

1/19

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			belastungen anhand der in den vorliegenden Unterlagen enthaltenen Fassadenpegel zusammengefasst dargestellt. Aussagen zur Zahl der Betroffenen konnten nicht getroffen werden, sind aber m. E. auch entbehrlich, da mit einer Ausnahme in keinem der Abschnitte Fassadenpegel von 70/60 dB(A) erreicht oder überschritten werden. Die Ausnahme betrifft das Gebäude „Am Ranken 11“ bei dem allerdings lediglich der Wert L DEN mit 70,1 dB(A) geringfügig oberhalb von 70 dB(A) liegt. Bei diesen Lärmwerten ist überdies der Umstand noch nicht berücksichtigt, dass diese auf Basis der VBUS ermittelt wurden und die vor Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen vorzunehmende Umrechnung auf Werte nach den RLS-90 geringere Belastungen ergibt. Zusammenfassend kommt das Polizeipräsidium Konstanz zu dem Schluss, dass die vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf Grundlage der ermittelten Lärmbelastungen in den in Rede stehenden Straßenabschnitten kaum hinreichend zu begründen sein dürften.	nicht erreicht oder überschritten werden. Der Lärmaktionsplan der Stadt Tettnang definiert den lärmbezogenen straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO und damit die nach Möglichkeit zu unterschreitende Lärmbelastung in Tettnang auf 65 / 55 dB(A) tags/nachts. Diese Mittelungspegel sollten auch aus Sicht der Lärmwirkungsforschung nicht überschritten werden, um gesundheitliche Beeinträchtigungen durch Lärm zu vermeiden. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe zur Beurteilung der Lärmbelastung dar. Die aus den Lärmschutz-Richtlinien StV abgeleiteten Orientierungswerte des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung von 70/60 dB(A) tags/nachts, bei denen das Risiko gesundheitlicher Gefährdungen unzweifelhaft besteht, sind vor dem Hintergrund der Zielsetzung der UmgebungslärmRL „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern“ als Obergrenze anzusehen; von Beeinträchtigungen durch Lärm ist bereits

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
				bei Überschreitungen der normierten Grenzwerte der 16. BImSchV auszugehen. Anzuführen ist auch, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A), sowie für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt.
02	29.07.2015	Gemeinde Kressbronn a. B.	Gratulation zu dem umfangreichen Werk. Die Gemeinde Kressbronn a. B. hat keine Einwände.	Kenntnisnahme.
03	11.08.2015	Strauss GmbH & Co. KG	Vielen Dank für die Einbindung in den Lärmaktionsplan. Zum Punkt 4.2 „Vorgeschlagene Lärminderungsmaßnahmen“ haben wir folgende Anmerkung bezüglich der grünen Stadtbuslinie: Durch die Einführung von Tempo 30 auf Moos-, Kirch- und Ravensburger Straße ist der bereits sehr enge Fahrplan des grünen Stadtbusses nicht mehr zu halten. Um eine zuverlässige Bedienung	Kenntnisnahme. Die Fahrplangestaltung der grünen Stadtbuslinie muss vor dem Hintergrund der vorgeschlagenen Maßnahmen überprüft werden. Die Ziele des Lärmaktionsplans haben Vorrang.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			weiterhin zu gewährleisten, müsste der Takt erhöht werden, wodurch das Stadtbussystem mit Umstieg am Bärenplatz erheblich gestört wäre. Alternativ müsste die Linie verkürzt werden so dass eine oder mehrere Haltestellen entfallen würden.	
04	02.09.2015	Regierungspräsidium Tübingen, Referat 46: Verkehr	Vielen Dank für die Gelegenheit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Tettnang Stellung zu nehmen. Als Straßenbaulastträger geben wir dazu folgende Stellungnahme ab: Nach Durchsicht des vorliegenden Entwurfs der Stadt Tettnang (Stand: 19.12.2014) wurden bereits mehrere Maßnahmen zur Lärminderung wie z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen als auch passive Lärmschutzmaßnahmen umgesetzt. Der vorliegende Entwurf schlägt zur Lärminderung noch weitere Maßnahmen vor, hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärmreduzierung. Auf weitere verschiedene Möglichkeiten den Lärm zu reduzieren wird hingewiesen. Hierzu zählen z.B. die Gestaltung des Straßenraumes, die Beeinflussung der Verkehrsmittel, eine verstärkte Überwachung der Geschwindigkeit sowie die Fahrbahndeckensanierung. 4.3.4. Fahrbahndeckensanierung (Seite 12) Bezüglich der Fahrbahndeckensanierung wird auf das Rundschreiben vom 27.07.2015 (AZ: 42-3/3945.40) Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärmmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich verwiesen. Das Regie-	Kenntnisnahme. Anmerkung: Zwischenzeitlich (Januar 2016) ist seitens des Landes Baden-Württemberg eine erneute Absenkung der Auslösewerte

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			rungspräsidium als Straßenbaulastträger wird bei anstehenden Fahrbahnsanierungsmaßnahmen prüfen, ob für die Umsetzung der Maßnahmen die Voraussetzungen nach den für ihn geltenden Rechtsgrundlagen erfüllt sind. Die nachfolgenden Hinweise sind hierbei zu beachten. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS 90). • Eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, • im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärmminierungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden, • ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. Als höhere Verkehrsbehörde nehmen wir zu dem Entwurf wie folgt Stellung: Nach § 45 Abs.1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder verbieten. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund	zur Lärmsanierung an Landesstraßen erfolgt (Schreiben MVI, Az. 2-3911.7/47). Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Kenntnisnahme. Der Lärmaktionsplan der Stadt Tett nang definiert den lärmbezogenen straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff nach § 45 Abs. 9 S. 2 StVO und damit das nach Möglichkeit zu unterschreitende Lärmniveau in

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung <u>erheblich</u> übersteigt. Eine solche erhebliche Gefahrenlage aufgrund Lärmbelastung besteht nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23. März 2012 für die Erstellung und Umsetzung von Lärmaktionsplänen insbesondere dann, wenn die in RLS90-Werte umgerechneten Lärmpegel tagsüber 70 dB(A) bzw. nachts 60 dB(A) überschreiten. Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen bzw. Wohngebäuden über den genannten Werten, verdicthet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint. Bei der vereinfachten Umrechnung der für den Lärmaktionsplan nach VBUS errechneten Lärmpegel in RLS90-	Tett nang auf 65 / 55 dB(A) tags/nachts. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung stellen die Lärmschutz-Richtlinien StV eine Orientierungshilfe zur Beurteilung der Lärmbelastung dar. Die aus den Lärmschutz-Richtlinien StV abgeleiteten Orientierungswerte des Kooperationserlass Lärmaktionsplanung von 70/60 dB(A) tags/nachts, bei denen das Risiko gesundheitlicher Gefährdungen unzweifelhaft besteht, sind vor dem Hintergrund der Zielsetzung der UmgebungslärmRL „schädliche Auswirkungen, einschließlich Belästigung, durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen, oder sie zu mindern“ als Obergrenze anzusehen; von Beeinträchtigungen durch Lärm ist bereits bei Überschreitungen der normierten Grenzwerte der 16. BImSchV auszugehen. Anzuführen ist auch, dass sich die Lärmschutz-Richtlinien StV explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) anlehnen. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV hervor, dass diese den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Werte ist laut Kooperationserlass bei Landesstraßen vom LDEN-Wert 1 dB(A) abzuziehen und für Lichtsignalanlagen (außer Fußgängerbedarfsampeln) sind je nach Entfernung Zuschläge zu machen. Sollten trotz oder wegen der Einrichtung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs und des LKW-Verbots nach Umrechnung der L_{DEN}-Werte in RLS90-Werte 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts an mehreren benachbarten Gebäuden überschritten sein bzw. die Lärmpegel an der innerörtlichen Entlastungsstraße sich um mehr als 3 dB(A) erhöht haben und diese Gebäude von einer nicht geringen Zahl von Betroffenen bewohnt werden, kommen im Bereich der Überschreitungen/ Erhöhungen um mehr als 3 dB(A) Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Eine weitere Beteiligung am Verfahren wird gewünscht.	Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A), sowie für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt. An den definierten Zielen des LAP wird daher festgehalten.
05	02.09.2015	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 33.000 Unternehmen mit ca. 225.000 Beschäftigten. Zu den uns übersandten Unterlagen erlauben wir uns fristgerecht folgende Anmerkungen: 1. Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslöseweite und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden,	Kenntnisnahme. Die Stadt Tettnang definiert als planaufstellende Behörde ein Lärmniveau von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. von 55 dB(A) L_{Night} als Zielgröße der Lärmbelastung, die mithilfe der Lärmaktionsplanung nach Möglichkeit unterschritten werden soll.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden. 2. Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit - neben den reinen Umweltbelangen, sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein. 3. Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist. 4. Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen aus Sicht der IHK besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an	Kenntnisnahme. Da der Lärmaktionsplan auf die Minderung gesundheitsrelevanter Lärmbelastungen abzielt, ist neben den genannten Faktoren die körperliche Unversehrtheit der Betroffenen als entsprechend hoch zu wertendes Gut in diese Abwägung einzubeziehen. Kenntnisnahme. Die innerhalb schützenswerter Räume gegebene Lärmbelastung resultiert unmittelbar aus den Fassadenpegeln, die daher maßgeblich zur Beurteilung bleiben. Ablehnung. Es trifft nicht zu, dass Pegelminderungen unter 3 dB(A) von Betroffenen nicht wahrgenommen werden.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen. Was aber nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffenen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärminderungseffekte sind somit rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärmentlastung dar. 5. Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zu lässig.	nommen werden. Zahlreiche Studien und Modellversuche belegen, dass auch Pegeländerungen bei Umweltgeräuschen unter 3 dB(A) von Anwohnern gut wahrgenommen werden. Betont werden muss dabei auch die über das reine Hörempfinden hinausgehende, sogenannte extra-aurale Komponente des Schalls und die damit in Zusammenhang stehenden physio- und psychologischen Auswirkungen. Bei der Bewertung von Lärminderungsmaßnahmen sollte nicht nur auf den Mittelungspegel abgestellt, sondern auch die eingehende deutliche Senkung der bei Einzelvorbeifahrten auftretenden Maximalpegel einbezogen werden. Gerade während der Nachtstunden, in denen die Lärmbelastung im Wesentlichen durch solche Einzelereignisse bestimmt wird, ist dies von besonderer Bedeutung. Kenntnisnahme. Die Verkehrsbedeutung ist als wesentlicher Faktor in die Abwägung über potenzielle verkehrsbeschränkende Maßnahmen einzu beziehen. Unzulässig sind verkehrsrechtliche Lärminderungsmaßnahmen hingegen auch auf Hauptverkehrsstraßen nicht. Zudem werden gerade im hier relevanten Innerortsbereich die Reisezeiten im Wesentlichen

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			6. Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Personen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen, In Tab. 1 auf S. 9 (Kap. 3.3) des Entwurf des LAP sind Betroffenenzahlen für das gesamte untersuchte Stadtgebiet aufgeführt. Eine solche Aufsummierung ist als Informationsquelle für etwaige Maßnahmen zur Lärmreduktion unzureichend. Es fehlt der Ausweis der Betroffenenzahlen für die einzelnen Streckenabschnitte auf S. 10 (Kap. 4.2). Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärminderung sind strenge Maßstäbe bei der Verhältnismäßigkeit anzusetzen. Ziel der Lärminderungsplanung ist es nicht, wegen einzelner lokal begrenzter Problembereiche generelle Maßnahmen zu ergreifen, von denen große Nutzergruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden. 7. Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte aus Sicht der IHK folgender sein: Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen	durch die Knotenpunkte sowie die Stetigkeit im Verkehrsfluss bestimmt, weniger durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Kenntnisnahme. Die in Kap. 3.3 ausgewiesenen Betroffenenzahlen wurden der „Vorläufigen Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastungszahlen durch Umgebungslärm (VBEB)“ folgend ermittelt und sind daher als statistische Hilfsgröße zur Abschätzung der Lärmbelastung im Stadtgebiet zu sehen. Im Hinblick auf die körperliche Unversehrtheit räumt § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 der StVO auch dem Einzelnen einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über mögliche verkehrsbeschränkende Maßnahmen ein, sofern diese dazu geeignet sind, unzumutbare Beeinträchtigungen durch Lärm oder Abgase zu mindern oder zu vermeiden. Kenntnisnahme. Die begrüßenswerten Maßnahmenvorschläge wie Fahrbahndeckensanierungen und Schachtdeckeloptimierungen sind Teil des

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände/-wälle) und/oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Der LAP-Entwurf enthält dazu eine Reihe treffender Aussagen. 8. Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrbahngeräusch überwiegt - dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den Straßenzustand und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche sowie Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrs gerichtet werden. Auch dazu enthält der LAP-Entwurf einige richtige Aussagen. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. „Flüsterasphalts“ kommt eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt wer-	Lärmaktionsplans, jedoch in Anbetracht des zu erwartenden Umsetzungshorizonts eher als mittelfristige Maßnahmen zu werten. Aktiver Lärmschutz in Form von Schallschutzwänden oder -wällen ist aus städtebaulichen Gründen innerorts nur in seltenen Fällen möglich. Passive gebäudeseitige Maßnahmen entfalten ihre Wirksamkeit nur für den jeweiligen Raum und auch nur bei geschlossenen Fenstern. Passiver Schallschutz sollte daher vorrangig dort zum Einsatz kommen, wo flächenwirksame (verkehrsrechtliche) Minderungsmaßnahmen den Zielen der städtischen Verkehrsplanung entgegenstehen. Kenntnisnahme. Rechtlich maßgeblich sind die gemäß den in den RLS-90 (bzw. VBUS) dargelegten Emissionsparametern errechneten Beurteilungspegel. Kenntnisnahme. Es wird auf die „Handlungsempfehlungen für den Einsatz lärmmindernder Asphaltdeckschichten im Innerortsbereich“ des Ministe-

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			den können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber aus Sicht der IHK eine Rechnung, nach der Verkehrsbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden. 9. Die Kenntnis der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist für die gebotene Abwägung wichtig, aber kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten. Die IHK hat deshalb im Jahr 2010 eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Speditions- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit vorliegen.	riums für Verkehr und Infrastruktur verwiesen. Kenntnisnahme. Bei den Streckenabschnitten, für die der LAP der Stadt Tett nang Geschwindigkeitsbeschränkungen vorsieht, handelt es sich größtenteils um innerörtliche Straßenzüge, bei denen die Reisezeiten maßgeblich durch die Knotenpunkte, den Verkehrsfluss sowie Quereinflüsse wie Fußgängerquerungen u. ä. beeinflusst werden, weniger durch die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			10. Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen trotzdem in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird dieser Effekt jedoch konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NO_x (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO₂- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.	Kenntnisnahme. Die derzeit vorliegenden Studienergebnisse zu den Auswirkungen von Tempo 30 auf die Luftqualität kommen zu leicht divergierenden Ergebnissen. Eine pauschale Verschlechterung der Situation durch Geschwindigkeitsreduzierungen ist zweifelsfrei nicht gegeben. Die LUBW fasst in ihrem Bericht „Ersteinschätzung der Wirkung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen auf die NO_x - und PM10-Emissionen“ zusammen, „dass T30 in Abhängigkeit von der Längsneigung der Strecke, dem Konstantfahrtanteil bei T50 und dem Schwerverkehrsanteil positive Effekte auf die verkehrsbedingten NO_x-Emissionen haben kann. Hinsichtlich der abgasbedingten PM10-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs führt T30 dagegen in vielen Situationen zu Zunahmen. [...] Die Feinstaubemissionen eines Fahrzeugs sind jedoch nur zum Teil abgasbedingt, der Beitrag von Aufwirbelung und Abrieb zu den Gesamtemissionen ist größer. [...] Daher kann T30, auch wenn die abgasbedingten Partikelemissionen zunehmen, bei den Feinstaub-Gesamtemissionen zu Reduktionen führen.“ Bei typisch innerstädtischen Verkehrsabläufen kann mit der Einführung von Tempo 30 oftmals auch eine Verstetigung des Verkehrsflusses erreicht werden. Die dann sel-

Nr.	Datum	Amt / Behörde	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirken wir als IHK gerne konstruktiv mit. Wir regen ergänzend an, dass Sie hinsichtlich verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr frühzeitig den Kontakt zu den ansässigen Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.	teneren und kürzeren schadstoffemissionsintensiven Brems- und Beschleunigungsphasen wirken sich weiter positiv auf die Luftreinhaltung aus. Kenntnisnahme und Zustimmung.
06	09.09.2015	Stadt Ravensburg	Die Stadt Ravensburg nimmt zum Entwurf des Lärmaktionsplans Tettnang wie folgt Stellung: Zum vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplans Tettnang werden keine Einwände vorgebracht. Durch die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen sind keine relevanten Mehrbelastungen auf Straßen der Gemarkung der Stadt Ravensburg zu erwarten.	Kenntnisnahme.
07	11.08.2015	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung ist der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden. Daher begrüßt und unterstützt der Regionalverband das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Tettnang. Anregungen und/oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	Kenntnisnahme.

08	28.09.2015	Landratsamt Bodenseekreis Amt für Kreisentwicklung und Baurecht	Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 21. Juli 2015 und äußern uns zu dem vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) aus verkehrs- und straßenrechtlicher Sicht wie folgt: 1. Allgemeines Die Straßenverkehrsbehörden sind durch § 45 Abs.1 Nr. 3, Abs. 1 b Nr. 5 und Abs 9 StVO i. V. m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV dazu ermächtigt, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind die Grenzwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts gemäß RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) bzw. die von VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) umgerechneten Werte zu beachten. Bei der rechtlichen Beurteilung ist außerdem der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 23.03.2012 maßgebend. 2. Untersuchungsergebnisse BS Ingenieure Für folgende Maßnahmenbereiche wurden im Rahmen des Lärmaktionsplanes Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen: –Tempo 30 auf der Kirchstraße zwischen Moosstraße und Schillerstraße (Anknüpfung an Tempo-20-Bereich Innenstadt); –Tempo 30 auf der Ravensburger Straße zwischen Moosstraße und Kreisverkehrsplatz Bechlingen; –Tempo 30 auf der Moosstraße zwischen Ravensburger Straße und Ortstafel; –Tempo 50 auf den der Ortstafel jeweils vorgelagerten Abschnitten der L 333 in Käu/Pfingstweid (Höhe „Alt-	Kenntnisnahme. Die Stadt Tettang definiert als planaufstellende Behörde ein Lärmniveau von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. von 55 dB(A) L_{Night} als Zielgröße der Lärmbelastung, die mithilfe der Lärmaktionsplanung nach Möglichkeit unterschritten werden soll.
----	------------	---	--	---

			wiesenweg“ und „Am Ranken“, Höhe „Tett nanger Straße 68“). 3. Verkehrsrechtliche Beurteilung der konkreten Maßnahmenvorschläge Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die RLS-90 maßgebend für die Berechnung des Lärmpegels und die Bestimmung des Immissionsortes. Die nach VBUS ermittelten Werte sind daher auf RLS-90 umzurechnen. Die Nachtwerte sind dabei identisch. Beim Tagwert nach VBUS sind an Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen Abschläge von 1 dB(A) anzusetzen. <u>Tempo 30 in der Kirchstraße (L 329) zwischen Moosstraße und Schillerstraße</u> Bei den Gebäuden Kirchstraße 1 - 14 beträgt der Lärmpegel gemäß RLS-90 tagsüber zwischen 69,3 und 72,4 dB(A). Allerdings befinden sich diese Gebäude bereits innerhalb des Tempo-20-Bereiches, so dass hier derzeit keine weiteren Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplanes möglich sind. Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 20 km/h wurde im Rahmen eines Pilotprojektes im Einvernehmen mit der Stadt Tett nang, der Straßenbauverwaltung und dem Polizeipräsidium Konstanz festgesetzt. Der restliche, noch nicht mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung beschilderte Teil der Kirchstraße beginnt bei Gebäude Haus-Nr. 15. Für diesen Bereich wurden allerdings die erforderlichen Lärmwerte von 70/60 dB(A) nicht erreicht. Die höchsten Fassadenpegel werden vom BS-Ingenieurbüro am Gebäude Nr. 15 mit 69,2 dB(A) tags und 58,0 dB(A) nachts nach VBUS berechnet. Hier müssen wir allerdings die RLS-90 Werte berücksichtigen	Kenntnisnahme. Die in den Lärmschutz-Richtlinien StV oder dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung genannten Richtwerte sind nicht als erforderliche Grenzwerte zu interpretieren, unterhalb derer die Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen nicht möglich ist. Neben den Lärmschutz-Richtlinien StV können zur Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelastung auch die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV als Orientierungspunkte herangezogen werden. Die tatbestandlichen Voraussetzungen für ein Tätigwerden der Straßenverkehrsbehörde i. S. e. Ermessensentscheidung sind bei Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (Kern- und Mischgebiete: 64/54 dB(A)) erfüllt. Die aus den Lärmschutz-Richtlinien StV abgeleiteten Orientierungswerte von 70/60 dB(A) tags/nachts, für die der Kooperationserlass Lärmaktionsplanung einen vordringlichen Handlungsbedarf definiert, sind angesichts der dann zweifellos bestehenden Gesundheitsgefährdung als Obergrenze des Ermessensspielraums anzusehen. Die Lärmschutz-Richtlinien StV lehnen sich
--	--	--	--	--

			(somit 68,2 dB(A) tags). Angesichts der für diesen Streckenabschnitt ermittelten Lärmwerte kann die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht befürwortet werden. Die im Lärmaktionsplan dargestellte Lärmbelastung liegt deutlich unterhalb der erforderlichen Grenzwerte von 70/60 dB(A). Verkehrsbehördliche Maßnahmen können wir daher derzeit leider nicht in Aussicht stellen. <u>Tempo 30 in der Ravensburger Straße (L 329) zwischen Moosstraße und Kreisverkehrsplatz Bechlingen</u> Die für die Gebäude Nr. 2 - 90 dargestellten Fassadenlärmpegel liegen unter Berücksichtigung der RLS-90 Werte zwischen 64,4 und 67,8 dB(A) tags und zwischen 54,2 und 57,8 dB(A) nachts. Der von der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkung betroffene Bereich (zwischen Moosstraße und Kreisverkehrsplatz Bechlingen) umfasst die Gebäude Nr. 2 - 49. Hier beträgt der höchste Fassadenpegel am Gebäude Ravensburger Straße 6 nach RLS-90 67,3 dB(A) tags und 57,2 dB (A) nachts. Angesichts der ermittelten Lärmwerte und der Tatsache, dass es sich hier nicht um einen Lärmschwerpunkt handelt, können wir auch für diesen Abschnitt die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht befürworten. Die für die Festsetzung verkehrsbehördlicher Maßnahmen erforderlichen Grenzwerte (70/60 dB(A)) wurden nicht erreicht. <u>Tempo 30 in der Moosstraße (K 7723) zwischen der Ravensburger Straße und der Ortstafel</u> Bei den Gebäuden Moosstraße 2 - 41 beträgt der Lärmpegel gemäß RLS-90 zwischen 64,7 und 68,0 dB(A) tags	zudem explizit an die Grundsätze des baulichen Lärmschutzes an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) an. So geht u. a. aus der Fußnote zu den Richtwerten der Lärmschutz-Richtlinien StV hervor, dass diese „den Beurteilungspegeln für die Lärmsanierung an Bundesfernstraßen“ entsprechen. Seit Bekanntmachung der Lärmschutz-Richtlinien StV 2007 wurden die Auslösewerte der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen um jeweils 3 dB(A), sowie für Wohn- und Mischgebiete an Landesstraßen in Baden-Württemberg per Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 22.01.2016 nochmals um 2 dB(A) abgesenkt. Die Stadt Tett nang definiert als planaufstellende Behörde ein Lärmniveau von 65 dB(A) L_{DEN} bzw. von 55 dB(A) L_{Night} als Zielgröße der Lärmbelastung, die mithilfe der Lärmaktionsplanung nach Möglichkeit unterschritten werden soll. Diese Lärmwerte werden in den im Lärmaktionsplan für verkehrsrechtliche Maßnahmen vorgesehenen Abschnitten erreicht oder überschritten. An der im LAP definierten Zielsetzung wird daher festgehalten.
--	--	--	---	--

			und zwischen 55,7 und 57,9 nachts. Der höchste Wert wurde nach RLS-90 mit 68,0 dB(A) tags und 57,9 dB(A) nachts am Gebäude Nr. 2 ermittelt. Auch für diesen Abschnitt können wir zu keiner anderen Einschätzung gelangen, als zu den vorstehend behandelten. Bei diesen deutlich unterschrittenen Lärmwerten ist die Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus lärmschutzrechtlichen Gründen nicht zulässig. <u>Tempo 50 im Zuge der L 333 in Kau und Pfingstweid auf den der Ortstafel jeweils vorgelagerten Abschnitten</u> Pfingstweid: Für die Beurteilung der Lärmbelastungen sind die Gebäude im „Altwiesenweg“ sowie „Am Ranken“ maßgeblich. Die für diese Gebäude dargestellten Fassadenlärmpegel liegen unter Berücksichtigung der RLS-90 Werte zwischen 67,4 und 69,1 dB(A) tags und zwischen 56,0 und 59,4 dB(A) nachts Walchesreute (Kau): Beiden Gebäuden entlang der Tett nanger Straße 66 - 101 beträgt der Lärmpegel gemäß RLS-90 zwischen 64,8 und 66,8 dB(A) tags und zwischen 56,8 und 58,6 dB (A) nachts. Angesichts der ermittelten Lärmwerte handelt es sich auch bei diesen beiden Streckenabschnitten um keine Lärmschwerpunkte. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h kann daher nicht befürwortet werden. 4. Beurteilung weiterer Fassadenpegel im Stadtgebiet Im Rahmen des Lärmaktionsplanes wurden in verschiedenen Straßenzügen die Fassadenpegel ermittelt. Unter Berücksichtigung dieser Werte hat die Stadt Tett nang	
--	--	--	---	--

			bzw. das Ingenieurbüro die o. g. Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. Bei der Durchsicht der Tabellen stellten wir fest, dass im Bereich Bachstraße 1 - 17 Lärmpegelwerte tagsüber (umgerechnet auf RLS-90) zwischen 70,2 und 71,4 dB (A) und nachts Pegelwerte zwischen 60,1 und 61,4 dB(A) ermittelt wurden. Dieser Streckenabschnitt wurde allerdings vom Ingenieurbüro nicht als Lärminderungsmaßnahme empfohlen. 5. Zusammenfassung Die kommunale Zielsetzung zur Reduzierung der Lärmbelastungen zum Schutz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiges Ziel, dem sich auch das Landratsamt als Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich nicht verschließt und seinen Beitrag zu leisten bereit ist. Dennoch müssen wir hierfür sowohl bei der Beurteilung von Einzelfällen, als auch generell bei der koordinierten Aufstellung der Lärmaktionspläne in der Region einheitliche und nachvollziehbare Lärmbelastungen als Begründung für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zugrunde legen. Hinsichtlich der im Rahmen des Lärmaktionsplanes Tettnang vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen können wir aus den genannten Gründen derzeit keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen in Aussicht stellen. Abschließend weisen wir darauf hin, dass für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich ist.	Um die beabsichtigte Verkehrsfunktion der Innerörtlichen Entlastungsstraße (IES) nicht zu beeinträchtigen, werden in deren Verlauf keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen empfohlen. <u>An den genannten Gebäuden wurde im Zuge des IES-Verfahrens eine Anspruchsprüfung auf Lärmschutz gemäß 16. BImSchV durchgeführt.</u> Die erforderlichen Maßnahmen wurden umgesetzt. Kenntnisnahme und Ablehnung. An der im LAP definierten Zielsetzung wird festgehalten. Die Umsetzung der Maßnahmen wird beim Regierungspräsidium beantragt. Es ergeht die entsprechende Beauftragung der Verwaltung.
--	--	--	---	--

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
01	21.06.2015 sowie er- gänzend 28.10.2015 06.04.2016	Apflauer Initiative gegen Verkehrslärm und Raserei c/o Claus Form Apflauer Straße 33 88069 Tett nang	Mit EU-Richtlinie vom 25. Juni 2002 und abgeleitetem Bundesimmissionsschutzgesetz sind alle Kommunen, in denen Bürger durch Straßen- oder Schienenlärm belastet werden, dazu angehalten, Lärmaktionspläne aufzustellen, in denen mögliche Maßnahmen aufgezeigt werden, um diese Belastung auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Die für den Tett nanger Lärmaktionsplan maßgebliche Stufe 2 umfasst Straßen, die mit mehr als 8.200 Kraftfahrzeugen (Kfz) in 24 Stunden belastet sind. In der Sitzungsvorlage 248/14/1 der Stadt Tett nang findet sich der Vermerk „Die Überprüfung, ob die Verkehrsbelastung in den Ortschaften in den Handlungsbe reich der Lärmaktionsplanung fallen, hat ergeben, dass dies nicht der Fall ist, da die erforderlichen Werte bei weitem nicht erreicht werden.“ In der Tat liegt die Verkehrsbelastung in Apflau mit 4.381 Kfz/24h weit unter dem Wert für die maßgebliche Stufe 2 von 8.200 Kfz/24h. Gleichwohl hat eine erste (vereinfachte) schalltechnische Berechnung des Landratsamtes Bodenseekreis Werte von $L_r=64,0$ dB(A) tags sowie $L_r=55,3$ dB(A) nachts geliefert (siehe Anlage). Diese Werte liegen ziemlich genau an den „Auslösewerten“ der Lärmaktionsplanung von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts. Hierzu gilt es folgendes anzumerken: – Dieser Berechnung liegt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50km/h zugrunde. Wiederholte Messungen ergaben in der Vergangenheit tatsächliche Durchschnittsgeschwindigkeiten von ca. 58km/h. Außerdem enorm hohe Spitzengeschwindigkeiten von bis zu 125 km/h (z.B. Messung	Das im Schreiben vom 21.06.2015 formulierte Anliegen wurde ebenso wie die weiteren, in diesem Zusammenhang eingegangenen Schreiben der „Apflauer Initiative gegen Verkehrslärm und Raserei“ vertieft untersucht (vgl. beiliegende Antwortschreiben). Im Ergebnis wird vorgeschlagen, die für den Teilort Apflau im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführten Berechnungen dem Lärmaktionsplan der Stadt Tett nang beizufügen. Als mögliche Lärminderungsmaßnahmen kommen in erster Linie Maßnahmen in Betracht, die auf eine Einhaltung der innerörtlich zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Apflau abzielen. Die in der Diskussion befindliche stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage wäre in dieser Hinsicht ein geeignetes Mittel um den nachgewiesenen häufigen Geschwindigkeitsverstößen zu begegnen. Darüber hinaus wird unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit die Einführung einer Tempo 30-Regelung für die gesamte Ortsdurchfahrt Apflau befürwortet. Angesichts des kurvigen Straßenverlaufs mit zum Teil außerordentlich nah herangerückter Bebauung wäre dies für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer, insbesondere jedoch für Fußgänger und Fahrradfahrer, zweifellos

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			vom 01.03.-06.03.2014, siehe Anlage). – Nicht in der Berechnung berücksichtigt sind örtliche Gegebenheiten wie: - Abgesenkte Straßenrandbegrenzungen aus Granitpflastersteinen, die bei der innenliegenden Asphaltbreite zwischen 5,15m und 5,50m und kurvigem Straßenverlauf regelmäßig überfahren werden. Auch der Gehweg wird benutzt. - Zahlreiche Schachtdeckel, die genau in den Fahrspuren liegen und sich deswegen vor allem durch den Schwerlastverkehr trotz bereits kürzlich erfolgter Sanierung inzwischen wieder deutlich gesenkt haben. - Beidseitige Bebauung bis z.T. direkt an die Straße durch hohe Gebäude, dadurch Luftdruckeffekte und Reflexionen. - Aktuelle Verkehrszahlen, zugrunde liegen die Zahlen von 2012. Diese steigen jedes Jahr stetig. - Mitten im Dorf befindet sich eine Schulbushaltestelle (An- und Abfahrten Bus), ohne ausgewiesene Querungsmöglichkeit (Fußgängerüberweg) als optische Bremse für zu schnelle Kfz. Unter Berücksichtigung dieser Umstände wird das Ergebnis einer den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechenden schalltechnischen Berechnung höhere Werte liefern.	dienlich. Der Umsetzung einer Tempo 30-Regelung aus Lärmschutzgründen oder der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags als Mittel der Lärmsanierung wird angesichts der im Verlauf der Ortsdurchfahrt ermittelten Lärmpegel für unwahrscheinlich erachtet.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Deshalb wird im Rahmen des aktuellen Lärmaktionsplans darum gebeten, den Teilort Apflau mit in den Lärmaktionsplan der Stadt Tett nang aufzunehmen und ein detailliertes schalltechnisches Gutachten einzuholen, welches der tatsächlichen Lärmbelastung näherkommt. Sollte sich hieraus Handlungsbedarf ergeben (was zu erwarten ist), sollten Maßnahmen ergriffen werden. Es wurden in der Vergangenheit mit den entsprechenden Behördenvertretern der Stadt Tett nang bereits viele Lösungsansätze diskutiert wie z.B. Fahrbahnverswenkungen mit Verkehrsteiler (um die Geschwindigkeiten zu reduzieren), Hochborde (um das Überfahren der Randstreifen und des Gehwegs zu unterbinden), Zebrastrifen und Pfosten (als optische Barrieren) u.a. Sie haben sich allesamt als nicht zielführend herausgestellt. Als zurzeit einzig erfolgsversprechende Maßnahme (abgesehen von einer Ortsumgehung) hat sich die Aufstellung eines gut sichtbaren drehbaren stationären Geschwindigkeitsmessgeräts am Ortseingang von Apflau (von Laimnau her) herausgestellt. Nur so ist sicherzustellen, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten die erlaubten 50km/h nicht überschreiten. Aufzeichnungen mit mobilen Messgeräten haben in der Vergangenheit nur Wirkung gezeigt, solange diese aufgestellt waren. Messungen mit unscheinbaren Seitenradargeräten bestätigen dies. Darüber hinaus sollte der Schwerlastverkehr über 3,5 t auf 30km/h limitiert wer-	

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			den. Das Landratsamt Bodenseekreis hat bisher eine ablehnende Haltung gegenüber einem stationären Geschwindigkeitsmessgerät eingenommen. Es würden im Rahmen der Lärmaktionspläne zunächst aus Gründen fehlender finanzieller und personeller Mittel die Ortsdurchfahrten im Zuge der Bundesstraßen und anschließend der Landstraßen abgearbeitet. Wenn im Fall Apflau mit seiner Kreisstraße ein stationärer Blitzer aufgestellt würde, wäre ein Präzedenzfall geschaffen, den viele andere Ortschaften als Beispiel für eine gleichgerichtete Forderung heranziehen würden. Es ist davon auszugehen, dass ein detailliertes, den vorliegenden Gegebenheiten entsprechendes Gutachten einen Wert liefert, der Handlungsbedarf ausweist. Sollten andere Ortschaften dasselbe nachweisen können, ist nicht einsichtig, warum dort nicht ebenfalls Handlungsbedarf vorliegen soll. Der Schutz der Bürger sollte hier in jedem Fall Vorrang haben. Es sollte jedenfalls nicht daran scheitern, dass Apflau an einer Kreisstraße und nicht an einer Landstraße liegt. Die L333 durch Tannau hat z.B. mit 5.715 Kfz/24h keine sehr wesentlich höhere Verkehrsbelastung als die K7709 durch Apflau. Dort befindet sich seit Jahren ein stationärer Blitzer. Dass diese Wahrnehmungen nicht nur der Wahrnehmung von Einzelpersonen entsprechen, bestätigt eine Unterschriftenliste, die im Moment befüllt und zeitnah übergeben wird.	

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
02	07.07.2015	Dr. Wolfgang Lohs	Auf der Wangener Straße müssen die Fahrzeuge - von Motorrädern bis schwere Lastwagen - langsamer fahren. Hinter dem nach oben zu versetzendem Ortsschild einfach 50 km/h mit anschließender Blitzerkontrolle.	Kenntnisnahme und Ablehnung. Ortstafeln markieren nach der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) den Beginn der geschlossenen Bebauung. Diese liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden, weshalb eine Versetzung der Ortstafel im Bereich der Wangener Straße vermutlich nicht in Betracht kommt. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist durch geeignete Maßnahmen wie verstärkte Geschwindigkeitskontrollen oder Hinweistafeln anzustreben.
03	13.07.2015	Familie Gebhard	Ist-Zustand: 20, 30 und 50 km/h, Lärm und Luftverunreinigung, Gestank Vorschlag: 1. Im gesamten Stadtgebiet Tempo 30 Tag und Nacht mit „Kontrollaugen“. 2. Montfort-Straße Autofreie Zone 3. Geschwindigkeitsreduzierung senkt den Lärmpegel, mindert den innerstädtischen Stau, erhöht die Sicherheit für alle Stadtbewohner, besonders unserer Kinder wie Schüler, besonders Radler. 4. Zentrales Parkhaus gebührenfrei	zu 1: Kenntnisnahme und Ablehnung. Eine flächendeckende Anordnung von Tempo 30 lässt sich nicht hinreichend (bspw. aus Gründen der Verkehrssicherheit oder des Lärmschutzes) begründen. zu 2: Kenntnisnahme. Auf Grundlage des LAP besteht hierzu keine Handhabe. zu 3: Zustimmung. zu 4.: Kenntnisnahme. Nicht im Handlungsfeld des LAP.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
04	21.07.2015	Jürgen Weishaupt	Laut städtischen Gutachten verkehren > 8.000 Fahrzeuge je Tag auf der Bahnhofstraße (Innerörtliche), die Dezibel-Werte sind zu hoch und die Geschwindigkeiten werden nach mehreren Testmessungen (in der Spitze bis zu 30 %) durch das LRA Bodenseekreis erheblich überschritten (höhere Geschwindigkeiten erhöhen außerdem die Dezibel-Werte gegenüber den Modellrechnungen, welche von 50 km/h ausgehen). Lärmaktionspläne sehen lt. EU-Richtlinie die Bekämpfung von Umgebungslärm zum Schutz der Anwohner an vielbefahrenen Straßen vor. In der Einmündung Kreisverkehr/Bechlingen sowie Einmündung Kreisverkehr/Flieger befinden sich zahlreiche Wohnhäuser mit oftmals mehreren Wohnungen/Wohnhaus. Deshalb wird für die Bahnhofstraße gefordert. 1. Tempo 30 von 10 Uhr abends bis 6 Uhr morgens (Minimum-Maßnahme wenn 30 km/h tagsüber politisch nicht gewollt ist) 2. Dauerhafte und wirkungsvolle Geschwindigkeitskontrolle sowohl der 50 km/h tagsüber als auch der 30 km/h nachts.	Kenntnisnahme. Sind relevante Geschwindigkeitsüberschreitungen bekannt, ist auf die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durch geeignete Maßnahmen wie Geschwindigkeitsüberwachung hinzuwirken. Ablehnung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Innerörtlichen Entlastungsstraße würde deren beabsichtigte Verkehrsfunktion schwächen und wird daher nicht empfohlen.
05	22.06.2015	Jürgen Waschk	Ich wohne seit über 25 Jahren an der Wangener Straße und wirkungsvolle Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms sind bisher nicht durchgeführt worden. Die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h durch ein Verkehrsschild zeigt nur sehr begrenzte Wirkung. Wer an einer vielbefahrenen Straße wohnt, weiß um die	Kenntnisnahme. Der Einhaltung der im Außerortsbereich bereits auf 60 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit kommt hier kurzfristig die bedeutendste Rolle zu. Hierauf ist mittels geeigneter Maßnahmen wie einer verstärkten - auch nächtlichen - Geschwindigkeitsüberwa-

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Probleme. Es ist der Lärm und der Gestank, die nerven und es ist die Unfallgefahr, die durch zu hohe Geschwindigkeit ausgeht. Meine Familie und mich nerven, wie sicher auch andere Tett nanger, wenn die Grenzen des zumutbaren deutlich überschritten werden. Dies ist der Fall, wenn mit 90 oder 100 Stundenkilometer am Haus tags und nachts vorbeigefahren wird. Die Terrasse zu nutzen ist in den Abendstunden und an den Wochenenden, wo der Motorradverkehr zunimmt, fast unmöglich. Ein fester Schlaf wird des Nachts durch einzelne Raser unterbrochen und die Fenster müssen natürlich geschlossenen sein, sonst wäre an Schlaf überhaupt nicht zu denken. Ich bitte Sie zu prüfen, was es an Möglichkeiten gibt um diese Belastung zu reduzieren. Etwa durch stationäre Geschwindigkeitskontrollen, Sanierung des Straßenbelags oder durch andere verkehrsbauliche Maßnahmen, die zu einer Reduzierung der Geschwindigkeit führen. Verkehrskontrollen die vierteljährlich für 2 oder 3 Stunden durchgeführt werden entfalten keine spürbare Wirkung. Da nach meiner Kenntnis keine Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan der Stadt Tett nang für die Wagener Straße ab Kreisverkehr Riedstraße in Richtung Ortsausgang geplant sind, bin ich ihnen dankbar, wenn Sie die Situation an der Wangener Straße nochmals prüfen.	chung hinzuwirken. Bei anstehenden Fahrbahndeckensanierungen sollte seitens des Baulastträgers zudem geprüft werden, ob die Voraussetzungen für den Einbau eines lärmoptimierten Belags gegeben sind.

8/13

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Dass der immer mehr zunehmende Verkehr, sowohl der einfahrende als auch der ausfahrende über die K 7790 läuft, ergibt sich auch aus der Beschilderung, der genau diesen Weg weist. Verwunderlich ist diese Beschilderung aber schon, denn in direkter Nachbarschaft verläuft die <u>Landesstraße</u> (L 329) die direkt auf die <u>Bundesstraße</u> (B 467) führt und so natürlich auch in umgekehrter Fahrtrichtung gefahren werden könnte. Warum läuft also dieser Verkehr über eine <u>Kreisstraße</u>? Hier sollte dringend eine Änderung der Beschilderung/ Wegweisung sowohl in auswärtige Richtung im Kreisverkehr Bechlingen, als auch in einwärtige Richtung bei der Ausfahrt von der B 467 / Abfahrt Höll erfolgen. Neben der Wegweisung dürfte auch das subjektive Empfinden eine Rolle spielen. Für den Auto-, Lkw- oder Motorradfahrer der beispielsweise die Fa. IFM ansteuert, mag die Route über die K 7790 gefühlt deutlich die kürzere Strecke sein. Objektiv betrachtet geht es aber gerade mal um 400 Meter und 15 Sekunden, die man auf diesem Weg, gegeben über der Variante B 467/L 329 spart. Aber das zu Lasten der o.g. Anwohnerschaft zur K 7790. In einem Versuch bin ich die Strecken abgefahren, sie erbrachten bei der Einhaltung/Beachtung der dort geltenden Geschwindigkeitsangaben folgende Daten: Fahrtrichtung aus Ravensburg (B 467) kommend - Abfahrt Kirschach - Höll auf die K 7790 - Fünfehlen - Kreisverkehr Bechlingen: <u>1,6 km bei 1 Minute und 30 Sekunden.</u>	Kenntnisnahme. Die Möglichkeiten zur Änderung der derzeitigen wegweisenden Beschilderung sollen geprüft werden.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			- Fahrtrichtung aus Ravensburg (B 467) kommend - Fortsetzung der Fahrt bei Hirschach weiter auf der B 467 bis zur Abfahrt Meckenbeuren - Abbiegen nach links in Richtung Bechlingen (L 329) - Kreisverkehr Bechlingen: <u>2,0 km bei 1 Minute und 45 Sekunden.</u> Diese Zahlen sprechen für sich und es taucht die wieder die Frage auf, warum der Verkehr nicht über die B 467 / L 329 laufen kann, aufgrund der Klassifizierung der Straße, vielleicht sogar so laufen muss! Aus meiner Sicht ergeben sich nachfolgende Lösungsansätze, die mit einem begrenzten finanziellen Aufwand umsetzbar wären: - Änderung der Wegweisung/Beschilderung an der Abfahrt B 467 -Höll- / Abfahrt B 467 - Meckenbeuren / Kreisverkehr Bechlingen - Geschwindigkeitsbegrenzung auf der K 7790 von 22.00 Uhr bis 07.00 Uhr - Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzung - Veröffentlichung der Problematik bei der Fa. IFM, um die dortigen Beschäftigten zu sensibilisieren und um Verständnis zu wecken. Ich bitte Sie dringend zum Wohle der Anwohner in Fünfehren und Höll sich dieses Lärmproblem anzunehmen und an einer Lösung im Rahmen des Lärmaktionsplans zu arbeiten. Die Belastung die momentan vor-	Kenntnisnahme. Änderung der Wegweisung sollte geprüft werden. Eine Verstetigung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf durchgehend 70 km/h ist aus Sicht des Lärmaktionsplans begrüßenswert. In diesem Zuge kann (firmenübergreifend) auf die Potenziale betrieblichen Mobilitätsmanagements hingewiesen werden. Es ergeht eine entsprechende Beauftragung an die Verwaltung.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			herrscht ist bereits sehr hoch und gerade der Lärm zur nachtschlafenden Zeit gesundheitlich bedenklich. Sollten sich im oben dargestellten Sachverhalt irgendwelche Zuständigkeiten anderen Behörden ergeben, bitte ich Sie diese von diesem Inhalt in Kenntnis zu setzen. Für irgendwelche Rückfrage stehe ich selbstverständlich jederzeit zur Verfügung, Ich bitte Sie höflichst, den Eingang meines Schreibens schriftlich zu bestätigen.	
07	07.07.2015	SPD-Gemeinderatsfraktion	Tempo 30 bei Nacht von 22:00 - 06:00 auf der innerörtlichen Entlastungstrasse und auf der Wangener Straße, mit den Ausrichtungen: Nord-Süd: Bahnhofstr. 1 (Kreisel Flieger) bis Einmündung Loretostr. in Lindauerstr.; West-Ost: Loretostr. 1 (Kreisel Seestr) bis Ortseingang Wangenerstr. unter Frohe Aussicht. Als Verkehrskontrollmaßnahmen werden stationäre Blitzanlagen und Geschwindigkeitsanzeigetafeln gewünscht. Begründung: Die Vorschläge der Verwaltung zur weiteren Reduzierung des Lärmaufkommens in der Ravensburger und Moostrasse im Rahmen des Lärmaktionsplanes unterstützen wir. Nach unserer Auffassung aber benachteiligen diese Vorschläge erneut die Anwohner der innerörtlichen Entlastungsstraße und berücksichtigt nicht die Anwohner der bereits zuvor stark belasteten Wangener- und Lindauerstraße.	Kenntnisnahme und Ablehnung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Innerörtlichen Entlastungsstraße würde deren beabsichtigte Verkehrsfunktion schwächen und wird daher nicht empfohlen. Der Lärmaktionsplan plädiert für eine verstärkte Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten durch stationäre oder mobile Anlagen sowie mittels „appellierender“ Dialogdisplays. Die Lärmschutzansprüche nach 16. BImSchV wurden im Zuge der Umsetzung der Innerörtlichen Entlastungsstraße geprüft und umgesetzt.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			Diese haben aufgrund der gewünschten Entlastung der Innenstadt, Kirch- und Ravensburger Straße massive Mehrbelastungen erfahren. Die getroffenen Maßnahmen (Schallschutzfenster) kompensieren die Minderung der Lebensqualität der Bewohner und den Wertverlust der Gebäude nur unzureichend. Aus unserer Sicht entsteht bei Durchführung der Vorschläge der Verwaltung eine weitere Gerechtigkeitslücke zu Ungunsten dieser Anwohner. Generell ist in den umliegenden Gemeinden eine Temporeduzierung auf flächendeckend 30 km/h bei Nacht angezeigt, was auch den Autofahrern von Tett nang bei Nacht zugemutet werden kann. Vor dem Hintergrund der zunehmenden und geplanten Wohnbebauung (Alte Post, Hofstelle Zwisler, Vollmerhof, „Westlich der Klinik“, Altenanlage Liebenau, Innenstadt), halten wir es für längst überfällig, den bestehenden und zukünftigen Anwohner einen verbesserten Lärmschutz zu gewähren. Diese Wohnbauzunahme ist in der Erhebung des Lärmaktionsplanes von 2012 nicht vorgesehen, dies gilt es aber nun zu berücksichtigen. Die Wangener- und Lindauer-Straße möchten wir ausdrücklich mit in diese Maßnahme mit einbeziehen um gerade den ortsausfahrenden und oft stark beschleunigenden Verkehr mit entsprechend starker Lärmentwicklung zu berücksichtigen. Da es sich hier um Bestandsbauten an Landesstrassen handelt wurden diese in der Lärmaktionsplanung nur unzureichend berücksichtigt, was aber nun angezeigt wäre -siehe generelle Regelung	Dies ist bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans entsprechend zu berücksichtigen.

Nr.	Datum	Name	Inhalt (wesentliche Punkte)	Vorgeschlagene Behandlung der Stellungnahme
			der Gemeinden. Für die Durchsetzung der Tempolimits schlagen wir den Aufbau von stationären Blitzanlagen und Geschwindigkeitsanzeigetafeln vor.	Zustimmung. Es ergeht die entsprechende Beauftragung der Verwaltung.