

Rücklauftabelle Anhörung der Bürger zum Offenlageexemplar Lärmaktionsplan Straße der Gemeinde Au (Stand 01.07.2015)

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
9	Bürger 1	<p>Schreiben vom: 25.08.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>mit Schreiben vom 20.05.2014 hatte ich mich bereits zum Vorentwurf des LAP geäußert, woraufhin mir von Frau Misera in einem von der Gemeinde angeregten, persönlichen Gespräch zumindest die Klärung und teilweise auch eine Erfüllung der von mir angesprochenen Einwände bzw. Forderungen zugesagt wurde.</p> <p>Die nun vorliegende Offenlagefassung ist für mich als teilweise sachverständiger Bürger vor diesem Hintergrund in vielen Punkten doch recht unbefriedigend.</p> <p>Ich hatte damals bemängelt, dass vom Büro Misera die Immissionspegel nicht eigenständig gerechnet wurde, Frau Misera hatte das mit angeblich hohen Modellkosten begründet. Nun wurden wohl leider nur die Gebäudelärmkarte vom Büro Misera selbst gerechnet (wenn ich die recht kritische Stellungnahme der Verkehrsbehörde des LRA zum LAP im Rahmen der TÖB Antworten richtig interpretiere auf deren Verlangen hin).</p> <p>Im Folgenden nun konkrete Anmerkungen und Fragen:</p> <p>1.) Im Erläuterungsbericht ist wieder lediglich eine allgemeine Beschreibung des Rechenverfahrens zur Lärmkartierung enthalten, es fehlen <u>sämtliche</u> ortsspezifischen Angaben zur:</p> <p>a) Lage der maßgebenden Verkehrs-Zählstelle (TK/ZST-Nr. bzw. ZEUS Nr.)</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Grundlage für die Lärmaktionsplanung bildet die Lärmkartierung der LUBW mit den darin enthaltenen berechneten Immissionspegeln nach VBUS. Der Gesetzgeber sieht nicht vor, dass die zuständigen Kommunen eigene Berechnungen durchführen, sondern gibt die Lärmkartierung als Datengrundlage vor. Im Zuge der frühzeitigen Behördenbeteiligung wurde der vorläufige Entwurf des Lärmaktionsplans vorgelegt, der noch nicht über detaillierte Aussagen zu einzelnen betroffenen Gebäuden und Personen enthielt. Dies wurde im Zuge der weiteren Bearbeitung des Lärmaktionsplans erarbeitet und stellt den üblichen Verfahrensablauf dar.</p> <p>Der Lärmaktionsplan enthält die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Mindestangaben. Detaillierte Angaben zu Berechnungsverfahren bzw. wie die Lärmkartierung der LUBW erstellt wurde, ist nicht gefordert. Folgende Grundlagen sind in den Daten der LUBW enthalten:</p> <p>Da es in Au keine Zählstelle gibt, wurde in den Daten der LUBW ein Ersatz-DTV angegeben, der sich</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>b) Art der Verkehrsdaten (Zählung, Monitoring, Schätzung?)</p> <p>c) Tatsächlich berücksichtigte Daten (DTV, M_d, M_e, M_n, v_{zul}, p_d, p_e, p_n)</p> <p>d) Streckenabschnittsweise Emissionspegel gemäß VBUS und RLS-90 einschließlich den zugehörigen Korrekturwerten für Geschwindigkeit, Fahrbahnoberfläche und Fahrbahnlängsneigung (Steigung).</p> <p>e) verwendetes Geländemodell, Reflektionseigenschaften von Gebäuden usw. (wurde z.B. die Stützmauer auf der Ostseite der L122 gegenüber dem Rathaus als reflektierend berücksichtigt ? Wurde die reflektierende Lärmschutzwand vor Gebäude 18 berücksichtigt??)</p> <p>Diese Informationen stellen die grundlegende Basis der gesamten Berechnungen dar (auch für die wiederkehrend erforderliche Fortschreibung !) und sollten im Sinne einer transparenten und jederzeit nachvollziehbaren Bewertungsgrundlage (Kartierungsgrundlage) umfassend im Erläuterungsbericht zum LAP dargestellt werden! Insbesondere vor dem Hintergrund, das zukünftig auch</p>	<p>aus den stündlichen Verkehrsmengen ableitet: $12 \cdot M_d + 4 \cdot M_e + 8 \cdot M_n$</p> <p>$M_d$, M_e und M_n wurden aus dem Verkehrsmonitoring 2010 entnommen.</p> <p>In den Daten der LUBW ist der DTV nicht vorhanden, daher hat die LUBW den Ersatz-DTV verwendet (s.o.)</p> <p>Emissionspegel streckenabschnittsweise nach VBUS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tags/Abends/Nachts = 59,65/58,82/52,67 2. Tags/Abends/Nachts = 62,7/61,99/55,58 3. Tags/Abends/Nachts = 63,78/63,14/56,56 <p>Nach VBUS ermittelte Pegelwerte an den Gebäuden sind durch Ab- und Zuschläge nach RLS-90 umzurechnen. An Landesstraßen gilt ein Abschlag von L_{DEN} zu L_{TAG} von 1 dB(A) (s. Erläuterungsbericht S. 5/6 und Schreiben MVI v. 23.03.2012). Sämtliche Korrekturwerte sind in den Emissionspegeln enthalten.</p> <p>Das DGM wurde der Gemeinde Au von der LUBW zur Verfügung gestellt. Der Mehrfachreflexionszuschlag im Bereich der Bebauung liegt bei 0,21956955 dB(A). Die Stützmauer bzw. Lärmschutzwand vor Gebäude 18 sind in den Kartierungsdaten nicht enthalten. Es handelt sich hierbei um private bauliche Anlagen, die bei der Lärmkartierung durch die LUBW keine Berücksichtigung finden.</p> <p>Die verwendeten Daten stammen aus der Lärmkartierung der LUBW. Die Daten der LUBW stehen den für die Lärmaktionsplanung zuständigen Gemeinden kostenfrei zur Verfügung und werden ebenfalls fortgeschrieben. Der Verweis im Erläuterungsbericht auf Seite 11 auf die Lärmkarten aus dem Jahr 2013 ermöglicht es jedem anderen Büro die dem vorliegenden Lärmaktionsplan zugrunde liegenden Daten nachzuvollziehen.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>einmal ein anderes Büro den LAP fortführen muss sind diese Informationen unerlässlich, deshalb sollte die Gemeinde vom ausführenden Büro auch das von Ihr bezahlte digitale Modell als Datengrundlage zur Verfügung gestellt bekommen ! (wiederum als Grundlage für spätere Bearbeiter und als Eigensicherung)</p> <p>2.) Bei der Berechnung der Lärmpegel gemäß VBUS wurden die Immissionsorte einheitlich in 4 m Höhe über Gelände angenommen, also auch bei den Gebäudelärmkarten nicht geschossweise gerechnet. Bei der Berechnung gemäß RLS-90 ist der Immissionsort allerdings in Höhe der Geschossdecke anzunehmen, also geschossweise zu rechnen, soweit erkennbar wurde dies nicht beachtet ?</p> <p>Angaben zur Lage der Immissionsorte fehlen, insbesondere die Orientierung der Fassadenpunkte (Himmelsrichtung) ist in der Tabelle in Anhang 4 nicht bezeichnet und somit sind die einzelnen Immissionsorte nicht ohne weiteres lokalisierbar, insbesondere da sie gebäudeweise die selbe Nummer tragen.</p> <p>3.) Die Einstufung der Wohnbausiedlung „Weiherhofweg“ als Mischgebiet mag sich zwar aus der Darstellung im FNP ergeben, faktisch ist dieser Bereich weitgehend reine Wohnbaufläche und somit wohl am ehesten als „allgemeines Wohngebiet“ (WA) zu betrachten ?</p> <p>4.) Im Erläuterungstext wird im Abschnitt 3.1.4 die Lage eines einzigen Lärmschwerpunkts (Hotspot) wie folgt beschrieben: dieser Hotspot befindet sich am Ortseingang von Norden kommend und erstreckt sich über eine Länge von 250 m. Die zugehörige Karte zeigt allerdings eine Umgrenzung am südlichen Ortsausgang. Es gehören wohl jene Gebäude zum Hotspot, welche Pegel von mehr als Lden=70 bzw. Ln=60 dB(A) aufweisen.</p>	<p>Die Daten wurden von der Gemeinde Au bei der LUBW beantragt und liegen ihr vor. Das digitale Geländemodell (DGM) sowie die Grundpläne wurden ebenfalls von der LUBW erstellt und der Gemeinde Au kostenfrei für die Bearbeitung des Lärmaktionsplans zur Verfügung gestellt.</p> <p>Es ist richtig, dass das Berechnungsverfahren nach VBUS, welches das gesetzlich vorgeschriebene Verfahren für die Lärmaktionsplanung darstellt, die Immissionsorte einheitlich in einer Höhe von 4 m über Gelände annimmt. Um die Vergleichbarkeit der Betroffenenanzahlen nach RLS-90 zu gewährleisten, wurde der gleiche Immissionsort in 4 m Höhe angesetzt.</p> <p>Es ist korrekt, dass die Tabelle keine Verortung der Immissionspunkte enthält. Die Lage der Immissionspunkte kann im Berechnungsprogramm entnommen werden und steht mit den Daten der LUBW automatisch zur Verfügung.</p> <p>Maßgeblich und formal richtig für die Bewertung ist der rechtskräftige Flächennutzungsplan mit den darin enthaltenen Nutzungsarten und Festsetzungen.</p> <p>Im Erläuterungsbericht wurde die falsche Himmelsrichtung für die Lage des Hot-Spot-Bereiches angegeben. Der Text auf Seite 14 wird entsprechend geändert. Es handelt sich richtigerweise um den südlichen Ortseingang, der als Hot-Spot-Bereich bewertet wurde.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Interessanterweise hat sich der Hotspot auf jeden Fall gegenüber jenem Hotspot wie er in der vorläufigen Fassung des LAP vom 19.03.2014 gekennzeichnet ist verschoben, denn dieser wurde dort noch ausschließlich in der Dorfmitte bei Gebäude 20 (Anwesen Walter Batt) gekennzeichnet. Da sich aber weder die Emissionsdaten noch die geometrischen Verhältnisse geändert haben, bedarf es einer schlüssigen Erklärung für diese Diskrepanz ? In diesem Zusammenhang fordere ich nochmals eine transparente und offene Darstellung des gesamten Emissionsmodells !</p> <p>5.) Insbesondere die flächenhaften Pegeldarstellungen sind sehr grob, im Detail unpräzise und geben somit lediglich einen Überblick (sind so wohl unverändert von der LUBW übernommen und nicht neu gerechnet worden ?!). Mögliche Einflüsse durch Abschirmung bzw. Reflektion sind aus diesen Darstellungen nicht erkennbar (sehr unbefriedigend !). Der Darstellung der Gebäudelärmkarte fehlt leider jeder Bezugsrahmen (Luftbild, Katasterhintergrund o.ä.) um z.B. die bereits oben erwähnte Stützwand oder die bestehende Lärmschutzwand eindeutig lokalisieren und mögliche Einflüsse durch Reflektionen erkennen zu können.</p> <p>6.) Nördlich von Gebäude Nr. 33</p>	<p>Es ist richtig, dass die Fassung vom 19.03.2014 ausschließlich die Ortsmitte als Lage des Hot-Spots enthielt. Der Hot-Spot-Bereich im vorliegenden Offenlageexemplar erstreckt sich nach wie vor über die Ortsmitte, geht jedoch in Richtung Süden noch darüber hinaus. Die Ermittlung des Lärmschwerpunktes erfolgte im vorläufigen Lärmaktionsplan vom 19.03.2014 ausschließlich auf der von der LUBW und im Internet veröffentlichten Tabelle mit den Angaben zu den Betroffenen $L_{DEN} \geq 70$ dB(A) und $L_{NIGHT} \geq 60$ dB(A). Im Zuge der weiteren Bearbeitung wurden dann die Berechnungsdaten der LUBW ausgewertet und in das eigene Berechnungsprogramm übernommen. Anhand der Daten des LUBW wurden mehr betroffene Personen oberhalb der o.g. Auslöswerte ermittelt. Somit ist der Hot-Spot-Bereich im vorliegenden Offenlageexemplar größer als im vorläufigen Entwurf.</p> <p>Die in den Anhängen 1 und 2 dargestellten Schallausbreitungskarten stammen aus der Lärmkartierung der LUBW. Sie stellen lediglich einen Überblick über die Gesamtsituation an der Hauptlärmquelle L 122 dar. Da anhand der Gebäudelärmkarte (Anhang 3) und der Tabelle (Anhang 4) detaillierte Angaben zu den Lärmpegeln bei den einzelnen Gebäuden gemacht wurden, ist eine neu berechnete Schallausbreitungskarte nicht notwendig. Außerdem wurde im vorliegenden Lärmaktionsplan lediglich die Reduzierung der Betroffenen oberhalb der Auslöswerte $L_{DEN} \geq 65$ dB(A) und $L_{NIGHT} \geq 55$ dB(A) nach VBUS betrachtet. Der Lärmaktionsplan hat zum Ziel die Betroffenenzahlen oberhalb dieser Auslöswerte zu reduzieren. Die Schallausbreitung über die gesamte Ortslage hinweg ist nicht maßgeblich für die Ermittlung der Betroffenen und deren Reduzierung.</p> <p>Die flächenhafte Darstellung</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>besteht schon seit Jahren ein Wohnhaus (Dorfstraße Nr. 63) welches in der fächenhaften Darstellung (der LUBW) mutmaßlich berücksichtigt wurde (ist aufgrund der schlechten Grafik allerdings nicht eindeutig erkennbar), in der vom Büro Misera tatsächlich selbst erstellten Gebäudelärmkarte wurde dieses Gebäude allerdings definitiv nicht berücksichtigt.</p> <p>7.) Aus meiner Sicht sind die vorgeschlagenen Maßnahmen – völlig unabhängig von den berechneten Lärmpegeln – gut vertretbar, allerdings würde ich:</p> <p>a) auf Punkt 3 folgend, ebenfalls eine Verschwenkung oder eine Insel oder eine sonstige bauliche Einengung für den nördlichen Ortseingang als weitere Maßnahme aufnehmen (Torsituation) Besonders wichtig erscheint mir hier der Hinweis, dass diese Verschwenkungen (sowohl im Norde als auch im Süden) auch jeweils für den dorfauswärts fahrenden Verkehr hinreichend geschwindigkeitshemmend ausgeführt werden sollte.</p> <p>b) die festinstallierte Radarkontrolle mindesten als mittel- wenn nicht gar als kurzfristige Maßnahme setzten, gänzlich unabhängig davon, dass der Landkreis stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen bislang grundsätzlich nicht für erforderlich hält.</p> <p>c) Eine Geschwindigkeitsmesstafel sollte beständig wechselweise am nördlichen und südlichen Ortseingang steht (als kurzfristige Maßnahme) Dass hier wirklich eine zusätzliche Tafel angeschafft werden soll ist allerdings nicht in meinem Sinne.</p> <p>d) Veränderte Verkehrslenkungsmaßnahmen (Beschilderung) fehlen bislang und sollen diskutiert werden.</p> <p>e) Einen Stadtbahnanschluss halte</p>	<p>(Schallausbreitungskarten) stammt vom Februar 2014. Sie wurde von der LUBW zur Verfügung gestellt und enthält das Wohnhaus. Die Grundlage der Gebäudelärmkarte bilden die Daten der LUBW. Sie stammen aus der Landesvermessung aus dem Jahr 2011. In der Landesvermessung ist das Gebäude nicht enthalten, da das Gebäude erst danach errichtet wurde.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aus der Bewertung der Lärmsituation ergibt sich, dass der nördliche Ortseingang weniger stark betroffen ist. Aus diesem Grund wurde keine bauliche Maßnahme am nördlichen Ortseingang vorgesehen. Falls eine bauliche Maßnahme umgesetzt wird, ist im Zuge der Detailplanung die geschwindigkeitsdämpfende Wirkung in beide Fahrrichtungen zu prüfen.</p> <p>Die im Maßnahmenkatalog anzustrebenden kurzfristigen Maßnahmen sollten realistisch innerhalb der nächsten 5 Jahre umsetzbar sein. Dies ist für festinstallierte Radarkontrollen aus der politischen Sachlage heraus nicht gegeben und wurde daher als langfristige Planungsstrategie eingeordnet.</p> <p>Der Gemeinderat von Au hat in der Sitzung am 07.10.2015 die Anschaffung einer weiteren Messtafel beschlossen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und ist ggf. in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu berücksichtigen.</p> <p>Die Forderung nach dem</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>ich persönlich auch langfristig für völlig unrealistisch und würde diesen aus der Maßnahmenliste streichen.</p> <p>Selbstverständlich interessiert mich inwieweit meine Fragen und Anregungen Eingang oder Berücksichtigung im LAP finden und erwarte deshalb eine entsprechende Rückmeldung.</p>	<p>Stadtbahnanschluss Hexental entspricht dem politischen Willen der Verwaltungsgemeinschaft Hexental und bleibt als langfristige Planungsstrategie enthalten.</p> <p>Die Umsetzung der Anregungen und Beantwortung der Fragen kann im endgültigen Lärmaktionsplan, der auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht wird, und bei Interesse im Rathaus eingesehen werden.</p>
10	Bürger 2	<p>Schreiben vom: 26.08.2015</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>für die Möglichkeit der Stellungnahme zum Lärmaktionsplan Au (LAP) aufgestellt durch die Firma Misera, Stand 01.07. 2015, veröffentlicht im Internet, bedanke ich mich. Als ehemaliges Mitglied in der AGENDA-Gruppe "Verkehrsentwicklung" fühle ich mich dazu berufen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan wurde ohne eigene Datenerhebungen aufgrund von Berechnungen aufgestellt. Aus den Ergebnissen wurden einige Konsequenzen gezogen, welche z.T. mit dem Verkehrskonzept der AGENDA-Gruppe von Mai 2003 erfreuliche Übereinstimmungen aufweist. Ich bin gerne bereit, das angesprochene Verkehrskonzept nochmals zu übersenden. Sehr wenige der Vorschläge der AGENDA-Gruppe wurden bisher umgesetzt, ich hoffe, dass mit dem Druck durch den Lärmaktionsplan nun die seit über 12 Jahren bekannten und aufgelisteten Defizite aufgearbeitet werden. Im einzelnen möchte ich auf folgendes hinweisen:</p> <p>1. Die weiteren Hexentalgemeinden sind ebenso wie Au durch den Verkehrslärm auf der L122 in ihren Ortskernen betroffen. Eine Verminderung des MIV sollte daher zweckmäßigerweise koordiniert erfolgen. Eine gewisse Verlagerung von Verkehr kann auf die neu gebaute L125 durch das</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Gesetzgeber gibt vor, dass die Lärmkartierungen, welche im Fall von der Gemeinde Au in die Zuständigkeit der Landesbehörde LUBW fallen, Grundlage für die Lärmaktionsplanung bilden. Die im vorliegenden Lärmaktionsplan anzustrebenden Maßnahmen wurden unabhängig vom Verkehrskonzept der AGENDA-Gruppe ermittelt. Es wird jedoch nicht ausgeschlossen, dass sie sich mit bereits formulierten Verbesserungsmaßnahmen decken. Der Lärmaktionsplan stellt für die Gemeinde Au ein Instrument dar. Die darin festgelegten lärmindernden Maßnahmen haben keine unmittelbare rechtsbindende Wirkung auf den Straßenbaulastträger.</p> <p>Die Aussage ist richtig. Von der Forderung der Verkehrsverlagerung auf die L 125 als lärmindernde Maßnahme ist insofern abzuraten, da derzeit keine Daten vorliegen, die stichhaltig die Verkehrsströme abbilden. Somit kann nicht abgeschätzt werden, ob die L 122 in der Ortslage von Au tatsächlich</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>Schneckental, welche durch keine Ortschaft verläuft, erfolgen. Dieser überregionale Aspekt ist von zentraler Bedeutung bei der Umsetzung vieler Maßnahmen.</p> <p>2. Der Verkehr auf der L122 sollte in erster Linie dem Ziel- und Quellverkehr des Hexentals vorbehalten bleiben, alles weitere sollte auf die L125 verlagert werden. Möglicherweise wäre dafür eine Abstufung der L122 von "Landesstrasse" zu "Kreisstraße" hilfreich. Das gilt besonders für den Schwerlastverkehr und durchfahrende Motorradfahrer an Wochenenden. Bitte prüfen Sie auch davon unabhängig ein zeitweiliges (nächtliches oder am Wochenende) oder auch vollständiges Durchfahrverbot für diese besonders störenden Verkehrsteilnehmer.</p> <p>3. Die innerörtliche Geschwindigkeit auf der L122 sollte reduziert werden. Wünschenswert wären 30 km/h wie auf der B31 durch Freiburg. Sofern das weitere Hexentalgemeinden ebenso anstreben, könnte das zur Unattraktivität für den Durchgangsverkehr beitragen, besonders wenn das „Navi“ für die Durchfahrt durch das Hexental nach Süden eine deutlich längere Reisedauer ausrechnet als alternativ über die L125.</p> <p>4. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird i.d.R. nur dann eingehalten, wenn sie auch kontrolliert wird. Die Installation eines „Starenkastens“ wäre eine beständige „Erinnerung“ für zu schnelle Fahrer und damit gelegentlichen Kontrollen deutlich überlegen. Der angebliche Beschluss des Kreisrats gegen die Verwendung von stationären Geschwindigkeitskontrollen im Breisgau- Hochschwarzwald sollte überprüft werden, da der Bedarf auch an anderen Orten des Landkreises besteht.</p> <p>5. An beiden Ortsenden von Au sollte eine Verschwenkung nicht nur den</p>	<p>schwerpunktmäßig von überörtlichem Verkehr, also kein Quell- und Zielverkehr des Hexentals, belastet ist.</p> <p>Die Forderung wird zur Kenntnis genommen. Eine Abstufung der L 122 zur Kreisstraße verringert nicht die Verkehrsmengen, sondern ändert den zuständigen Straßenbaulastträger. Im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplans sollte überprüft werden, ob ein Nacht- oder Wochenendfahrverbot eine sinnvolle lärmmindernde Maßnahme darstellt. Bis dahin liegen dann auch die notwendigen Grundlagendaten vor (aktuell finden Verkehrserhebungen zum Thema Verkehrsverlagerung statt), um die eine solche Lärmminderungsmaßnahme auch belegen zu können.</p> <p>Der Lärmaktionsplan sieht eine Geschwindigkeitsreduzierung von 40 km/h vor.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Am südlichen Ortseingang wird eine Fahrbahnverschwenkung als</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>einfahrenden Verkehr entschleunigen sondern auch den ausfahrenden. Manche Fahrer beschleunigen bereits vor Erreichen des südlichen Ortsendes auf ansteigender Straße, was speziell nachts und bei Motorrädern empfindlich stört. Am südlichen Ortsausgang wäre alternativ zur Verschwenkung auch ein Kreisverkehr möglich, welcher bereits durch Gemeinderatsbeschluss vor Jahren gefordert aber bisher nie umgesetzt wurde. Auch die Anwohner am nördlichen Ortsausgang stöhnen über nächtliche Beschleunigung bereits vor dem Ortsende.</p> <p>6. Die Einrichtung eines Fahrradschutzstreifens auf der Westseite der L122 wird sehr begrüßt. Sie bietet den Radfahrern Schutz und Sicherheit außerdem ist sie eine sehr kostengünstige Lösung. In anderen Landkreisen (z.B. Konstanz und Ravensburg) sind diese Schutzstreifen seit vielen Jahren üblich, nur der Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald hat sich aus unerklärlichen Gründen bisher geweigert sie einzuführen. Der Radverkehr durch Au nimmt bedingt nicht zuletzt durch den elektrischen Fahrrad Antrieb, der auch nicht so sportlichen Menschen die Bezwingung des Steilstücks nach Wittnau ermöglicht, zu. Er hilft die Fahrbahnbreite optisch zu verschmälern und damit den Verkehr zu entschleunigen. Diese Maßnahme sollte jetzt sehr baldmöglichst und mit den verbesserten Fördermöglichkeiten des Landes umgesetzt werden.</p> <p>7. Am südlichen Ortsende sollte der Fahrradschutzstreifen nicht abrupt vor der derzeitigen Querungshilfe enden. Durch die Verengung der Fahrspur an der jetzigen Querungshilfe in Verbindung mit der Beschleunigung des ausfahrenden Verkehrs am Ortsende würde dadurch ein neuer Gefahrenpunkt für die Radfahrer entstehen. Die Planung zur zukünftigen Verschwenkung bzw. für den neuen Kreisverkehr an dieser Stelle soll eine durchgehende Radwegführung</p>	<p>kurzfristige Maßnahme im vorliegenden Lärmaktionsplan gefordert. Aufgrund der geringeren Betroffenzahlen am nördlichen Ortseingang wurde an dieser Stelle zunächst darauf verzichtet. Sollten bauliche Maßnahmen umgesetzt werden, ist in der Detailplanung die geschwindigkeitsdämpfende Ausbildung in beide Fahrrichtungen zu prüfen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen. Es wird zugesagt, dass die Gemeinde Au sich für die zeitnahe Umsetzung des neuen Fahrradschutzstreifens auf der Westseite der L 122 einsetzt.</p> <p>Das Ende des Schutzstreifens am südlichen Ortseingang wird durch die bestehende Bushaltestelle und die Verengung der Fahrbahn aufgrund der Querungshilfe bestimmt und ist behördlich bereits abgestimmt. Dabei hat die Sicherheit der Radfahrer größte Priorität. Der Schutzstreifen bzw. die Radwegführung müsste im Zuge der Detailplanung für eine mögliche Fahrbahnverschwenkung entsprechend an die neue bauliche Situation angepasst werden.</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>vorsehen.</p> <p>8. Ein Radweg zwischen Au und Merzhausen auch auf der Ostseite der L122 würde Radfahrern eine Hilfe sein und sie weniger verleiten auf dem Weg in die Stadt den westlichen Radweg auf diesem Abschnitt in Gegenrichtung zu befahren. Diese „Geisterradler“ führen zu kritischen Situationen, die ich selbst mehrfach erlebt habe. Die mögliche Fahrt über die holprige, schlecht beleuchtete "Alte Straße" bis Merzhausen ist weder allen bekannt, noch ausgeschildert, unbequem und für Radler bei weitem nicht so zügig befahrbar wie die gleichmäßig abfallende L122. Sie wird daher verständlicherweise wenig genutzt, ich selbst benutze sie nie. Zwischen Sportplatzeinfahrt und Ortsrand Merzhausen ist neben der L122 bereits ein asphaltierter, durch eine weiße Linie abgeteilter schmaler Streifen vorhanden, welcher verbreitert werden kann. Rückwärtig bis zum Ortsende von Au und vorwärts bis zum vorhandenen Radweg in Merzhausen sollte er ergänzt werden. Einige Leute sprechen diesen vorhandenen Streifen heute schon als „Radweg“ an. Sofern man in diesem Bereich lieber einen „Radschutzstreifen“ bevorzugt, der in Deutschland außerorts unüblich ist, kann man getrost auf die Erfahrungen in der Schweiz zurückgreifen, wo er sehr gebräuchlich und hilfreich ist. Im übrigen könnte ein solcher Radweg - gleich welcher Bauart - die schnurgerade zum Beschleunigen verführende Fahrbahn zu verschmälern und damit die vorgeschlagene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h zur praktizierten Realität werden lassen. Außerdem würde ein Radweg auf dieser Seite helfen, die Geisterradler auf der anderen Seite zu vermeiden.</p> <p>9. Einen Stadtbahnanschluss Hexental halte ich für eine Illusion. Er würde den Verkehrs für Au auch nur dann reduzieren, wenn die Schienen durch unsere Ortschaft bis zum</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Derzeit besteht ein durchgängiger kombinierter Geh- und Radweg zwischen der Gemeinde Au und Merzhausen. Der Querschnitt der L 122 zwischen Au und Merzhausen ermöglicht keinen Radweg oder Schutzstreifen auf der Ostseite der L 122 ohne dass Grunderwerb getätigt werden müsste. Die lärmindernde Wirkung eines zusätzlichen Radweges / Schutzstreifens auf der Ostseite der L 122 ist nicht abschätzbar, da nicht ermittelt werden kann, ob und in welchem Umfang sich der motorisierte Individualverkehr dadurch reduzieren ließe.</p> <p>Die Forderung nach dem Stadtbahnanschluss Hexental entspricht dem politischen Willen der Verwaltungsgemeinschaft Hexental und bleibt als langfristige</p>

Nr.	Einwender	Stellungnahme	Bemerkungen / Beschlussvorschlag der Verwaltung
		<p>südlichen Ortsende durchgebunden wäre und dort eine Wendeschleife und ein Parkplatz für die Zufahrer des hinteren Hexentals entstünde. Enden die Schienen z.B. am Sportplatz Merzhausen, reduziert er nicht im mindesten den Verkehr durch Au! Sowohl eine Schienenführung durch Merzhausen und Au sowie Parkplatz und Wendeschleife auf Auer Gebiet scheitern aus Platzgründen. Auch ließe sich die VAG wohl allenfalls durch eine Eingemeindung nach Freiburg zur Aufnahme solcher Gedanken bewegen.</p> <p>10. Mit Verwunderung vermisse ich dagegen Vorschläge im LAP zur Verbesserung des ÖPNV durch Verbesserung des Busverkehrs. Eine tagsüber, abends und an Wochenenden mindestens halbstündige, konsequente Vertaktung helfen den MIV zu reduzieren. Besonders wichtig ist das in Anbetracht einer zunehmend alternden Bevölkerung und zur Reduzierung des „wilden“ Parkens in Merzenhausen besonders auf dem Aldi-Parkplatz. Begleitende Maßnahmen der VAG, wie z.B. die Mitnahme einer weiteren Person auf die Regiokarte auch an Samstagen und abends ab 19:00 Uhr - eine vielfach praktizierte Realität in vielen Verbänden - würden ebenfalls öfter das Auto in der Garage belassen.</p> <p>Eine Rückmeldung, inwieweit die obigen Anregungen Berücksichtigung finden, würde ich sehr begrüßen.</p>	<p>Planungsstrategie enthalten.</p> <p>Die Verringerung des Verkehrsmengen PKW sind mit Forderung des Stadtbahnanschlusses bzw. des ÖPNV (dazu zählt auch der Busverkehr) als langfristige Planungsstrategie enthalten. Um die lärmindernde Wirkung durch Erhöhung der Taktzahl des Busverkehrs einordnen zu können, müsste ermittelt, ob und in welchem Umfang sich der motorisierte Individualverkehr dadurch reduzieren ließe. Dies ist jedoch derzeit nicht abschätzbar.</p> <p>Die Umsetzung der Anregungen und Beantwortung der Fragen kann im endgültigen Lärmaktionsplan, der auf der Homepage der Gemeinde veröffentlicht wird, und bei Interesse im Rathaus eingesehen werden.</p>

Im Auftrag der Gemeinde Au:

Freiburg, den 19.10.2015



Dipl.-Ing. (FH) Daniela Misera