprobenartige Zählungen zwischen 28. November 2019 und 4. Februar 2020 an Werktagen (Montag-Freitag) zwischen 5.00 und 22.00 Uhr Gesamte Zählzeit: 29,5 Stunden</p> <table border="1" data-bbox="772 1109 1355 1420"> <thead> <tr> <th>Zeit</th> <th>Minimum</th> <th>Maximum</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>5-6</td><td>112</td><td>142</td></tr> <tr><td>6-7</td><td>176</td><td>420</td></tr> <tr><td>7-8</td><td>491</td><td>750</td></tr> <tr><td>8-9</td><td>383</td><td>396</td></tr> <tr><td>9-10</td><td>237</td><td>259</td></tr> <tr><td>10-11</td><td>261</td><td>335</td></tr> <tr><td>11-12</td><td>276</td><td>330</td></tr> <tr><td>12-13</td><td>344</td><td>378</td></tr> </tbody> </table>	Zeit	Minimum	Maximum	5-6	112	142	6-7	176	420	7-8	491	750	8-9	383	396	9-10	237	259	10-11	261	335	11-12	276	330	12-13	344	378	Kurzzeitählungen sind grundsätzlich keine geeignete Datengrundlage um Lärmberechnungen durchzuführen. Die Ergebnisse des Verkehrsmonitorings der Straßenverkehrszentrale geben den durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) in einem Jahr wieder, dass heißt das ist ein auf das Jahresmittel hochgerechneter Wert, welcher Wenigverkehr an Sonn- und Feiertagen sowie zu Ferienzeiten als auch Mehrverkehr (Frühjahr / Herbst) über das gesamte Jahr glättet.
Zeit	Minimum	Maximum																													
5-6	112	142																													
6-7	176	420																													
7-8	491	750																													
8-9	383	396																													
9-10	237	259																													
10-11	261	335																													
11-12	276	330																													
12-13	344	378																													

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																														
			<table border="0"> <tr><td>13-14</td><td>457</td><td>490</td></tr> <tr><td>14-15</td><td>402</td><td>414</td></tr> <tr><td>15-16</td><td>406</td><td>484</td></tr> <tr><td>16-17</td><td>413</td><td>558</td></tr> <tr><td>17-18</td><td>482</td><td>677</td></tr> <tr><td>18-19</td><td>307</td><td>344</td></tr> <tr><td>19-20</td><td>244</td><td>280</td></tr> <tr><td>20-21</td><td>143</td><td>148</td></tr> <tr><td>21-22</td><td>95</td><td>101</td></tr> <tr><td>Gesamt</td><td>5.229</td><td>6.506</td></tr> </table> <p>Ca. 15% der KFZ sind größere (offensichtlich gewerbliche) Fahrzeuge, d.h. LKW, Kleintransporter, Busse und Landwirtschaftsfahrzeuge</p>	13-14	457	490	14-15	402	414	15-16	406	484	16-17	413	558	17-18	482	677	18-19	307	344	19-20	244	280	20-21	143	148	21-22	95	101	Gesamt	5.229	6.506	
13-14	457	490																																
14-15	402	414																																
15-16	406	484																																
16-17	413	558																																
17-18	482	677																																
18-19	307	344																																
19-20	244	280																																
20-21	143	148																																
21-22	95	101																																
Gesamt	5.229	6.506																																
VII.1	Bürger 7	16.10.2020	<p>Wir plädieren aus folgenden Gründen für eine Zone 30 und nicht 40 freiwillig! Das hatten wir schon einmal - es hatte nichts genutzt.</p> <p>Am 6. Dezember 1996 warben die SchupfholzerInnen schon einmal für Tempo 30 und machten daraus eine Aktion und sprachen die Durchfahrenden an und verteilten Schokonikolause. Damals wurden wir von den VörstetterInnen ausgelacht "für diese paar Bürger ein Tempo 30"! Mittlerweile holpern die Fahrzeuge über 2 Kanaldeckel, der Lärm ist unerträglich - 120 Lkw in 24 h in 2017! Mittlerweile hat sich die Anzahl der VerkehrsteilnehmerInnen deutlich erhöht, denn das Holzhauser Neubaugebiet kam dazu, erheblich mehr ist die Verkehrszunahme der Sick-MitarbeiterInnen - und wenn dann in Zukunft die Brücke nach Holzhausen abgerissen und gesperrt wird, werden wir den Verkehrslärm noch mehr spüren.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Bei der Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung Vörstetten wurden die Verkehrszahlen aus dem VM 2018 zu Grunde gelegt: 5.789 Kfz/24 (2.9% SV-Anteil). Nach den neuesten Verkehrszahlen der Straßenverkehrszentrale Baden-Württemberg aus dem Verkehrsmonitoring (VM) 2019 wird für die OD Schupfholz eine durchschnittlich tägliche</p>																														

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung															
VII.2			<p>Besonders in der Zeit von 5:00 - 9:00 und 15:30 - 18:00 ist es schlimm - dann hätten wir in Freiburg wohnen bleiben können, denn da war es erheblich ruhiger als in Schupfholz!</p> <p>Zusätzliche Lärmquelle ist die vor uns gelegene Bushaltestelle. Diese werden den Sommer über von vielen Motorradfans als Treffpunkt genutzt - mit minutenlangen Touren hoch und runter - bis es weitergeht - und der Bus hält auch so lange mit brummendem Motor, bis die Weiterfahrzeit erreicht ist.</p>	<p>Verkehrsstärke von 5.811 Kfz/24h und ein dazugehöriger Schwerverkehrsanteil von 2.82% (164 Lkw/24h) ausgewiesen.</p> <p>Wird im Bericht als verbesserungsbedürftige Situation erwähnt.</p>															
VII.3			<p>Weiteres Argument: Göhren lt. Verkehrsgutachten: werden Lärmschutzmassnahmen empfohlen! und was ist mit dem jetzigen Bestand - wir müssen nachträglich teuer unsere Fenster 3fach verglasen lassen, damit wir nachts schlafen können und das leider bei geschlossenem Fenster.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 120 LKW (2017) in 24 h 	<p>Es wird vermutet, dass hier der Bebauungsplan "Schupfholz/Gehren" und die dazugehörige Schalltechnische Untersuchung bzgl. Verkehrs- und Gewerbelärm gemeint ist. Im Rahmen der Bebauungsplanung sind andere Richtlinien und deren Lärmgrenzwerte anzuwenden. bspw. DIN 18005-1: Schallschutz im Städtebau und TA Lärm.</p>															
VII.4			<p>Die Grenzwerte der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden um 7 bis 8 dB(A) überschritten. Maßnahmen im Plangebiet zum Schutz gegen den Verkehrslärm sind notwendig.</p> <p>Unter den gegebenen Randbedingungen wird ein Lärmschutzkonzept mit passiven Lärmschutzmaßnahmen empfohlen.</p> <p>----</p> <p>Es wäre schön, wenn SchupfholzerInnen ernst genommen werden würden und die Bereitschaft für eine Zone 30 ernsthaft in Betracht gezogen würde.</p>	<p>Die geltenden Grenzwerte der 16. BImSchV sind gebiets- und nutzungsabhängig. Lt. Flächennutzungsplan zählt die Bebauung entlang der OD Schupfholz zur Gebietskategorie „Mischgebiet“. Damit gelten andere Grenzwerte als für „Allgemeine Wohngebiete“:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Nutzungen</th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime</td> <td>57</td> <td>47</td> </tr> <tr> <td>Reine u. allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete</td> <td>59</td> <td>49</td> </tr> <tr> <td>Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete</td> <td>64</td> <td>54</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiete</td> <td>69</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table>	Nutzungen	Tag	Nacht	Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	57	47	Reine u. allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49	Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54	Gewerbegebiete	69	59
Nutzungen	Tag	Nacht																	
Krankenhäuser, Schulen, Kur- u. Altenheime	57	47																	
Reine u. allg. Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59	49																	
Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	64	54																	
Gewerbegebiete	69	59																	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>Entlang der OD Schupfholz sind insgesamt 8/15 Hauptwohngebäude (20/38 Einwohner) mit Lärmpegeln > 64/54 dB(A) Tag/Nacht betroffen.</p> <p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen wird aufgrund der örtlichen Situation (geringe Betroffenheiten) als unverhältnismäßig und nicht durchsetzbar erachtet.</p> <p>Bei der Fortschreibung der Lärmaktionsplanung Vörstetten und nach Umsetzung potentieller Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan der Nachbargemeinde Reute, wird die Lärmsituation in der OD Schupfholz neu bewertet.</p>
VIII.1	Bürger 8	17.10.2020	<p>Wir begrüßen sehr und bedanken uns, dass die Gemeinde Vörstetten einen freiwilligen Lärmaktionsplan in Auftrag gegeben hat mit dem Ziel, Tempo 30 auf der kompletten Ortsdurchfahrt in der Breisacher und Freiburger Straße einzuführen. Als Anwohner der Freiburger Straße sind wir vom Straßenlärm der mehreren tausend Fahrzeuge, die täglich im Abstand von bis zu 1 Meter an unserem Haus vorbeifahren, sehr stark betroffen. Insbesondere in den zunehmend heißeren Sommermonaten, in welchen das Schlafen in der Nacht nur mit offenen Fenstern möglich ist, raubt uns der Lärm des Berufsverkehrs, welcher morgens bereits zwischen 5 und 6 Uhr als durchgehender Verkehrsfluss einsetzt, einen Teil der notwendigen Nachtruhe. Aber nicht nur der Lärm wird durch Tempo 30 vermindert, sondern auch die Gefahr von Unfällen, wie sie sich in den letzten Jahren bereits mehrfach direkt vor unserem Haus bzw. vor dem Nachbarhaus ereignet haben. Unter anderem sind Fahrzeuge bei Ausweichmanövern auf den Gehweg ausgewichen, was bei Tempo 30 aufgrund des deutlich kürzeren Bremsweges vermutlich nicht passiert wäre oder zumindest</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			<p>nicht zu Unfällen geführt hätte. Auch das Überqueren der Straße ist in den Zeiten des Berufsverkehrs oft nur schwierig und unter großer Gefahr möglich, insbesondere für Kinder und ältere Menschen.</p> <p>Allerdings macht eine Verkehrsanordnung zur Tempo-Reduktion nur dann wirklich Sinn, wenn diese auch überwacht wird und Verstöße geahndet werden. Deshalb bitten wir darum, die Geschwindigkeit regelmäßig überwachen zu lassen, entweder durch stationäre Messeinrichtungen oder durch die Messfahrzeuge des Landkreises. Auch nachts, wenn manche Fahrzeuge bei geringer Verkehrsdichte mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit durch das Dorf rasen, sollte hin und wieder gemessen werden.</p>	<p>Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.</p>
VIII.3			<p>Wir hoffen sehr, dass Tempo 30 schon bald angeordnet werden kann und freuen uns auf etwas mehr Ruhe in der Freiburger Straße.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>