

### Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	<b>Gemeinde Immenstaad</b>	08.12.2023	Seitens der Gemeinde Immenstaad werden keine Bedenken erhoben.	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.
II	<b>Gemeinde Bermatingen</b>	12.12.2023	Die Gemeinde Bermatingen hat keine Anregungen.	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.
III	<b>Omnibusverkehr Bühler GmbH &amp; Co. KG</b>	21.12.2023	Wir fahren in Markdorf im Auftrag der RAB und sind dann ab dem Deggenhausetal im eigenen Linienverkehr unterwegs. Es sind hier genau die Straßen, welche geplant mit 30 km/h belegt werden sollen. Mittlerweile werden alle Linien miteinander vertaktet, auch im ländlichen Raum, z.B. in Wittenhofen als Knotenpunkt. Ein Tempolimit führt automatisch dazu, dass die Abwicklungsgeschwindigkeit im ÖPNV abnimmt und somit schon die Attraktivität einschränkt. Weiterhin bedeutet eine Reduktion der Abwicklungsgeschwindigkeit erhebliche Auswirkungen auf entfernte Knotenpunkte des ÖPNV. Im Knotenpunkt Wittenhofen erfolgt z.B. die Verteilung für die alle Ortsteile auf 3 Achsen und gleichzeitig die Anbindung der Gemeinde Deggenhausetal an weitere Linien über Linie 42 an und von der R 70 nach und von Ravensburg oder über die Linie 41 nach Wilhelmsdorf zu einem weiteren Knotenpunkt. Frühere Abfahrten der Linien in Markdorf sind unmöglich, da die Zugzeiten die Abfahrten bedingen. Ein letzter Punkt ist, dass sich Busse peinlichst an die Geschwindigkeitsangaben halten, da im Bus bei 30	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.  Es ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung eine detaillierte Analyse des ÖPNVs durchzuführen. Dies müsste gesondert geschehen. Ein pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNVs reicht nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).  Auch nach Rücksprache mit der Regionalverkehr Alb-Boden-see GmbH (RAB) heißt es: «Da wir die real gefahrene Geschwindigkeit aktuell nicht ausgewertet können, kann es durchaus sein, dass die Auswirkungen nur marginal sind. Die realen Auswirkungen wird man erst nach Umsetzung sehen.»

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>km/h bereits ab 4 km/h Überschreitung richtigerweise empfindliche Strafen vom Fahrpersonal zu tragen sind, mit ggf. Punkten. Leider ist das beim MIV nicht der Fall und im realen Leben fährt dann der MIV schneller als der ÖPNV.</p> <p>Mobilitätswende klappt nur, wenn wir verlässliche Verbindungen / Umstiege schaffen mit Erreichen der Ziele auch im ländlichen Raum, bei gleichzeitiger Beschleunigung bzw. Bevorzugung des ÖPNV.</p> <p>Hier in Markdorf sehe ich so eher das Gegenteil.</p>	
IV	<b>Gemeinde Deggenhausertal</b>	22.12.2023	Die Belange der Gemeinde Deggenhausertal sind nicht betroffen.	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
V	<b>Gemeinde Hagnau a.B.</b>	02.01.2024	Seitens der Gemeinde Hagnau am Bodensee bestehen keine Bedenken gegen die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Markdorf.	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
VI	<b>Gemeinde Oberteuringen</b>	09.01.2024	<p>Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass die geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu keiner relevanten Mehrbelastung auf Straßen der Gemeinde Oberteuringen führen dürfen. Es sollten keine neuen Betroffenheiten in Oberteuringen, etwa entlang der L 329 (Hefigkofen-Blankenried), der K 7735 (Oberteuringen – Unterteuringen) oder der L 204 (Hefigkofen-Fuchstobel), entstehen. Sollte dies gewährleistet sein, haben wir keine Einwendungen gegen den Lärmaktionsplan.</p> <p>Hinweis: Die Gemeinde Oberteuringen wurde im Rahmen des Lärmaktionsplanverfahrens vom zuständigen</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Unter Berücksichtigung der fehlenden Alternativrouten sind keine Verdrängungseffekte ins nachgeordnete Netz zu erwarten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Baureferates des Regierungspräsidiums Tübingen mitgeteilt, dass der Fahrbahnbelag der B 33 in den nächsten zwei bis fünf Jahren mit einem lärmtechnisch verbesserten Fahrbahnverlag erneuert wird (Aussage vom 28.11.2022).	
VII.1	<b>VCD Bodenseekreis</b>	12.01.2024	Der VCD begrüßt, dass aufgrund der zwischenzeitlich bereits zweimal erfolgten Aktualisierung des maßgeblichen Kooperationserlasses (2018 und 2023) die Anforderungen zum Schutz vor Verkehrslärm deutlich verbessert wurden und somit auch für Markdorf weitere Lärmschutzmaßnahmen für lärm betroffene Anwohner*innen möglich bzw. notwendig werden. Es ist zudem sehr erfreulich, dass die Stadt Markdorf bei den vorgelegten Untersuchungen auch Straßenabschnitte untersucht hat, die laut Vorgaben keine „Pflichtstrecken“ sind, und dass dort im Berichtsentwurf zum Teil auch lärm mindernde Maßnahmen geplant werden – insbesondere die Absenkung des Geschwindigkeitsniveaus des Kfz-Verkehrs und der Einbau von lärm minderndem Fahrbahnbelag.	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.
VII.2			Für einige sehr stark betroffenen Straßenabschnitte, wo die aktuellen „Pflichtwerte“ von 70 dB(A) tagsüber bzw. 60 dB(A) nachts laut vorliegender Lärmkartierung überschritten werden, wurden jedoch im Entwurf keine Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms (insbes. niedrigere Tempolimits) untersucht, obwohl dies aufgrund der dort vorliegenden Gefahrenlage durch gesundheitsgefährdenden Verkehrslärm geboten ist. Hier sieht der VCD dringenden Verbesserungsbedarf und eine Pflicht der Behörden zum Handeln. Dies umfasst die folgenden Bereiche: - Die B 33-Ortsdurchfahrt von Steibensteg	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.  Dies ist korrekt. Für die hier genannten Streckenabschnitte wurden keine Lärm mindernde Maßnahmen in Form von Geschwindigkeitsreduzierungen untersucht. Im Jahr 2015 wurde im Streckenabschnitt B 33 Bitzenhofen – Steibensteg, lt. Straßenbaubehörde, bereits ein lärm mindernder Fahrbahnbelag verbaut.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			<p>- Die B 33-Ortsdurchfahrt von Leimbach                      - Die B 33 zwischen Leimbach und Hepbach                      - Die B 33-Ortsdurchfahrt von Hepbach (dort wurde bisher nur am östlichen Ortsausgang die Verlängerung eines Tempolimits untersucht und vorgeschlagen)                      - Die B 33 in Markdorf zwischen dem Kreisverkehr (Abzweig Ittendorfer Str.) und dem Ortsende-Schild Richtung Meersburg                      - Das westliche Ende der Ortsdurchfahrt der L 205 Richtung Bermatingen</p> <p>Nähere Ausführungen zu einigen dieser Problemschwerpunkte wurden bereits in persönlichen Schreiben von Frieder Staerke vom 10.9.2023, 25.9.2023, und 27.11.2023 dargestellt. Diese Schreiben liegen unserer Stellungnahme als Anhang bei und werden als Bestandteil dieser Stellungnahme nochmals eingebracht. Darin geht es auch um weitere Punkte, die hier nicht alle nochmals näher erläutert werden: - Missverständliche Formulierungen zur Lärminderungswirkung durch Tempo 70 in Stadel, die die Lärmreduzierung tendenziell zu gering darstellen - Positive Wirkungen für den Klimaschutz bei niedrigeren Kfz-Geschwindigkeiten durch Kfz-Verkehrsminderung aufgrund des konstanten Reisezeitbudgets und durch Verlagerungseffekte auf klimafreundlichere Verkehrsträger (Bahn, Rad und Fußgänger) - Die räumliche Ausweitung des vorgeschlagenen Tempo-30-Limits in der Gehrenbergstraße Richtung Norden bis einschließlich der letzten stark lärmbelasteten Wohnhäuser unterhalb des Wirtshauses – unter zusätzlicher Berücksichtigung von Aspekten der Verkehrssicherheit (kurvige Gefällstrecke mit querendem Wanderweg). - Untersuchung von</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Schreiben liegen der Stadtverwaltung Markdorf vor und werden unter Stellungnahme I der Bürgerschaft dargestellt und gewertet.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.4			<p>Lärmbelastung und möglichen Maßnahmen (insbes. Tempo 30) in der Talstraße, wo der Lärm durch den Kfz-Verkehr auf der Talstraße selbst bislang noch gar nicht einberechnet wurde.</p> <p>Ergänzend zu diesen bereits vorgebrachten Themen weisen wir auf folgende Punkte hin:</p> <p>1) Der Gebäudebestand in den Lärmkarten und auch die Zahl der betroffenen Einwohner*innen ist offensichtlich schon um einige Jahre veraltet. Dies ist gut erkennbar im Neubaugebiet Markdorf-Süd. Hier zur Illustration das Beispiel Talstraße:</p>  <p>Die Einwohnerzahlen sollten daher möglichst aktualisiert werden oder zumindest bei denjenigen Straßenzügen genauer überprüft werden, die aufgrund der Betroffenenanzahlen als „grenzwertig“ für die Anordnung von Lärmschutzmaßnahmen betrachtet werden.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Neubebauungen und Aktualisierung der Einwohnerzahlen wurden entlang der untersuchten Streckenabschnitte geprüft und ggf. korrigiert. In der Talstraße fand keine Überprüfung des Gebäudebestandes statt, da dieser Straßenzug freiwillig nicht untersucht wurde.</p>
VII.5			<p>2) Die Verkehrsbelastungen in der Talstraße lagen laut beiliegenden Zähldaten der Stadt Markdorf von 2015</p>	<p>Der Stellungnahme</p>

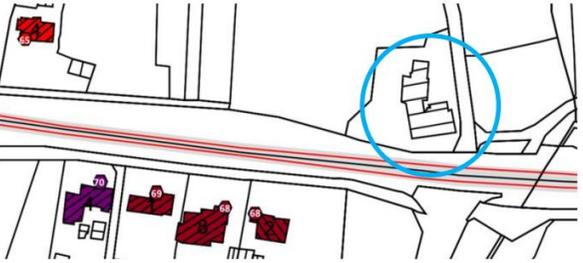
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.6			<p>und 2022 bei ca. 2.600 Kfz/24h und damit ähnlich hoch oder sogar etwas höher als in einigen Straßen des Berichtentwurfs, wo auf freiwilliger Basis der Lärm kartiert wurde (Schießstattweg, Eisenbahnstraße, Kreuzgasse, Bussenstraße, Gehrenbergstraße, Gutenbergstraße, vgl. Tab. 5 auf S. 33 des Berichtentwurfs). Daher wird vom VCD eine Untersuchung der Talstraße vorgeschlagen – auch im Sinne der Gleichbehandlung ähnlich belasteter Straßen im Stadtgebiet. Anwohner weisen zudem auf saisonalen Motorradlärm hin, da die sehr kurvige Strecke am Ortsausgang Richtung Deggenhausertal bei Motorradfahrer*innen beliebt ist. Ein Tempolimit von 30 km/h wäre in der Talstraße auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt und die Fußwege sehr schmal sind. Die Breite der Gehwege liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5 m. Zudem gibt es keine gesicherten Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen. Davon sind besonders die Grundschüler*innen aus dem Wohngebiet Kapuzineröschle auf ihrem Schulweg zur Jakob-Gretser-Schule betroffen.</p> <p>3) Zur Gehrenbergstraße ist zu ergänzen, dass die in der Lärmkarte eingetragenen Zahlen der betroffenen Einwohner*innen für die beiden relativ neuen und mit 57 dB(A) nachts stark lärmbeeinträchtigten Wohngebäude „Am Sonnenhang“ (Nr. 2, 4, 10, 12, 14) mit 1 bzw. nur 6 Personen deutlich zu niedrig angesetzt wurden.</p>	<p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die K 7744 Talstraße ist nicht Teil des Kartierungsumfanges. Es gibt sog. Pflichtstrecken und freiwillige Untersuchungsstrecken. Die Stadtverwaltung Markdorf hat sich entschieden im Stadtgebiet Markdorf freiwillig zusätzlich folgende Streckenabschnitte zu untersuchen: Bernhardstraße, Ensisheimer Straße, Eisenbahnstraße, Schießstattweg, Kreuzgasse, Bussenstraße, Gehrenbergstraße und Gutenbergstraße. Bei der Lärmberechnung wurde die Talstraße nicht erfasst (keine Lärmberechnung auf Grundlage von Verkehrszahlen entlang der Talstraße durchgeführt).</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Neubebauungen und Aktualisierung der Einwohnerzahlen wurden entlang der untersuchten Streckenabschnitte, vor der Lärmberechnung, stichprobenartig geprüft und ggf. korrigiert.</p>

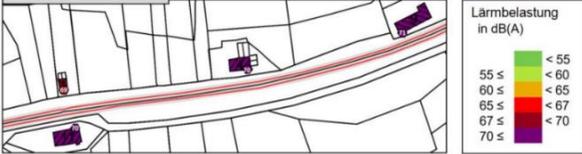
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>Im Bereich der Bebauung „Am Sonnenhang“ wurden die Einwohnerzahlen nochmals überprüft und eine Neuberechnung durchgeführt.</p> <p>Demnach sind von den fünf Hauptwohngebäuden (Am Sonnenhang 2, 4, 10, 12 und 14) insgesamt zwei Gebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) sowie sechs Einwohner:innen betroffen. Im Nachtzeitraum werden die Lärmpegel <math>\geq 55</math> dB(A) an drei Hauptwohngebäuden erreicht/überschritten. Davon sind insgesamt sieben Einwohner:innen betroffen. Die Lärmbetroffenheiten in dem hier betrachteten Bereich der Gehrenbergstraße ändern sich somit nur gering.</p> 
VII.7			<p>Besonders zu berücksichtigen ist in der Gehrenbergstraße der spätabendliche und nächtliche Kfz-Verkehr aufgrund des Kultur- und Gasthausbetriebs im „Wirtshaus am Gehrenberg / Theaterstadel“. Daneben weisen Anwohner*innen auch auf das erhöhte Aufkommen an lautstarkem Motorrad-Ausflugsverkehr zum Gehrenberg in der Sommersaison hin.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
VII.8			<p>Bei den im Schreiben vom 25.9.2023 bereits angesprochenen Sicherheitsaspekten ist zu ergänzen, dass keine baulich getrennten Radwege vorhanden sind und die bergauf fahrenden Radfahrer*innen aufgrund der starken Steigung sehr viel langsamer als der Kfz-</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

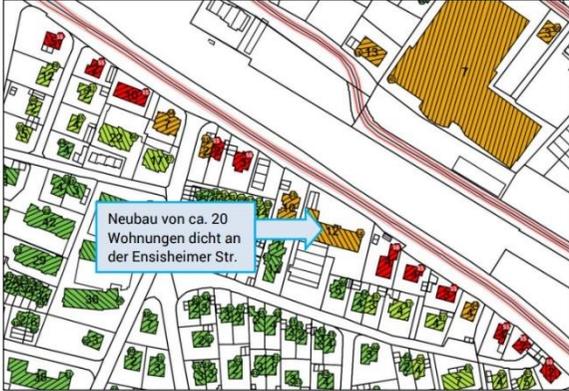
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.9			<p>Verkehr fahren und große seitliche Pendelbewegungen machen. Aus diesen Gründen sind schnelle Überholvorgänge dort besonders riskant und führen bei den überholten Radler*innen zu einem starken Unsicherheitsgefühl. Diese Risiken könnten durch Tempo 30 vermindert werden. Weil es nur auf der Westseite einen sehr schmalen Fußweg gibt, müssen nicht nur Wanderer, sondern auch sämtliche Einwohner*innen auf der Ostseite (und aus den Seitenstraßen „Zum Alpenblick“ und „Lichtenbergstr.“) einschließlich der dort wohnenden Schulkinder zu Fuß die Gehrenbergstraße queren. Gesicherte Querungshilfen sind nicht vorhanden und die Breite des Gehwegs liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5 m.</p> <p><b>Verkehrsstärken Kfz/24 h</b></p>  <p>Ausschnitt Folie 14 aus Präsentation Fa. Brenner zum Mobilitätskonzept/Basisdaten vom 25.3.2017: Die Verkehrsbelastung im Bereich Weinsteig/Marktplatz wird mit <b>3.070 Kfz/24h</b> angegeben, hochgerechnet auf Basis einer 4-h-Zählung (15-19 h) am Abzweig Weinsteig/B33 (Knotenpunkt K9) am Di. 28.6.2016</p> <p>4) Mit Blick auf die anderen freiwillig untersuchten Straßen im Stadtgebiet erscheint auch der Bereich Weinsteig/Marktplatz als besonders untersuchungswürdig und wird vom VCD zur genaueren Prüfung der Lärmsituation vorgeschlagen. Laut Angaben der Fa.</p>	<p>Die Lärmberechnung nach RLS-19 berücksichtigt generell Jahresdurchschnittswerte, sodass saisonale Effekte allenfalls anteilig berücksichtigt werden.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung abweichend der lt. Straßenverkehrsordnung vorgeschriebenen 50 km/h innerorts können im Rahmen der Lärmaktionsplanung nur aus Lärmschutzgründen angedacht werden. Verkehrssicherheitsgründe müssten im Rahmen einer Verkehrsschau geprüft werden.</p> <p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Brenner-Bernard zum Mobilitätskonzept lag die Verkehrsbelastung 2016 dort bei ca. 3.000 Kfz/24h (siehe Abbildung unten). Diese Verkehrszahlen sind möglichst mit weiteren aktuellen Zähldaten der Stadt oder aus anderen Quellen abzugleichen.</p> <p>Am Ostrand des Marktplatzes und auf der Südseite der Weinsteig stehen die Wohngebäude meist sehr dicht an der Fahrbahn, was die Lärmbelastung erhöht. Ausgehend von den ermittelten Lärmbelastungen ist zu prüfen, wie der Lärm vermindert werden kann, z. B. durch Tempo 30 und den Einbau von lärmminderndem Asphalt.</p> <div data-bbox="779 719 1357 1106" style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p><b>Verkehrsstärken</b> Erhebung: F (R)/4 h Fußgänger-/ Radverkehr DI., 28.06.2016 15:00 - 19:00 Uhr</p> </div> <p><i>Ausschnitt aus Abb. 15.2 des Schlussberichts zum Mobilitätskonzept der Fa. Brenner-Bernard mit Zahl der querenden Fußgänger*innen (bzw. in Klammern der querenden Radfahrer*innen) im Bereich des Gasthofs „Adler“ und des Zebrastreifen Nähe Obertorstraße/Schulgasse.</i></p> <p>Ein Tempolimit von 30 km/h ist für den Bereich Marktplatz/Weinsteig auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt. Die Breite der Gehwege liegt meist weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5 m. Am Zebrastreifen bei der Obertorstraße und auch unterhalb davon</p>	<p>Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillige Streckenabschnitte bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>queren sehr viele Menschen zu Fuß die Straße, darunter auch viele Schüler*innen der Grundschule und der Musikschule, sowie Kinder des Kindergartens „Altes Schulhaus“. Dies wurde auch bei den Untersuchungen zum Mobilitätskonzept dokumentiert:</p> <p>Ein niedrigeres Geschwindigkeits- und Lärmniveau käme auch der Aufenthaltsqualität dieses zentralen städtischen Raums mit Rathaus, Kirche und Marktplatz zu Gute. Die Einführung von Tempo 30 wäre zudem im Sinne einer möglichst einfachen, durchgängigen Regelung – also auch auf dieser Verbindungstrecke zwischen B 33, Stadtgrabenstraße, Gehrenbergstraße und Schedlerstraße, wo überall bereits Tempo 30 gilt bzw. im Falle der Gehrenbergstraße künftig geplant ist. Die Wohnhäuser auf der Südseite der Straße Weinsteig weisen eine Sondersituation bei der Lärmbelastung auf: Sie sind sowohl vom Lärm der B 33 von Süden her betroffen, als auch vom Lärm des (bislang nicht betrachteten) Verkehrs auf der Weinsteig selbst, die eine erhebliche Steigung aufweist. Bei den Lärm-Berechnungen sollten daher nicht nur die südseitigen Fassaden betrachtet werden, die überwiegend vom Lärm der B 33 betroffen sind, sondern auch die Belastung der Nord-Fassaden, wo vermutlich bevorzugt die Schlafräume angeordnet sind. Wie bei der steilen Gehrenbergstraße gilt auch hier: Aufgrund der großen Steigung ist ein Tempolimit von 30 km/h auch für die Weinsteig besonders sinnvoll, da Radfahrer*innen bergauf deutlich langsamer sind und stärkere seitliche Pendelbewegungen aufweisen. Aus diesen Gründen sind schnelle Überholvorgänge dort besonders riskant und führen bei den überholten Radler*innen zu einem starken Unsicherheitsgefühl. Auf der Nordseite fehlt ein</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.10			<p>Gehweg, so dass insbesondere die zahlreichen Besucher*innen des evangelischen „Haus im Weinberg“ die Weinsteig überqueren müssen.</p> <p>5) In Steibensteg wurde das Gebäude des ehem Gasthofs „Traube“ nicht mitberücksichtigt, in dem laut Angabe eines Bewohners ca. 30 Menschen wohnen (siehe folgender Kartenausschnitt).</p>  <p>Dies ist vermutlich formal korrekt, da es sich um keine dauerhaft gemeldeten Einwohner*innen handelt, sondern um Asylbewerber*innen, die dort nur vorübergehend wohnen. Dennoch sollten auch diese vom Verkehrslärm betroffenen Menschen bei der Abwägung über Lärmschutzmaßnahmen nicht völlig vernachlässigt werden:</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Zu den Lärmbetroffenheiten zählen dauerhaft in den Hauptwohngebäuden gemeldete Personen.</p>
VII.11			<p>6) Auch im B33-Abschnitt zwischen Leimbach und Hepbach ist eine Absenkung der Höchstgeschwindigkeit zu untersuchen. Es sind zwar nur 4 Wohngebäude betroffen, die in einigem Abstand zueinander stehen, doch laut Lärmkarte wohnen dort immerhin 25 Menschen, die alle nachts und auch tagsüber sehr stark – oberhalb der Pflichtwerte – belastet sind.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Für den hier genannten Streckenabschnitt wurde im Jahr 2015, lt. Straßenbaubehörde, bereits ein lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.12			<p><b>Tagsüber:</b></p>  <p>7) Tempo 30 in der Ensisheimer Straße wurde in Verbindung mit der Bernhardstraße untersucht. Weil sich auf der Gesamtstrecke eine Verzögerung des Kfz-Verkehrs um mehr als 30 Sekunden (nämlich 48 Sekunden) ergeben würde, wird im LAP-Bericht für die Ensisheimer Straße keine Anordnung von Tempo 30 empfohlen, weil dort im Vergleich zur Bernhardstraße etwas niedrigere Belastungen und eine nur einseitige Bebauung mit entsprechend niedrigeren Betroffenenzahlen vorliegen. Der VCD empfiehlt dennoch, Tempo 30 ganztags auch auf der Ensisheimer Straße anzulegen, aus folgenden Gründen:</p> <p>a) In dieser Straße sind elf Gebäude in Höhe des nächtlichen Auslösewerts von 55 dB(A) und knapp darüber belastet und laut Lärmkarte wohnen 41 Menschen darin:</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Abwägung der Lärminderungsmaßnahme 30 km/h entlang der Ensisheimer Str. ist nicht, dass der Streckenabschnitt zusammen mit der Bernhardstr. eine Fahrzeitverlängerung von &gt; 30 Sekunden hervorbringen würde. Vielmehr sind die Lärmbetroffenheiten entlang der Ensisheimer Str. geringer als jene in der Bernhardstr. Ausschließlich im Bereich der Bernhardstr. befinden sich Betroffenheiten ≥ 65 dB(A) tags die eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h rechtfertigen.</p>

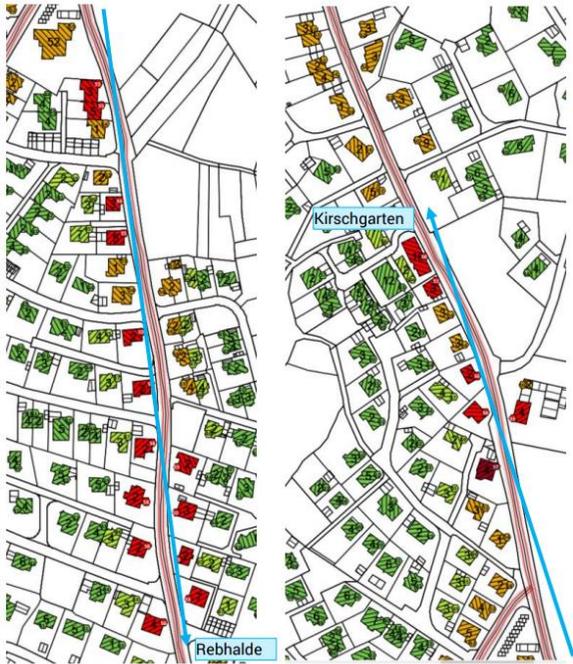
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			 <p>b) Im Bereich des früheren SB-Markts (Ensisheimer Str. 12) wird derzeit ein neues großes Gebäude mit ca. 20 Wohnungen errichtet, wodurch die Zahl der Lärmbetroffenen demnächst deutlich zunehmen wird.</p> <p>c) Die Bernhardstraße und die Ensisheimer Straße sind als zwei eigenständige Streckenabschnitte zu bewerten, da bei dem verbindenden Knotenpunkt an der Bahnschranke eine starke verkehrliche Verflechtung mit anderen Verkehrsströmen von und zur Gutenbergstraße bzw. Heggelinstraße gegeben ist. Bei der getrennten Betrachtung ergibt sich für die beiden Teilstrecken eine Verzögerung des Kfz-Verkehrs von jeweils unter 30 Sekunden. Generell kann nach unserem Verständnis aber auch eine Verzögerung des Kfz-Verkehrs von mehr als 30 Sekunden kein starkes Argument bei der Abwägung sein, da dem Lärmschutz im gesundheitskritischen Bereich (Grundrecht auf kör-</p>	

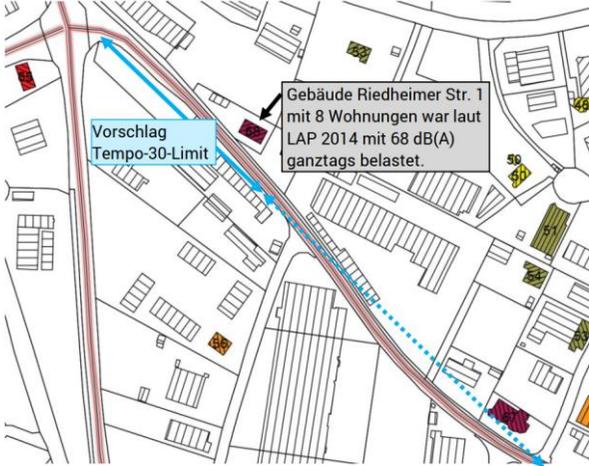
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>perliche Unversehrtheit) kein gleich- oder höher-rangiges Recht des Kfz-Verkehrs gegenübersteht (es gibt kein „Grundrecht auf schnelles Autofahren“). So wurde bereits 2014 zu Recht dem Kfz-Verkehr für die gesamte Fahrtstrecke durch Markdorf von Bermatingen Richtung Leimbach über Hauptstraße, Ittendorfer Straße und Ravensburger Straße ein niedrigeres Tempo von 30 km/h in mehreren aufeinanderfolgenden Straßenabschnitten abverlangt, was insgesamt zu Verzögerungen von mehr als 30 Sekunden geführt hat (zumindest zu Schwachlast-Zeiten, insbesondere nachts).</p> <p>d) Auf der Nordseite der Ensisheimer Straße befinden sich keine Gebäude aber eine Bahnstrecke, die nach unserer groben Abschätzung eine zusätzliche Lärmbelastung in der Nacht von ca. 0,6 dB(A) bewirkt, was bei der Abwägung vermutlich noch nicht berücksichtigt wurde. Unsere Abschätzung erfolgte anhand der Bahnlärm-Kartierung des Eisenbahn-Bundesamtes mit Lärmbelastungen von ca. 45-47 dB(A) an den Fassaden der Wohngebäude auf der Südseite der Ensisheimer Straße (Quelle der folgenden Bahnlärm-Karte: <a href="https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&amp;topic=ulr_r4&amp;bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&amp;catalogNumber=15,11,12,10,13&amp;E=529213.55&amp;N=5284830.55&amp;zoom=16&amp;layers=7061a0c815669547a2c1f4d8a47505a8&amp;layers_opa">https://geoportal.eisenbahn-bundesamt.de/?lang=de&amp;topic=ulr_r4&amp;bgLayer=sgx_geodatenzentrum_de_web_grau_EU_EPSG_25832_TOPPLUS&amp;catalogNumber=15,11,12,10,13&amp;E=529213.55&amp;N=5284830.55&amp;zoom=16&amp;layers=7061a0c815669547a2c1f4d8a47505a8&amp;layers_opa</a></p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>city=dc1a9fa1e93976e5af9fb2b0a845d4f1&amp;layers_visibility=64fbc8f0fad2a664395524fce03098dc)</p>  <p>e) Im Bereich des BZM gilt bereits heute (zu Schulzeiten) ein Tempo-30- Limit. Eine durchgängige Tempo-30-Regelung ist leichter verständlich und ein gleichmäßiges Tempo erfordert auch weniger lärm- und energieintensive Brems- und Beschleunigungsvorgänge.</p> <p>f) Die Ensisheimer Straße ist vermutlich der wichtigste Schulweg für Rad fahrende und zu Fuß gehende Schüler*innen in Markdorf. Die dafür vorhandenen Rad- und Fußwege weisen nicht die erforderliche Mindestbreite für die maßgebliche Spitzenstunde auf. So gehen Schüler*innen (nebeneinander) oft auch am äußersten straßenseitigen Rand des Geh/Radwegs auf der Nordseite der Ensisheimer Straße und es kommt insbesondere beim Überholen durch Radfahrer*innen immer wieder zu Engpass-Situationen mit dem Risiko,</p>	

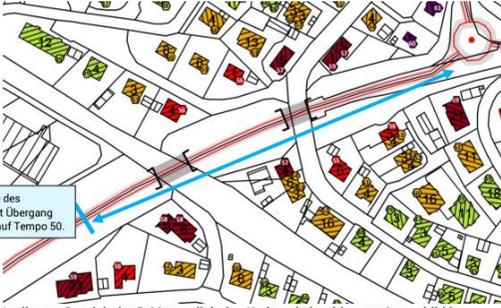
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																																										
			<p>dass Schüler*innen auf die Fahrbahn gedrängt werden. Daher ist Tempo 30 auf dieser Strecke auch mit Blick auf die Verkehrssicherheit zu befürworten und sollte (auch tagsüber) angeordnet werden, auch wenn dies unter dem Gesichtspunkt 10 des Lärmschutzes allein als nicht unbedingt notwendig bewertet werden sollte. Daneben sollte die Höhe der angenommenen Verkehrsbelastung für die Ensisheimer Straße genauer dokumentiert bzw. überprüft werden. So lag die Verkehrsbelastung laut fünf städtischen Zählungen in den Jahren 2013, 2014 und 2015 in verschiedenen Monaten bei ca. 6.000 Kfz/24h (Mittelwert 5.973 Kfz/24h, vgl. folgende Tabelle). Die jetzt im LAP-Berichtsentwurf angenommene Verkehrsbelastung von nur 3.648 Kfz/24h (an welchem Termin/Wochentag wurde diese Zahl ermittelt?) würde demgegenüber eine erstaunlich hohe Abnahme um 39 % bedeuten.</p> <div data-bbox="779 970 1319 1299" style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p style="text-align: right; font-size: small;">STADT MARKDORF</p> <h3 style="text-align: center;">Verkehrsdaten Ensisheimer Straße</h3> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Ø Kfz/Tag</th> <th>Vavg</th> <th>V85</th> <th>Vexc%</th> <th>Bemerkung</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Jul/2013</td> <td>6068</td> <td>52</td> <td>58</td> <td>54,8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Okt/2014</td> <td>6367</td> <td>62</td> <td>69</td> <td>94,8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Mär/2015</td> <td>5813</td> <td>62</td> <td>69</td> <td>95,9</td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="6" style="text-align: center; font-size: x-small;">Einführung T30 auf der Ortsdurchfahrt der B33 am 10.03.2015</td> </tr> <tr> <td>Mai/2015</td> <td>6066</td> <td>60</td> <td>67</td> <td>92,9</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Sep/2015</td> <td>5552</td> <td>60</td> <td>67</td> <td>92,2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> </div>		Ø Kfz/Tag	Vavg	V85	Vexc%	Bemerkung	Jul/2013	6068	52	58	54,8		Okt/2014	6367	62	69	94,8		Mär/2015	5813	62	69	95,9		Einführung T30 auf der Ortsdurchfahrt der B33 am 10.03.2015						Mai/2015	6066	60	67	92,9		Sep/2015	5552	60	67	92,2		
	Ø Kfz/Tag	Vavg	V85	Vexc%	Bemerkung																																									
Jul/2013	6068	52	58	54,8																																										
Okt/2014	6367	62	69	94,8																																										
Mär/2015	5813	62	69	95,9																																										
Einführung T30 auf der Ortsdurchfahrt der B33 am 10.03.2015																																														
Mai/2015	6066	60	67	92,9																																										
Sep/2015	5552	60	67	92,2																																										

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.13			<p>8) Tempo-30 in der Bussenstraße weiter nach Norden ausdehnen</p> <p>Wie unter Punkt 7 b. ausgeführt, sollte der 30-Sekunden-Schwelle bei der zumutbaren Zeitverzögerung für den Kfz-Verkehr kein sehr hoher Stellenwert beigemessen werden. Das gilt auch für die Bussenstraße. Dort nimmt die Dichte und die Höhe der Betroffenen Richtung Norden zwar tendenziell etwas ab. Doch auch oberhalb der Rebhalde, wo laut LAP-Entwurf das Tempo-30-Limit enden soll, wird noch bei der Mehrzahl der Wohngebäude entlang der Straße der gesundheitskritische nächtliche Auslösewert von 55 dB(A) erreicht oder überschritten. Daher schlägt der VCD vor, das Tempo-30-Limit bis oberhalb des Abzweigs „Kirschgarten“ zu erweitern (also erst nach dem Übergang der Bussenstraße in die „Fitzenweiler Straße“), so wie auf folgende Ausschnitten der Gebäudelärmkarte (nachts) dargestellt:</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Nördlich der Einmündung Rebhalde befinden sich entlang des Streckenabschnittes Bussenstraße Süd folgende Betroffenen: kein betroffenes Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) tags und 13 Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 55</math> dB(A) nachts. 40 Einwohner:innen sind nächtlichen Lärmpegeln in Höhe von 55 maximal 56 dB(A) ausgesetzt. Aufgrund der rein nächtlichen Betroffenen ist eine Ausdehnung der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen unverhältnismäßig. Auch im Streckenabschnitt Bussenstraße Nord sind die Betroffenen recht gering.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.14			 <p>9) Lärmbelastung an K 7742 untersuchen                  Während 2014 bei der LAP auch die K 7742 Richtung Raderach betrachtet wurde, fehlt eine Untersuchung dieser Straße im aktuellen Berichtsentwurf, obwohl sie eine hohe Verkehrsbelastung von gut 10.000 Kfz/24h aufweist. Betroffen sind hier einige Wohngebäude innerorts (eines davon laut Lärmkarte mit 20 Einwohner*innen) auf der Nordseite und außerorts um den Bereich Riedheim, wo südlich der K 7742 in den letzten Jahren zudem einige neue Häuser entstanden sind (Neubaugebiet „Torkelhalden“), die in der Lärmkarte noch nicht verzeichnet sind.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillige Streckenabschnitte bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			 <p data-bbox="772 762 1361 1173">Gerade für das Gebäude Riedheimer Str. 1 mit seinen 20 Bewohner*innen in der Nähe des sog. „Turbo-Kreisels“ an der L 207 könnte schon durch ein kurzes Stück mit Tempo 30 bis zum Kreisverkehr eine Lärmentlastung erzielt werden, bei nur minimaler Verzögerung für den Kfz-Verkehr, da dieser im Kreisverkehr ohnehin bereits langsam fahren muss. Es wäre also kein zusätzliches Abbremsen bzw. Beschleunigen erforderlich. Die hohen Verkehrsbelastungen von über 10.000 Kfz/24h wurden Verkehrsuntersuchungen von Modus Consult Ulm von 2015 bzw. 2016 dokumentiert, siehe die beiden folgenden Abbildungen:</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.15			<p>Verkehrsmediation Kluftern <span style="float: right;">K 7742 - Erhebungsquerschnitt 4/5</span></p> <p>Gerätezahl (G4)</p> <p><i>Im Zuge der Verkehrsmediation Kluftern wurden von Modus Consult bei einer Gerätezahl vom 4. bis 13. Mai 2015 Verkehrsbelastungen auf der K 7742 östlich von Riedheim mit über 10.000 Kfz/24 h ermittelt (Die Werte ab 14. Mai wurden aus der Vorwoche kopiert). Die obige Folie entstammt einer Präsentation im Regionalforum vom 3.8.2015.</i></p> <p><i>Im Analyse-Nullfall 2016 der Verkehrsuntersuchung von ModusConsult Ulm zur B 31 neu Meersburg-Immenstaad wird für die K 7742 in Markdorf ein DTV-W5-Wert von 11.300 bis 11.900 Kfz/24h dargestellt.</i></p> <p>10) Tempo 30 an der B 33 westlich des Kreisverkehrs (Abzweig Ittendorfer Str.)                  Entlang der B 33 westlich des Kreisverkehrs liegen laut aktueller Lärmkartierung mehrere Wohngebäude, die von nächtlichen Lärmbelastungen mit 57 dB(A) und mehr betroffen sind. Bei dem ersten Gebäude westlich</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>des Kreisverkehrs (B 33- Nordseite) wird sogar der „Pflichtwert“ von 60 dB(A) erreicht. Laut aktuellem Kooperationserlass reduziert sich ab 57 dB(A) nachts „das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten“ (Zitat S. 54 des LAP-Berichtsentwurfs). Auch tagsüber wurde dort für einige Gebäude eine Lärmbelastung von 67 dB(A) ermittelt, so dass auch tagsüber eine grundsätzliche Pflicht für Maßnahmen gegeben ist. Während weiter westlich (d. h. westlich vom Ortsende-Schild) erfreulicherweise eine Ausweitung des Tempo-50-Bereichs (statt heute Tempo 70) an der B 33 untersucht und als Maßnahme vorgeschlagen wird, wurde eine Verschärfung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h im Bereich zwischen Kreisverkehr und dem Ortsschild (vgl. folgender Kartenausschnitt) bislang nicht in Betracht gezogen. Dies ist nachzuholen.</p>  <p>Ungefähre Lage des Ortsschildes mit Übergang von Tempo 70 auf Tempo 50.</p> <p>In diesem Bereich der B 33 westlich des Kreisverkehrs bis zum Ortsschild ist Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme zu untersuchen</p>	<p>Im bisherigen Verfahren wurde für den betroffenen Streckenabschnitt B 33 Ravensburger Str., zwischen Ortsein-/ausgang bis Kreisverkehrsplatz B 33/L 205 Ittendorfer Str., keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Wirkung hin untersucht. Vielmehr ist für diesen Bereich der Einbau eines lärm-mindernden Fahrbahnbelags beim nächsten turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke geplant.</p>



Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																																																																																																																																																																																																																																																																																													
			<p>Die für die aktuellen Lärmberechnungen angenommenen Verkehrszahlen werden im Berichtsentwurf auf S. 33 in der Tabelle 5 dargestellt:</p> <table border="1" data-bbox="792 400 1352 671"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Szenarium</th> <th colspan="2">SVZ 2019</th> <th colspan="8">Grundlage LAP</th> </tr> <tr> <th colspan="2">BSP Tübingen</th> <th colspan="2">Gesamt</th> <th colspan="2">Day 5h</th> <th colspan="2">Evening 5h</th> <th colspan="2">Nacht 5h</th> </tr> <tr> <th>Quelle</th> <th>DTV</th> <th>DTV-SV</th> <th>Kfz/24h</th> <th>SV/24h</th> <th>p</th> <th>Md</th> <th>Pd</th> <th>Me</th> <th>pe</th> <th>Mn</th> <th>pn</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>33-1</td> <td></td> <td></td> <td>10.500</td> <td>1.050</td> <td>10,0%</td> <td>662</td> <td>10,9%</td> <td>426</td> <td>4,4%</td> <td>105</td> <td>13,3%</td> </tr> <tr> <td>33-2</td> <td>10.679</td> <td>667</td> <td>11.500</td> <td>1.150</td> <td>10,0%</td> <td>726</td> <td>10,9%</td> <td>467</td> <td>4,4%</td> <td>115</td> <td>13,3%</td> </tr> <tr> <td>33-3</td> <td></td> <td></td> <td>11.500</td> <td>1.150</td> <td>10,0%</td> <td>726</td> <td>10,9%</td> <td>467</td> <td>4,4%</td> <td>115</td> <td>13,3%</td> </tr> <tr> <td>33-4</td> <td></td> <td></td> <td>14.000</td> <td>1.400</td> <td>10,0%</td> <td>874</td> <td>10,9%</td> <td>549</td> <td>4,4%</td> <td>140</td> <td>13,3%</td> </tr> <tr> <td>33-5</td> <td></td> <td></td> <td>20.000</td> <td>2.000</td> <td>10,0%</td> <td>1.263</td> <td>10,9%</td> <td>812</td> <td>4,1%</td> <td>200</td> <td>12,9%</td> </tr> <tr> <td>33-6</td> <td>18.176</td> <td>1.115</td> <td>22.000</td> <td>2.200</td> <td>10,0%</td> <td>1.395</td> <td>10,9%</td> <td>893</td> <td>4,1%</td> <td>220</td> <td>12,9%</td> </tr> <tr> <td>33-7</td> <td></td> <td></td> <td>12.500</td> <td>1.250</td> <td>10,0%</td> <td>789</td> <td>10,5%</td> <td>508</td> <td>5,4%</td> <td>125</td> <td>14,8%</td> </tr> <tr> <td>33-8</td> <td>13.209</td> <td>1.109</td> <td>13.500</td> <td>1.350</td> <td>10,0%</td> <td>852</td> <td>10,5%</td> <td>548</td> <td>5,4%</td> <td>135</td> <td>14,8%</td> </tr> <tr> <td>205-1</td> <td>12.877</td> <td>974</td> <td>14.500</td> <td>1.254</td> <td>10,0%</td> <td>879</td> <td>4,8%</td> <td>707</td> <td>2,0%</td> <td>139</td> <td>5,6%</td> </tr> <tr> <td>205-2</td> <td>10.720</td> <td>211</td> <td>13.500</td> <td>675</td> <td>5,0%</td> <td>824</td> <td>5,8%</td> <td>632</td> <td>2,0%</td> <td>116</td> <td>4,8%</td> </tr> <tr> <td>207-1</td> <td>14.210</td> <td>967</td> <td>14.000</td> <td>907</td> <td>4,9%</td> <td>846</td> <td>5,1%</td> <td>736</td> <td>0,8%</td> <td>114</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>207-2</td> <td></td> <td></td> <td>20.000</td> <td>800</td> <td>4,0%</td> <td>1.209</td> <td>5,1%</td> <td>1.051</td> <td>0,8%</td> <td>163</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>7742-1</td> <td>7.609</td> <td>158</td> <td>11.500</td> <td>460</td> <td>4,0%</td> <td>695</td> <td>5,4%</td> <td>606</td> <td>0,8%</td> <td>94</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>7742-2</td> <td>10.168</td> <td>156</td> <td>10.000</td> <td>300</td> <td>3,0%</td> <td>633</td> <td>3,2%</td> <td>415</td> <td>3,2%</td> <td>92</td> <td>4,0%</td> </tr> <tr> <td>7792-1</td> <td>2.061</td> <td>35</td> <td>2.200</td> <td>66</td> <td>3,0%</td> <td>140</td> <td>3,2%</td> <td>92</td> <td>1,4%</td> <td>20</td> <td>4,1%</td> </tr> <tr> <td>7792-2</td> <td>1.288</td> <td>15</td> <td>1.400</td> <td>36</td> <td>3,0%</td> <td>77</td> <td>3,1%</td> <td>58</td> <td>0,7%</td> <td>8</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>B-1 Scheiblatweg</td> <td></td> <td></td> <td>1.700</td> <td>17</td> <td>1,0%</td> <td>103</td> <td>1,1%</td> <td>89</td> <td>0,2%</td> <td>14</td> <td>0,0%</td> </tr> <tr> <td>B-2 Scheiblatweg</td> <td></td> <td></td> <td>2.800</td> <td>145</td> <td>5,0%</td> <td>175</td> <td>6,3%</td> <td>152</td> <td>1,0%</td> <td>24</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>B-3 Eisenbahnstr.</td> <td></td> <td></td> <td>2.900</td> <td>145</td> <td>5,0%</td> <td>175</td> <td>6,3%</td> <td>152</td> <td>1,0%</td> <td>24</td> <td>0,2%</td> </tr> <tr> <td>B-4 Bernhartstr.</td> <td></td> <td></td> <td>2.500</td> <td>75</td> <td>3,0%</td> <td>158</td> <td>3,1%</td> <td>101</td> <td>1,3%</td> <td>23</td> <td>4,0%</td> </tr> <tr> <td>B-5 Eisenbahnstr.</td> <td></td> <td></td> <td>5.400</td> <td>24</td> <td>0,5%</td> <td>326</td> <td>1,3%</td> <td>261</td> <td>0,2%</td> <td>44</td> <td>0,0%</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Tabelle 1: Verkehrsbelastungen LAP Markdorf</b></p> <p>Diese Zahlen weichen zum Teil ganz erheblich von den Zahlen ab, die beim letzten LAP im Jahr 2014 herangezogen wurden und im damaligen Bericht vom 29.1.2014 in Tabelle 1 auf S. 14 genannt wurden: Legt man diese jeweils angenommenen Zahlen der Lärmaktionspläne zugrunde, so hat der Kfz-Verkehr auf der B 33 im Ortszentrum auf den zentralen, hochbelasteten Abschnitten zwischen Kreisverkehr und Stadtgrabenstraße (Abschnitt 33-5) und zwischen Stadtgrabenstraße und Zeppelinstraße (Abschnitt 33-6) deutlich abgenommen, nämlich um 22 % bzw. um 25 %. Der Schwerverkehr verminderte sich sogar um 38 % bzw. um 41 %. Diese rechnerischen Verkehrsabnahmen in den Jahren vor 2019 sind fast so hoch wie sie zuletzt für den Bau der Ortsumfahrung prognostiziert wurden. Auf der L 205 wird im Streckenabschnitt 205-2 beim Schwerverkehr aktuell von nur 210 SV/24h ausgegangen, während beim früheren LAP der Wert mit 675 SV/24h noch mehr als dreimal so hoch lag! Die genauere Betrachtung zeigt, dass diese deutlichen Änderungen zum Teil auf die Verwendung einer anderen</p>	Szenarium	SVZ 2019		Grundlage LAP								BSP Tübingen		Gesamt		Day 5h		Evening 5h		Nacht 5h		Quelle	DTV	DTV-SV	Kfz/24h	SV/24h	p	Md	Pd	Me	pe	Mn	pn	33-1			10.500	1.050	10,0%	662	10,9%	426	4,4%	105	13,3%	33-2	10.679	667	11.500	1.150	10,0%	726	10,9%	467	4,4%	115	13,3%	33-3			11.500	1.150	10,0%	726	10,9%	467	4,4%	115	13,3%	33-4			14.000	1.400	10,0%	874	10,9%	549	4,4%	140	13,3%	33-5			20.000	2.000	10,0%	1.263	10,9%	812	4,1%	200	12,9%	33-6	18.176	1.115	22.000	2.200	10,0%	1.395	10,9%	893	4,1%	220	12,9%	33-7			12.500	1.250	10,0%	789	10,5%	508	5,4%	125	14,8%	33-8	13.209	1.109	13.500	1.350	10,0%	852	10,5%	548	5,4%	135	14,8%	205-1	12.877	974	14.500	1.254	10,0%	879	4,8%	707	2,0%	139	5,6%	205-2	10.720	211	13.500	675	5,0%	824	5,8%	632	2,0%	116	4,8%	207-1	14.210	967	14.000	907	4,9%	846	5,1%	736	0,8%	114	0,2%	207-2			20.000	800	4,0%	1.209	5,1%	1.051	0,8%	163	0,2%	7742-1	7.609	158	11.500	460	4,0%	695	5,4%	606	0,8%	94	0,2%	7742-2	10.168	156	10.000	300	3,0%	633	3,2%	415	3,2%	92	4,0%	7792-1	2.061	35	2.200	66	3,0%	140	3,2%	92	1,4%	20	4,1%	7792-2	1.288	15	1.400	36	3,0%	77	3,1%	58	0,7%	8	0,0%	B-1 Scheiblatweg			1.700	17	1,0%	103	1,1%	89	0,2%	14	0,0%	B-2 Scheiblatweg			2.800	145	5,0%	175	6,3%	152	1,0%	24	0,2%	B-3 Eisenbahnstr.			2.900	145	5,0%	175	6,3%	152	1,0%	24	0,2%	B-4 Bernhartstr.			2.500	75	3,0%	158	3,1%	101	1,3%	23	4,0%	B-5 Eisenbahnstr.			5.400	24	0,5%	326	1,3%	261	0,2%	44	0,0%	<p>auf der B 33 Ravensburger Straße, westlich der Einmündung Weinsteg. An dieser Zählstelle wird der Verkehr temporär erfasst und auch nicht in jedem Zähljahr gezählt sondern mitunter nur fortgeschrieben.</p> <p>Im Jahr 2019 weist die Zählstelle 8222 1102 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke in Höhe von 16.508 Kfz/24h mit einem dazugehörigen SV-Anteil von 7.9 % aus.</p>  <p>Bei der aktuellen Lärmaktionsplanung werden die Daten des Verkehrsmonitorings 2019 zugrunde gelegt (Abschnitt B33-6). Ein Vergleich mit den Daten Modus Consult ist fachlich nicht möglich.</p>
Szenarium	SVZ 2019		Grundlage LAP																																																																																																																																																																																																																																																																																														
	BSP Tübingen		Gesamt		Day 5h		Evening 5h		Nacht 5h																																																																																																																																																																																																																																																																																								
Quelle	DTV	DTV-SV	Kfz/24h	SV/24h	p	Md	Pd	Me	pe	Mn	pn																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-1			10.500	1.050	10,0%	662	10,9%	426	4,4%	105	13,3%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-2	10.679	667	11.500	1.150	10,0%	726	10,9%	467	4,4%	115	13,3%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-3			11.500	1.150	10,0%	726	10,9%	467	4,4%	115	13,3%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-4			14.000	1.400	10,0%	874	10,9%	549	4,4%	140	13,3%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-5			20.000	2.000	10,0%	1.263	10,9%	812	4,1%	200	12,9%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-6	18.176	1.115	22.000	2.200	10,0%	1.395	10,9%	893	4,1%	220	12,9%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-7			12.500	1.250	10,0%	789	10,5%	508	5,4%	125	14,8%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
33-8	13.209	1.109	13.500	1.350	10,0%	852	10,5%	548	5,4%	135	14,8%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
205-1	12.877	974	14.500	1.254	10,0%	879	4,8%	707	2,0%	139	5,6%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
205-2	10.720	211	13.500	675	5,0%	824	5,8%	632	2,0%	116	4,8%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
207-1	14.210	967	14.000	907	4,9%	846	5,1%	736	0,8%	114	0,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
207-2			20.000	800	4,0%	1.209	5,1%	1.051	0,8%	163	0,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
7742-1	7.609	158	11.500	460	4,0%	695	5,4%	606	0,8%	94	0,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
7742-2	10.168	156	10.000	300	3,0%	633	3,2%	415	3,2%	92	4,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
7792-1	2.061	35	2.200	66	3,0%	140	3,2%	92	1,4%	20	4,1%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
7792-2	1.288	15	1.400	36	3,0%	77	3,1%	58	0,7%	8	0,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
B-1 Scheiblatweg			1.700	17	1,0%	103	1,1%	89	0,2%	14	0,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
B-2 Scheiblatweg			2.800	145	5,0%	175	6,3%	152	1,0%	24	0,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
B-3 Eisenbahnstr.			2.900	145	5,0%	175	6,3%	152	1,0%	24	0,2%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
B-4 Bernhartstr.			2.500	75	3,0%	158	3,1%	101	1,3%	23	4,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																						
B-5 Eisenbahnstr.			5.400	24	0,5%	326	1,3%	261	0,2%	44	0,0%																																																																																																																																																																																																																																																																																						

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.18			<p>Zahlenquelle zurückzuführen sind. 2014 hatte der Lärmgutachter beim LAP bewusst nicht die niedrigeren „amtlichen“ Zahlen der SVZ herangezogen. Stattdessen ging er – nach Absprache mit dem RP – von den deutlich höheren Werten der Fa. ModusConsult Ulm aus (die aber noch leicht modifiziert wurden). Heute hingegen stützt er sich auf die SVZ-Werte, obwohl auch heute von ModusConsult Ulm neuere (und höhere) Zahlen vorliegen. Warum dieser Wechsel der Zahlenbasis für die Lärmberechnung erfolgte, sollte erklärt werden. Geringe Änderungen der Verkehrszahlen um wenige Prozent führen aufgrund des nichtlinearen Zusammenhangs kaum zu nennenswerten Änderungen der berechneten Lärmpegel. So deutliche Änderungen wie diese haben jedoch durchaus relevante Auswirkungen. Nach der alten, einfacheren Lärmberechnung gemäß RLS90 hätte der Lärm an der zentralen B 33-Ortsdurchfahrt allein aufgrund der geänderten Verkehrszahlen um ca. 1,75 dB(A) abgenommen.</p> <p>Grundsätzlich erscheint es etwas fragwürdig, wenn mit höheren Verkehrszahlen gearbeitet wird, um die Dringlichkeit von Straßenbauprojekten zu begründen, aber niedrigere Verkehrszahlen herangezogen werden, wenn es um Lärmaktionsplanung und restriktive Maßnahmen wie Tempolimits geht.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmberechnung sind möglichst aktuelle Verkehrszahlen zu verwenden. Bei Straßenbauprojekten werden oft Ist- wie auch Prognosehorizont-Werte verwendet.</p>
VII.19			<p>Hilfreich wäre auch eine Erklärung, welche Effekte zu der erheblichen Lärmabnahme um 8 dB(A) an stark belasteten Gebäuden an der B 33-Ortsdurchfahrt beigetragen haben (z. B. beim Haus an der Einmündung</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.20			<p>Marienstr. von 78 auf 70 dB(A)). Denn diese Abnahme kann nicht allein durch das zwischenzeitlich eingeführte Tempo-30-Limit erklärt werden, das laut LAP-Bericht die Lärmbelastung um bis zu 3,5 dB(A) vermindert.</p> <p>Aufgrund der großen Diskrepanzen der Verkehrszahlen, die vermutlich stark von den unterschiedlichen Zählterminen mit saisonalen und zufälligen Schwankungen abhängen, schlägt der VCD vor, in der B 33-Ortsdurchfahrt eine automatische Dauerzählstelle einzurichten, die nicht nur für Lärmberechnungen, sondern auch für Betrachtungen der künftigen Verkehrsentwicklung (Klimaziele, Luftreinhaltung, Häufigkeit von Stau-Verkehrslagen) und im Zusammenhang mit der geplanten Ortsumfahrung nützliche Daten liefern kann.</p>	<p>In der aktuellen Lärmberechnung wurde am Hauptwohngelände Marienstraße 1 ein Lärmpegel von 70 dB(A) tags ermittelt. Der alten Lärmpegel von 78 dB(A) stammt aus der Lärmberechnung vom 03.05.2012. Beide Lärmpegel sind nicht miteinander vergleichbar. Die neue Lärmberechnung fußt auf dem Verfahren RLS-19. Die alte Berechnung auf dem Verfahren VBUS. Der aktuelle Lärmpegel 70 dB(A) gibt den Tageszeitraum wieder (unter Berücksichtigung von 30 km/h ganztags); der alte Lärmpegel 78 dB(A) betrachtet den Ganztagszeitraum mit einer damals geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Auf die Einrichtung einer automatischen Dauerzählstelle hat die Stadtverwaltung Markdorf keinen Einfluss.</p>
VII.21			<p>Auch für die anderen innerörtlichen Straßen, die in der LAP betrachtet wurden, sollten die Quellen der Verkehrszahlen genauer dokumentiert werden, unter Angabe des Zähltermins incl. Wochentag, des Zählzeitraums und der genauen Lage der Zählstelle.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Bericht Lärmaktionsplan Stufe 4 ergänzt!</p>
VIII.1	<b>Handwerkskammer Ulm</b>	12.01.2024	Die Handwerkskammer Ulm unterstützt grundsätzlich das Ziel, Maßnahmen zur Lärmreduktion umzusetzen,	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			<p>verweist aber auf die Notwendigkeit einer leistungsfähigen Verkehrsinfrastruktur für den Wirtschaftsverkehr. Die Einschränkungen für den Wirtschaftsverkehr müssen maßvoll sein, um leistungsfähig zu bleiben (z. B. Gewährleistung der Zugänglichkeit zu Baustellen). Wir begrüßen grundsätzlich alle umweltpolitischen Maßnahmen, die neben der Umweltentlastung auch zur Minderung des Gesundheitsrisikos beitragen; dazu gehören auch eine Betrachtung der Lärmsituation und Strategien zur Reduzierung der Lärmbelastungen. Vorrang müssen dabei Maßnahmen haben, die an der Quelle ansetzen mit dem Ziel, Lärm erst gar nicht oder nur begrenzt entstehen zu lassen. Soweit Maßnahmen regionale oder überregionale Straßenverbindungen betreffen, ist darauf zu achten, dass deren Funktionsfähigkeit nicht beeinträchtigt wird. Zugleich müssen die Belange des Wirtschaftsverkehrs so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren und im Ansiedlungswettbewerb ihre Chancen behalten. Die Sicherstellung funktionierender Verkehrswege auf den Straßen, dem Wasser und der Schiene sowie des Verkehrs an deren Schnittstellen ist unverzichtbar, damit sich Unternehmensstandorte bedarfsgerecht weiterentwickeln können. Die Sicherstellung von funktionierender Mobilität bedeutet sowohl für die Wirtschaft als auch für die Gesellschaft Wachstum und Beschäftigung, Freiheit und Lebensqualität.</p> <p>Viele Unternehmen – insbesondere die kleinen und mittelständischen Unternehmen, bei denen die Geschäftsführer häufig noch selbst fahren – operieren oftmals an der Kostendeckungsgrenze und sind daher kaum noch in der Lage, zusätzliche Belastungen zu</p>	<p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.3			<p>tragen. Aufgrund der zunehmenden finanziellen Belastung des Straßengüterverkehrs durch zunehmende Staus, Lkw-Maut, Durchfahrverbote und stetig wachsenden Wettbewerbsdruck sehen sich viele Unternehmen bereits jetzt sehr großen Belastungen gegenüber. Unternehmen werden durch Fahrverbote und weitere Einschränkungen benachteiligt. Im Sinne effizienter Lärminderung, Luftreinhaltung und Infrastrukturnutzung - weniger Umwege bedeuten auch weniger Emissionen - ist jedoch darauf zu achten, dass sich lokale Maßnahmen nicht zu einem negativen Gesamteffekt für die Wirtschaft in der Region summieren.</p> <p>Diese Problematik zeigt sich besonders bei unkoordinierten Lkw-Durchfahrtsverboten; hier wäre eine regionale Abstimmung zwingend notwendig. Unkoordinierte Durchfahrtsverbote bedingen erhebliche Zusatzkosten durch Umwege, Fahrzeugverschleiß, Zeitaufwand, höhere Personalkosten, höhere Kraftstoffkosten, mehr Emissionen, höhere Umweltbelastung und höhere Mautgebühren.</p>	<p>Das Gutachten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages zu „Umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen in Kommunen - Auswirkungen und Alternativen“ aus 2017 schreibt: „Anhand von Modelluntersuchungen konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme (Tempo 30) weder maßgebliche Verlängerungen der Reisezeiten noch eine Minderung der Leistungsfähigkeit oder eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Verkehr nachzuweisen sind. ... Ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss kann, besonders bei stark belasteten Straßen, es ermöglichen, dass das Fahrtziel trotz einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit schneller erreicht wird.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Lkw-Durchfahrtsverbote sind nicht Bestandteil der Lärminderungsmaßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans Markdorf Stufe 4.</p>
VIII.4			<p>Die B 33 stellt für den Wirtschaftsverkehr zentrale Verkehrsachsen der gesamten Region mit hoher Bündlungsfunktion dar. Sie sind das Rückgrat der Mobilität der regionalen Wirtschaft und von zentraler Bedeutung für Ver- und Entsorgung, Arbeitsplätze und fiskalischen Einnahmen der Städte. Eine Behinderung des Verkehrs führt zu einer Verschlechterung der Erreichbarkeitssituation und entsprechenden wirtschaftlichen Nachteilen und Kostenbelastungen. Deswegen wird</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen können als Sofortmaßnahme die Betroffenen vor Verkehrslärm schützen. Zudem haben Geschwindigkeitsreduzierungen weitere positive Wirkungen wie bspw. die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Bauliche Maßnahmen können erst mittel- bis</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			die vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung für nicht verhältnismäßig gehalten.	langfristig umgesetzt werden, sind wesentlich kostenintensiver und erfordern im Falle eines Lärmschutzwalls / einer Lärmschutzwand ein gesondertes Planfeststellungsverfahren.
IX.1	<b>Regierungspräsidium Tübingen</b>	12.01.2024	<p>Das Regierungspräsidium, Abteilung 4, nimmt zu dem ausliegenden Lärmaktionsplan der Stadt Markdorf wie folgt Stellung:</p> <p><b>I. Stellungnahme der Höheren Straßenbaubehörde</b>                      Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Markdorf, Stufe 4 (Stand: 10. Juli 2023 mit Ergänzungen vom 13. November 2023) werden mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation vorgeschlagen. In Kapitel 3.7, Seite 86 werden die Lärminderungsmaßnahmen aufgeführt. In der Zuständigkeit der Straßenbaubehörde im Regierungspräsidium Tübingen befinden sich mehrere Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation. Hierzu zählen der Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge, der passive Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung, als auch die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr).</p> <p><b>Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge</b>                      Der Lärmaktionsplan der Stadt Markdorf regt an, in allen Bereichen, in denen die gesundheitskritischen Lärmwerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht bzw. überschritten werden, beim nächsten anstehenden Austausch des Fahrbahnbelages einen lärmoptimierten Fahrbahnbelag als vordringlichen Bedarf einzubauen. In der Baulast des Bundes oder des Landes sind Abschnitte entlang der B 33, der L 205 und der L 207 betroffen. Nach Auskunft des zuständigen Baureferates wurde folgendes mitgeteilt.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung (65/55 dB(A) tags/nachts) erreicht/überschritten werden, ist keine Anregung sondern eine Festsetzung.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.2			<p><b>B 33</b>                      Im Zuge der Glasfaserverlegung in diesem Jahr in der B 33 in Ittendorf soll auch die Fahrbahndeckschicht erneuert werden, zurzeit wird geprüft ob dies möglich ist. Weitere FDE-Maßnahmen auf der B 33 sind mittelfristig vorgesehen. Der Abschnitt zwischen Leimbach und Bitzenhofen wurde 2015 erneuert. Die Erneuerung des Fahrbahnbelages ist in diesem Abschnitt langfristig vorgesehen.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Laut Rückmeldung des Straßenbauamtes wurde im Jahr 2015 entlang des Streckenabschnittes B 33, zwischen Bitzenhofen und Steibensteg, ein lärmindernder Fahrbahnbelag verbaut.</p> <p>Im Zuge des Breitbandausbaus und der Wasserleitungserneuerung im Abschnitt B 33 Ittendorf wird die Erneuerung der Fahrbahndecke nicht zeitgleich erfolgen können. Laut Rückmeldung des Straßenbauamtes erfolgt die Fahrbahndecken-erneuerung in 3-4 Jahren.</p>
IX.3			<p><b>L 205 und L 207</b>                      Entlang der L 205 (OD Markdorf) und der L 207 (Zepelinstraße) sind zurzeit keine Belagsmaßnahmen im Bauprogramm enthalten. Die Erneuerung des Fahrbahnbelages ist mittel- bis langfristig vorgesehen. Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird bei anstehenden Fahrbahnerneuerungen prüfen, ob die geforderten Maßnahmen umgesetzt werden können. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium nach den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
IX.4			<p><b>Passiver Lärmschutz</b>                      Im Lärmaktionsplan wird angeregt, die Durchführbarkeit von Lärmsanierungsmaßnahmen beim Baulastträger</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.5			<p>ger prüfen zu lassen. Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger möchte die Stadt Markdorf gerne dabei unterstützen. Um die Lärmbetroffenen von Markdorf entlang der B 33, L 207 und der L 205 zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung zu informieren, empfiehlt das Regierungspräsidium Tübingen, den in der Anlage dieser Stellungnahme beigefügten Textvorschlag im Amtsblatt der Stadt Markdorf zu veröffentlichen.</p> <p><b>Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr)</b>                      Im Maßnahmenkonzept zum Lärmaktionsplan der Stadt Markdorf ist auch die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) enthalten. Das Regierungspräsidium Tübingen (Abteilung 4 / Referat 45 / Regionales Mobilitätsmanagement) unterstützt die Kommunen bei der Programmaufstellung über die Antragsgenehmigung bis hin zur Mittelbewilligung und zur Prüfung von Abrechnungen. Hinweise, Informationen und Antragsunterlagen bezüglich der Förderung können im Internet unter <a href="http://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/ref45#card-96313">http://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/ref45#card-96313</a> heruntergeladen werden.</p> <p><b>II. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde:</b>                      Die höhere Straßenverkehrsbehörde des Regierungspräsidiums nimmt als Träger öffentlicher Belange zu lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen außerorts Stellung.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Möglichkeit von passiven Lärmsanierungsmaßnahmen wurden im Lärmaktionsplan (S. 82) erwähnt.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.6			<p><b>B 33 Ravensburger Straße, Verlängerung Tempo 30 Richtung Osten, beginnend bei der bereits heute bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags bis östlich des Wohngebäudes Brühlstraße 17</b></p> <p>Tempo 30 auf diesem Streckenabschnitt außerorts ist nicht verhältnismäßig, nicht begründbar und würde auch keine Akzeptanz finden. Wegen der hohen Lärmwerte an einigen Gebäuden ist dagegen eine Beschränkung auf 50 km/h denkbar. Diese könnte ab östlich des Gebäudes Brühlstr. 17 in beide Fahrtrichtungen umgesetzt werden. Die Akzeptanz bei einer Beschränkung auf 50 km/h ist wegen der Wohngebäude vorhanden. Verkehrssicherheitsaspekte spielen bei lärmbedingten Geschwindigkeitsbeschränkungen keine Rolle. Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beruhen auf einer anderen Rechtsgrundlage und sind außerhalb der Lärmaktionsplanung von der unteren Straßenverkehrsbehörde zu prüfen.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im hier betrachteten Bereich liegen insgesamt zwei bzw. drei Hauptwohngebäude an denen die Lärmpegel 70/60 dB(A) erreicht bzw. überschritten werden. Diese Lärmbelastung überschreitet lt. Kooperationserlass die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Lärminderungsmaßnahmen sind daher dringend geboten. Dem Kompromissvorschlag mit Beschränkung auf 50 km/h soll gefolgt werden.</p>
IX.7			<p><b>50 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen westlich Ortseingang B 33 Ittendorf bis vor die Kurve auf ca. 250m</b></p> <p>Die angedachten 50 km/h westlich des Ortseingangs Ittendorf ist nicht zustimmungsfähig. Hier gibt es keine Bebauung und keine Betroffenen.</p> <p><b>B 33, Verlängerung Tempo 50, beginnend in Höhe der heutigen Geschwindigkeitsbeschränkung 50</b></p>	<p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.8			<p><b>km/h Richtung Westen bis 100m nach der Einmündung Bernhardstraße (westlich Geschosswohnbau Bernhardstr. 47)</b>                      Zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h ab und bis Gebäude Bernhardstraße 47 kann eine Zustimmung in Aussicht gestellt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
IX.9			<p><b>B 33 Bebauung Hepbach, Verlängerung Tempo 50 Richtung Osten, beginnend bei der bereits heute bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 50 km/h ganztags bis circa 100 m östlich des Wohngebäudes Teuringer Straße 12</b>                      Die Anzahl der betroffenen Gebäude ist in Hepbach sehr gering. Auf dem angedachten Streckenabschnitt sind dies lediglich die Gebäude Teuringer Str. 10 und 12. Einer Geschwindigkeitsbeschränkung vor der Ortstafel kann nicht zugestimmt werden.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
IX.10			<p><b>70 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen B 33 Bebauung Stadel, beginnend 50m westlich des Wohngebäudes Stadel 1A bis circa 50m östlich des Wohngebäudes Stadel 2</b>                      Bei der Bebauung Stadel gibt es bei den Abzweigungen und den Bushaltestellen einen Bereich mit 3 betroffenen Gebäuden (Stadel 1a, 3 und 5). Wie viele Betroffene es in diesen Gebäuden gibt, müsste beim Antrag an die untere Straßenverkehrsbehörde nochmals dahingehend nachgewiesen werden, ob die Gebäudeteile, die an der Straße liegen, bewohnt sind. Sollte es sich in diesen Gebäuden um eine Vielzahl von Betroffenen handeln, kann unter Umständen eine Zustimmung zu 70 km/h in diesem Bereich, jeweils ca. ab den</p>	<p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Beim Einwohnermeldeamt wurden die aktuellen Einwohner:innen abgefragt:</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																								
IX.11			<p>Bushaltestellen in Aussicht gestellt werden. Die Gebäude Stadel 2 und 20 liegen dagegen zu entfernt von diesem Kernbereich und können nicht mit einbezogen werden.</p> <p><b>70 km/h ganztags aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen B 33, beginnend B 33 Ittendorf Ortsausgang Ost bis zur Einmündung in den Gemeindeverbindungsweg nach Reute auf 610m</b>                      Östlich von Ittendorf gibt es keine Bebauung, keine Betroffenen und daher keine Begründung für eine Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p><b>70 km/h ganztags aus Lärmschutz- und verkehrlichen Gründen B 33 Wirrensegl, bis östlich der Einmündung des Gemeindeverbindungsweges nach Riedern und im Westen bis zur Einmündung in den Gemeindeverbindungsweg nach Reute</b>                      In Wirrensegl gibt es bereits eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h. Eine Verlängerung in Richtung Osten ist nicht möglich, da es sich bei dem dortigen Gebäude offensichtlich um eine Scheune handelt. Westlich von Wirrensegl gibt es keine Bebauung und somit keine Begründung für eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023</th> <th>Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Stadel (von West nach Ost)</b></td> </tr> <tr> <td>Stadel 1a</td> <td>12</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Stadel 3</td> <td>8</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Stadel 5</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Stadel 18</td> <td>8</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Stadel 20</td> <td>5</td> <td>4</td> </tr> <tr> <td>Stadel 2</td> <td>12</td> <td>14</td> </tr> </tbody> </table> <p>Demnach sind im Bereich B 33 Bebauung Stadel folgende Betroffenheiten <math>\geq 65</math> dB(A) tags vorhanden: 6 Hauptwohngebäude (aktuell 47 EW, bisher 49 EW).</p> <p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>		Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023	Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)	<b>Stadel (von West nach Ost)</b>			Stadel 1a	12	14	Stadel 3	8	9	Stadel 5	4	2	Stadel 18	8	4	Stadel 20	5	4	Stadel 2	12	14
	Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023	Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)																										
<b>Stadel (von West nach Ost)</b>																												
Stadel 1a	12	14																										
Stadel 3	8	9																										
Stadel 5	4	2																										
Stadel 18	8	4																										
Stadel 20	5	4																										
Stadel 2	12	14																										
IX.12			<p>In Wirrensegl gibt es bereits eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h. Eine Verlängerung in Richtung Osten ist nicht möglich, da es sich bei dem dortigen Gebäude offensichtlich um eine Scheune handelt. Westlich von Wirrensegl gibt es keine Bebauung und somit keine Begründung für eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>																								
X	<b>Regionalverband Bodensee-Oberschwaben</b>	12.01.2024	Anregungen und/oder Bedenken werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p>																								

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.
XI.1	<b>Landratsamt Bodenseekreis</b>	19.01.2024	<p><u>I. Hinweis des Straßenbauamtes zu Kapitel 3.2 (Verkehrliche Grundlagen, Hochrechnung nach RLS-19):</u></p> <p>Die Gesamtverkehrsstärke (durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen – DTV) und Schwerverkehrsanteile (SV Anteile) wirken sich auf die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenheiten aus. Bei der L 207 Zeppelinstraße Mitte ist ein DTV (Kfz/24h) von 17.851 Fahrzeugen und ein SV Anteil von 678 Fahrzeugen im LAP angegeben.</p> <p>Die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring aus dem Jahre 2019 weisen in den zuvor genannten Streckenabschnitten der L 207 Zeppelinstraße Nordwest ein DTV (Kfz/24h) von 12.018 Fahrzeugen und ein SV Anteil von 299 Fahrzeugen und an der L 207 Zeppelinstraße Südost ein DTV (Kfz/24h) von 9.677 Fahrzeugen und ein SV Anteil von 141 Fahrzeugen aus.</p> <p>Bei der K 7750 Gehrenbergstraße wurde ein DTV (Kfz/24h) von 2.248 Fahrzeugen und ein SV Anteil von 24 Fahrzeugen angegeben. Die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring aus dem Jahre 2019 weisen in diesem Streckenabschnitt einen DTV (Kfz/24h) von 989 Fahrzeugen und ein SV Anteil von 2 Fahrzeugen aus.</p> <p>Die voneinander teilweise gravierend abweichenden Angaben der Fahrzeugstärken in Kapitel 3.2 und den amtlichen Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring 2019 sind nicht nachvollziehbar und daher zu überprüfen und entsprechend in der Abwägung zu berücksichtigen.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Verkehrsmenge in Höhe von 17.851 Kfz/24h wurde für den Streckenabschnitt L 207 Mitte angesetzt. Dieser Streckenabschnitt befindet sich zwischen den beiden Kreisverkehrsplätzen L 207 / Gaußstraße und L 207 / K 7742 Riedheimer Straße. Die vom Landratsamt benannten Zählstellen liegen außerhalb des Streckenabschnittes L 207 Mitte und sind daher nicht valide.</p> <p>Die angesprochene Zählstelle der K 7750 Gehrenbergstraße liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft auf freier Strecke Richtung Allerheiligen. Die Werte 2.248 Kfz/24h für den innerörtlichen Streckenabschnitt der Gehrenbergstraße sind valide.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.2			<p>II. <u>Hinweis des Sachgebietes ÖPNV und Schülerbeförderung:</u>                      Wir bitten mit zu bedenken, dass Geschwindigkeitsreduzierungen auch zur Verlangsamung des ÖPNV führen und bei der Einführung z. B. der Expressbuslinie (x12) oder des Regiobus 700 zu berücksichtigen sind. Die Auswirkungen auf den ÖPNV, insbesondere die Schülerbeförderung und die zu gewährleistenden Bahnanschlüsse, sind mit zu betrachten.                      Von den Maßnahmen in Ittendorf und der Gutenbergstraße in Markdorf ist insbesondere die Regiobuslinie des RAB 700 Konstanz-Ravensburg betroffen. Hier ist mit einem Fahrzeitverlust von wenigstens 1 bis 2 Minuten zu rechnen.</p> <p>III. <u>Belange des Straßenverkehrs:</u>                      Im Einvernehmen mit dem Polizeipräsidium Ravensburg nimmt die Straßenverkehrsbehörde aus verkehrsrechtlicher Sicht wie folgt Stellung:                      Bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - RLS-19 sowie der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 08.02.2023 für die Berechnung des Lärmpegels und die Bestimmung des Immissionsortes maßgebend.                      Die kommunale Zielsetzung zur Reduzierung der Lärmbelastungen zum Schutz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiges Ziel, dem sich die Straßenverkehrsbehörde grundsätzlich nicht verschließt und ihren Beitrag zu leisten bereit ist.                      Dennoch müssen hierfür sowohl für die Beurteilung von Einzelfällen, als auch generell bei der koordinierten Aufstellung der Lärmaktionspläne, in der Region einheitliche und nachvollziehbare Lärmbelastungen als</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Abwägung im Lärmaktionsplan kommt zu dem Schluss, dass der Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsbeschränkung keine relevanten Auswirkungen auf die Durchlaufzeiten des ÖPNV hat. Die zuständige Omnibusverkehr Bühler GmbH &amp; Co. KG äußert sich dazu in einer Stellungnahme (vgl. Nr. III und deren Wertung). Auch nach Rücksprache mit der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) heißt es:                      «Da wir die real gefahrene Geschwindigkeit aktuell nicht ausgewertet können, kann es durchaus sein, dass die Auswirkungen nur marginal sind. Die realen Auswirkungen wird man erst nach Umsetzung sehen.»</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																					
XI.3			<p>Begründung für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zugrunde gelegt werden. Hinsichtlich der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen können verkehrsbeschränkende Maßnahmen in Aussicht gestellt werden, soweit diese im Einzelfall verhältnismäßig sind.</p> <p>Die konkreten Maßnahmenvorschläge (30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen) werden derzeit verkehrsrechtlich folgendermaßen beurteilt:</p> <p><b>1. B 33 Ittendorf, Verlängerung Tempo 30 nach Westen bis zum Ortseingang auf ca. 230m</b></p> <p>Im vorgenannten Streckenabschnitt von ca. 230 m befinden sich nur wenige Gebäude. Die Wirkungsanalyse fasst die Betroffenen an der B 33 Ittendorf zusammen und schlüsselt diese nicht auf die Anzahl der Betroffenen an dem o. g. Streckenabschnitt auf. Für eine Abwägung fehlt die tatsächliche Anzahl der Betroffenen in dem 230 m langen Streckenabschnitt.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem 230m langen Streckenabschnitt befinden sich entlang der B 33 in erster Baureihe insgesamt fünf Hauptwohngebäude die im Änderungsbereich (Tempo 30 anstatt Tempo 50) liegen. Die Anzahl der Einwohner:innen wurde aktuell beim Einwohnermeldeamt erfragt:</p> <table border="1" data-bbox="1384 1042 2045 1198"> <thead> <tr> <th></th> <th>Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023</th> <th>Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="3"><b>Ittendorf (von Ost nach West)</b></td> </tr> <tr> <td>Meersburger Straße 1</td> <td>19</td> <td>11</td> </tr> <tr> <td>Meersburger Straße 1/1</td> <td>5</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Meersburger Straße 3</td> <td>5</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Azenbergstraße 2</td> <td>3</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Meersburger Straße 14</td> <td>2</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Demnach sind im vorbenannten Bereich folgende Betroffenen <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts vorhanden: 3 Hauptwohngebäude (aktuell 12 EW, bisher 26 EW)</p> <p>Aufgrund der geringen Betroffenen wird empfohlen, die Maßnahme Verlängerung Tempo 30 nach Westen bis zum Ortsein-/ausgang auf ca. 230m nicht weiter zu verfolgen.</p>		Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023	Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)	<b>Ittendorf (von Ost nach West)</b>			Meersburger Straße 1	19	11	Meersburger Straße 1/1	5	-	Meersburger Straße 3	5	3	Azenbergstraße 2	3	2	Meersburger Straße 14	2	1
	Anzahl EW lt. EW-V-Karte vom 21.06.2023	Anzahl EW aktuell (Stand Juli 2024)																							
<b>Ittendorf (von Ost nach West)</b>																									
Meersburger Straße 1	19	11																							
Meersburger Straße 1/1	5	-																							
Meersburger Straße 3	5	3																							
Azenbergstraße 2	3	2																							
Meersburger Straße 14	2	1																							

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.4			<p><b>2. B 33 Ravensburger Straße, Verlängerung Tempo 30 Richtung Osten, beginnend bei der bereits heute bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags bis östlich des Wohngebäudes Brühlstraße 17</b></p> <p>Von der unteren Verwaltungsbehörde kann nur die Teilstrecke zwischen Ortsschild und dem Verkehrszeichen Tempo 30 bewertet werden. Bezüglich der außer Orts liegenden Strecken verweisen wir auf die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen. Im Rahmen der Antragstellung erfolgt die Gesamtbetrachtung der Lärmsituation am oben genannten Streckenabschnitt.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen für den außerortsliegenden Streckenabschnitt liegt der Stadtverwaltung vor (siehe hierzu Stellungnahme und deren Wertung unter IX.6). Das Landratsamt Bodenseekreis macht keine Aussage zum innerörtlichen Streckenabschnitt.</p>
XI.5			<p><b>3. L 207 Zeppelinstraße, beginnend mit der Einmündung B 33 Ravensburger Straße bis Höhe des Wohngebäudes Riedstraße 2</b></p> <p>Die Lärmpegelwerte liegen hier tagsüber zwischen 65 dB(A) und 69 dB(A), nachts zwischen 55 dB(A) und 61 dB(A). Betroffenheiten können bei der im nördlichen Abschnitt vorhandenen Wohnbebauung festgestellt werden.</p> <p>Gemäß dem Kooperationserlass Lärmplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 liegen Lärmwerte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bereits im gesundheitskritischen Bereich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw.</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
<p>XI.6</p>			<p>Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Im untersuchten Streckenabschnitt besteht eine deutliche Betroffenheit bei Lärmpegelwerten ab 67 dB(A) tagsüber mit 29 Einwohnern; nachts bei Lärmpegelwerten ab 57 dB(A) und darüber mit 55 Einwohnern. Es besteht daher eine Pflicht zur Durchführung von Maßnahmen auf diesem Streckenabschnitt.</p> <p>Eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h kann gemäß der Wirksamkeitsanalyse die Betroffenheiten des nächtlichen Pflichtwertes von <math>\geq 60</math> dB(A) vollständig abbauen. Die Betroffenheiten in den Pegelbereichen <math>\geq 67/57</math> dB(A) tags/nachts können im Durchschnitt um 30 % reduziert werden.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h erwirkt eine Lärmreduzierung um bis zu 3,5 dB(A).</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmwerte in diesem Bereich sowie der großen Anzahl an Betroffenen erscheint die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags verhältnismäßig.</p> <p><b>4. Bernhardstraße, zwischen den Einmündungen B 33 und Heggelinstraße / Gutenbergstraße</b></p> <p>Die Lärmpegelwerte in der Bernhard-/ Ensisheimer Straße liegen tagsüber zwischen 65 dB(A) und 67 dB(A), nachts zwischen 55 dB(A) und 59 dB(A). Gemäß dem Kooperationserlass Lärmplanung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 08.02.2023 liegen Lärmwerte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bereits im gesundheitskritischen Bereich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.7			<p>über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Im untersuchten Streckenabschnitt besteht eine deutliche Betroffenheit bei Lärmpegelwerten ab 67 dB(A) tagsüber mit 92 Einwohnern; nachts bei Lärmpegelwerten ab 57 dB(A) und darüber mit 149 Einwohnern. Es besteht daher eine Pflicht zur Durchführung von Maßnahmen auf diesem Streckenabschnitt.</p> <p>Nach der Wirkungsanalyse kann die Anzahl der von Lärmpegeln ab <math>\geq 67</math> dB(A) tagsüber Betroffenen mit einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h vollständig reduziert werden. Die Betroffenheiten von Lärmpegeln <math>\geq 57</math> dB(A) nachts können immerhin zumindest um 74 % reduziert werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmwerte in diesem Bereich sowie der großen Anzahl an Betroffenen erscheint die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags verhältnismäßig.</p> <p><b>5. Bussenstraße Süd, Verlängerung Tempo 30 um 160m Richtung Norden bis Einmündung Rebhalde</b></p> <p>Die Lärmpegelwerte liegen tagsüber maximal bei 66 dB(A), nachts zwischen 55 dB(A) und 58 dB(A). Gemäß dem Kooperationserlass vom 08.02.2023 liegen Lärmwerte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bereits im gesundheitskritischen Bereich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Von den Lärmpegelwerten ab 65 dB(A) sind tagsüber 24 Einwohner betroffen; von Lärmpegelwerten ab 57 dB(A) und darüber nachts 24 Einwohner.</p> <p>Auf der vorliegenden Straße ist die Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich überschritten und das Ermessen zum Einschreiten verdichtet sich. Hinsichtlich der nächtlich bestehenden Lärmpegelwerte von 57 dB(A) besteht eine grundsätzliche Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Die Wirkungsanalyse zeigt, dass die Betroffenheit von Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) tags und <math>\geq 57</math> dB(A) nachts mit einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h vollständig abgebaut werden kann.</p> <p>Die angedachte Lärminderungsmaßnahme ist im vorliegenden Fall auch verhältnismäßig. Verhältnismäßig ist eine Maßnahme, wenn sie geeignet, erforderlich und angemessen ist. Mit der Lärminderung kann die Anzahl der Betroffenen signifikant reduziert werden. Mit der Geschwindigkeitsreduzierung geht die Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verkürzung des Anhalteweges einher, zudem wird durch die Verstärkung des Verkehrsflusses die Koexistenz unterschiedlicher Verkehrsträger gefördert und zur Verringerung des Ausstoßes von Luftschadstoffen beigetragen. Die sichere Querung von Fußgängern sowie die Sicherheit des Radverkehrs wird zudem gefördert.</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.8			<p>Für den ca. 160 m langen Teilabschnitt der Bussenstraße ist nach der Wirkungsanalyse ein Fahrzeitverlust von maximal 8 Sekunden zu erwarten.</p> <p>Die Anordnung einer nur nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entfaltet am Tag keine Wirkung und stellt daher keine gleich geeignete Alternative dar. Auch die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h ist keine Alternative, da dadurch nur eine deutlich geringere Lärminderungswirkung erzielt werden kann.</p> <p>Die Anordnung der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme führt zur Verbesserung der Wohnqualität der Anwohner, reduziert deren Gesundheitsgefährdung durch Lärm und erscheint aufgrund der Anzahl an Betroffenen verhältnismäßig.</p> <p><b>6. K 7750 Gehrenbergstraße, zwischen den Einmündungen Marktplatz / Am Stadtgraben und Maria-Lanz-Straße</b></p> <p>Es handelt sich um die Kreisstraße K 7750, der in Rede stehende Streckenabschnitt liegt innerorts. Die Lärmpegelwerte liegen tagsüber zwischen 65 dB(A) und 69 dB(A), nachts zwischen 55 dB(A) und 61 dB(A).</p> <p>Gemäß dem Kooperationserlass vom 08.02.2023 liegen Lärmwerte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bereits im gesundheitskritischen Bereich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung</p>	<p>Die grundsätzliche Zustimmung zur Maßnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die amtliche Zählstelle der K 7750 Gehrenbergstraße (8222 1404) liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft auf freier Strecke Richtung Allerheiligen. Die Statistik weist für diese Zählstelle im Jahr 2019 einen DTV-Wert von 989 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 0.2% aus. Im Jahr 2022</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</p> <p>Von den Lärmpegelwerten ab 67 dB(A) sind tagsüber 8 Einwohner betroffen; von Lärmpegelwerten ab 57 dB(A) und darüber nachts 27 Einwohner. Auf der vorliegenden Straße die Schwelle zum gesundheitskritischen Bereich überschritten.</p> <p>Im Hinblick auf die Anzahl der Betroffenen verdichtet sich damit das Ermessen zum Einschreiten und es besteht die Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf diesem Streckenabschnitt.</p> <p>Nach der Wirkungsanalyse kann mit der Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h die Lärmbelastung um bis zu 3,5 dB(A) reduziert und die Betroffenheit von Lärmpegeln von <math>\geq 60</math> dB(A) nachts vollständig abgebaut werden. Auch die Betroffenheiten in den Lärmpegelbereichen <math>\geq 67</math> dB(A) und <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags /nachts können dadurch weiter reduziert werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Lärmwerte in diesem Bereich sowie der Anzahl an Betroffenen erscheint die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags verhältnismäßig. Aufgrund der großen Differenz zwischen den in der Wirkungsanalyse ermittelten Verkehrszahlen und den aus dem Verkehrsmonitoring im Jahr 2019 ermittelten Verkehrszahlen ist die Anzahl der Betroffenen vor Antragstellung an die untere Straßenverkehrsbehörde nochmals zu erheben und darzulegen.</p> <p><b>7. Gutenbergstraße, zwischen den Einmündungen B 33 Ravensburger Straße und Bernhard-/Ensisheimer Straße</b></p>	<p>wurde an vorbenannter Zählstelle ein DTV von 1.268 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 0.9% ausgewiesen. Die Werte 2.248 Kfz/24h mit einem Schwerverkehrsanteil von 1.1% für den innerörtlichen Streckenabschnitt der Gehrenbergstraße sind valide und entstammen einer Verkehrszählung vom 06.07.2021 bis zum 15.07.2021.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.9			<p>Die Lärmpegelwerte liegen tagsüber maximal bei 66 dB(A) und 69 dB(A), nachts zwischen 55 dB(A) und 57 dB(A).</p> <p>Von den Lärmpegelwerten ab 65 dB(A) sind tagsüber 9 Einwohner betroffen; von Lärmpegelwerten ab 57 dB(A) und darüber nachts 4 Einwohner.</p> <p>Gemäß dem Kooperationserlass vom 08.02.2023 liegen Lärmwerte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts bereits im gesundheitskritischen Bereich. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.</p> <p>Aufgrund der geringen Anzahl an Betroffenheiten sowohl tagsüber als auch nachts bei den gesundheitskritischen Lärmpegeln erscheint die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h in diesem Streckenabschnitt unverhältnismäßig.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Die Anzahl der Einwohner:innen wurde aktuell beim Einwohnermeldeamt erfragt: Demnach sind entlang der Gutenbergstraße drei Hauptwohngebäude (aktuell 3 EW, bisher 9 EW) mit Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) tags betroffen. Im Nachtzeitraum sind insgesamt sieben Hauptwohngebäude (aktuell 12 EW, bisher 21 EW) mit Lärmpegeln <math>\geq 55</math> dB(A) betroffen. Diese Betroffenheiten erscheinen gering. Nicht jedoch wenn, wie im Lärmaktionsplan dargestellt, die Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV betrachtet wird.</p> <p>Tags wird der Grenzwert der 16. BImSchV an 16 Hauptwohngebäuden überschritten. Nachts an 18 Hauptwohngebäuden. Demnach sind mit Stand Juli 2024 insgesamt 79/84 Einwohner:innen von Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV tags/nachts betroffen.</p> <p>Aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV wurde eine durch Lärm verursachte Gefahrenlage entlang der Gutenbergstraße identifiziert. Damit haben die Lärm-betroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.</p> <p>Die Stadt Markdorf hält an der Maßnahme Tempo 30 aus Lärmschutzgründen entlang der Gutenbergstraße, zwischen den Einmündungen B 33 Ravensburger Straße und Bernhard-/ Ensisheimer Straße, fest; insbesondere auch mit Blick auf die konzeptionelle Gesamtbetrachtung und der bereits bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h entlang</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.10			<p><u>Auf Folgendes ist ergänzend hinzuweisen:</u></p> <p>1. Die konkreten Betroffenheiten an den jeweiligen Streckenabschnitten sind im Zuge der Antragstellung genauer zu erläutern und an den konkreten Streckenabschnitt aufzuschlüsseln. Die Wirkungsanalyse bleibt hier häufig zu ungenau und fasst weite Bereiche zusammen.</p>	<p>der B 33 Ravensburger Straße und der potentiellen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h entlang der Bernhardtstraße.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Zuge der Antragsstellung detailliert dargestellt.</p>
XI.11			<p>2. Bei der Sofortmaßnahme einer Geschwindigkeitsreduzierung handelt es sich lediglich um eine Überbrückungsmaßnahme bis zur Realisierung nachhaltiger baulicher Lärmschutzmaßnahmen. Das Ziel der Lärmaktionsplanung kann erst in Kombination mit weiteren Maßnahmen (bspw. Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags) erreicht werden. Es wird daher empfohlen, beim nächsten anstehenden turnusmäßigen Ersatz der jeweiligen Fahrbahndecke einen lärmoptimierten Splittmastixasphalt (SMA-LA) zu verbauen.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
XI.12			<p>3. Für alle Maßnahmen, die außer Orts liegen (50 und 70 km/h), verweisen wir auf die gesonderte Stellungnahme des Regierungspräsidiums Tübingen. Für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm außer Orts ist die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
XII.1	<b>IHK Bodensee-Oberschwaben</b>	24.01.2024	Die IHK Bodensee-Oberschwaben vertritt die Interessen von rund 40.000 Unternehmen. Von den im Lärmaktionsplan geplanten Maßnahmen sind zahlreiche unserer Mitgliedsunternehmen unmittelbar zum Beispiel	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.2			<p>als Gewerbetreibende vor Ort oder mittelbar bei der Nutzung der B 33 oder der Landesstraßen als Geschäftsreisende oder im Rahmen von Transport- oder Logistikdienstleistungen betroffen. Hinsichtlich unserer grundsätzlichen Anmerkungen verweisen wir auf unsere früheren Stellungnahmen. Daran anknüpfend weisen wir für den vorliegenden Lärmaktionsplan auf folgende Aspekte hin:</p> <p>Die IHK sieht Geschwindigkeitsreduzierungen insbesondere tagsüber auf Bundesstraßen, hier entlang der B 33, kritisch, denn sie stehen der besonderen Verkehrsfunktion der Bundesstraßen entgegen.</p> <p>Unseres Erachtens sollte bei den genannten Lärmschwerpunkten entlang der B 33 zunächst geprüft werden, ob durch Lärmschutzmaßnahmen direkt an den Gebäuden, wie Lärmschutzfenster, oder durch Lärmschutzwände nicht mehr für die Betroffenen erreicht werden und somit auf die geplanten Tempolimits - angesichts der hohen Anzahl der Fahrzeuge insbesondere tagsüber auf der B 33 - verzichtet werden kann.</p>	<p>Das Gutachten des Baden-Württembergischen Industrie- und Handelskammertages zu „Umweltbedingten Verkehrsbeschränkungen in Kommunen - Auswirkungen und Alternativen" aus 2017 schreibt: „Anhand von Modelluntersuchungen konnte festgestellt werden, dass durch die Maßnahme (Tempo 30) weder maßgebliche Verlängerungen der Reisezeiten noch eine Minderung der Leistungsfähigkeit oder eine gravierende Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße für den motorisierten Verkehr nachzuweisen sind. ... Ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss kann es, besonders bei stark belasteten Straßen, ermöglichen, dass das Fahrtziel trotz einer geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeit schneller erreicht wird. ... Die flächendeckende Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann das Image der jeweiligen Kommunen als attraktive Wohn- und Einkaufsstandorte stärken.“</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung befasst sich gemäß der Umgebungslärmrichtlinie mit dem Lärm vor der Fassade. Eine Minderung dieses Lärms wird unter anderem durch aktiven Lärmschutz erreicht. Passiver Schallschutz durch Schallschutzfenster, Fassadendämmungen, Balkonverglasungen und Vorhangfassaden schützt nur die Innenräume vor Lärm, gehört also strenggenommen nicht zu den Maßnahmen gegen Umgebungslärm (Quelle: LUBW B-W).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.3			<p>Auch das Aufbringen von lärmminderndem Asphalt sollte aufgrund der in den Unterlagen beschriebenen Dringlichkeit schnellstmöglich erfolgen und nicht erst, wenn sowieso Belagsarbeiten anstehen. Wurde in Stadel und Hepbach auf der gesamten Länge der nun vorgesehenen Temporeduzierung der lärmmindernde Asphalt aufgebracht? Angesichts der Bedeutung der Bundesstraße sind u.E. alternative Maßnahmen zu den Tempolimits vordringlich vorzunehmen.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entlang der B 33 Hapbach und Stadel wurde im Jahr 2015 bereits ein lärmmindernder Fahrbahnbelag (SMA-LA) verbaut. Dieser wurde bei der Lärmberechnung RLS-19 und der Ermittlung der Betroffenen bereits berücksichtigt.</p>
XII.4			<p>Zudem empfehlen wir dringend, die geplanten Maßnahmen mit dem ÖPNV-Fahrplan genau zu untersuchen. Dazu sollte die Stadt Markdorf das Gespräch mit den Unternehmen suchen, die den Verkehr auch tatsächlich mit ihren Omnibussen und ihrem Fahrpersonal fahren. Wir haben die Rückmeldung eines ÖPNV-Unternehmens erhalten wonach die geplante Reduzierung der Abwicklungsgeschwindigkeit erhebliche Auswirkungen auf Knotenpunkte haben kann. Mittlerweile seien alle Linien miteinander vertaktet, beispielsweise in Wittenhofen als Knotenpunkt. Dies bedeute, dass eine Reduktion der Abwicklungsgeschwindigkeit erhebliche Auswirkungen auf entfernte Knotenpunkte habe. Im Knotenpunkt Wittenhofen erfolge die Verteilung für alle Ortsteile auf drei Achsen und gleichzeitig die Anbindung der Gemeinde Deggenhausertal an weitere Linien über die Linie 42 an und von der R 70 nach und von Ravensburg oder über die Linie 41 nach Wilhelmsdorf zu einem weiteren Knotenpunkt. Frühere Abfahrten der Linien in Markdorf seien unmöglich, da die Zugzeiten die Abfahrten bedingen. Durch den Lärmaktionsplan darf es nicht dazu kommen, dass die Omnibusfahrer zeitlich unter Druck geraten.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es ist nicht Aufgabe der Lärmaktionsplanung eine detaillierte Analyse des ÖPNVs durchzuführen. Dies müsste gesondert geschehen. Ein pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNVs reicht nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).</p> <p>Auch nach Rücksprache mit der Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) heißt es:          «Da wir die real gefahrene Geschwindigkeit aktuell nicht ausgewertet können, kann es durchaus sein, dass die Auswirkungen nur marginal sind. Die realen Auswirkungen wird man erst nach Umsetzung sehen.»</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Mobilitätswende klappt nur, wenn es verlässliche Verbindungen und Umstiege gibt, auch im ländlichen Raum. Sollte der Lärmaktionsplan mit den geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen tatsächlich Fahrplanänderungen notwendig machen, sollten diese erst geplant und umgesetzt werden, bevor die Tempolimits kommen.</p>	<p>Auf die zeitliche Reihenfolge bei Anordnung bzw. Umsetzung von Lärminderungsmaßnahmen hat die Stadtverwaltung Markdorf keinen Einfluss. Gern übermittelt die Stadtverwaltung der Omnibusverkehr Bühler GmbH &amp; Co. KG das Ergebnis des finalen Lärmaktionsplanungs-Beschlusses damit zeitnah durch diese eine Betrachtung bezüglich Fahrplanänderungen erfolgen kann.</p>

**Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren**

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	<b>Bürger 1</b>	10.09.2023	<p>Zu den auf der städtischen Homepage veröffentlichten neuen Unterlagen zur Fortschreibung der Lärmaktionsplanung bitte ich um Stellungnahme zu den folgenden Fragen und Anmerkungen.</p> <p>1. Die <b>B 33-Ortsdurchfahrten von Leimbach und Hepbach</b> werden im LAP-Bericht auf S. 43 und 44 als Hauptbelastungsbereiche mit einer großen Anzahl von teils stark lärmbeeinträchtigten Anwohner*innen dargestellt. Dort gilt derzeit 50 km/h. Dennoch wurde bei den Wirkungsanalysen (S. 51f) nicht untersucht, welche Lärminderungen durch eine Absenkung des Tempolimits auf 30 km/h erreicht werden können – warum?</p> <p>In diesen Bereichen wurde bereits lärmindernder Asphalt eingebaut, so dass die erzielbaren Lärminderungen durch Tempo 30 dort möglicherweise geringer sind als auf anderen Strecken mit normalem Asphalt (wie z. B. in Ittendorf). Beispielsweise auf der B 31 durch Hagnau wurde meines Wissens ebenfalls ein lärmindernder Fahrbahnbelag aufgebracht und trotzdem gilt hier Tempo 30 zum Lärmschutz.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rechengebiet B 33 Leimbach (OD Leimbach / Bebauung Steibensteg) sind einige Wohngebäude des Ortsteils Leimbach sowie der Bebauung Steibensteg betroffen. Es handelt sich um eine vergleichsweise kleine Agglomeration von Gebäuden, bezogen auf die Länge des Untersuchungsabschnittes.</p> <p>Im Bereich der Bebauung Steibensteg sind insgesamt 5 Wohngebäude (16 Einwohner) mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) betroffen. In diesem Bereich gilt eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h. Die Länge des bebauten Streckenabschnittes B 33 Bebauung Steibensteg beträgt 150m.</p> <p>Im Bereich der Ortsdurchfahrt B 33 Leimbach sind insgesamt 12/16 Wohngebäude (41/48 Einwohner) mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) betroffen. In diesem Bereich gilt eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Länge des betreffenden Streckenabschnittes B 33 OD Leimbach beträgt 470m.</p> <p>Im Rechengebiet B 33 Hepbach sind alle Wohngebäude in erster Baureihe betroffen. Allerdings handelt es sich jedoch um eine lockere Bebauung mit einer vergleichsweise geringen Anzahl an Hauptwohngebäuden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.2			<p>Es sollte daher auch für Steibensteg, Leimbach und Hepbach untersucht und dargestellt werden, welche Lärminderungen durch Temporeduzierung auf der B 33 erzielt werden können, um dann auf dieser fachlichen Grundlage darüber entscheiden zu können.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Aufgrund der geringen Anzahl an betroffenen Hauptwohngebäuden, der lockeren Bebauung bezogen auf die Länge der betreffenden vorbenannten Streckenabschnitte der B 33 sowie der Verkehrsfunktion der Bundesstraße sieht die Stadtverwaltung Markdorf davon ab, im Bereich B 33 Bebauung Steibensteg, B 33 OD Leimbach und B 33 OD Hepbach weitere Geschwindigkeitsreduzierung auf ihre Wirkung hin zu untersuchen.</p>
I.3			<p>2. Zur <b>Wirkung von Tempo 70 für Stadel</b> wird auf S. 62 ausgeführt:                  Die Kommentierung der Ergebnisse dieser Wirkungsanalyse erscheint mir fehlerhaft bzw. irreführend:                  a) Bei Betrachtung der drei rechten Säulenpaare für die nächtliche Lärmbelastung ist zu erkennen, dass die beiden besonders stark betroffenen Anwohnergruppen dank Tempo 70 zahlenmäßig deutlich vermindert werden. So halbiert sich die Zahl der <math>\geq 60</math> dB Belasteten von 16 auf 8. Die Zahl der <math>\geq 57</math> dB Belasteten verringert sich sogar um zwei Drittel von 49 auf 16. Diese beiden Gruppen von hoch belasteten Anwohner*innen gehören aber natürlich gleichzeitig auch zu der größeren Gruppe der mit <math>\geq 55</math> dB belasteten Einwohner (rechte blaue Säule).  <b>Es werden also durchaus viele Anwohner*innen mit <math>\geq 55</math> dB Belastung entlastet</b> (aber dabei nur 11 der insgesamt 60 betroffenen Personen so,</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 anstatt 100 km/h reduziert sich der Schalleistungspegel im Bereich B 33 Stadel um 2.9 dB(A) im Tageszeitraum und um 2.8 dB(A) im Nachtzeitraum.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung					
I.4			<p>dass ihre verbleibende Belastung danach unter 55 dB liegt). Zur Verdeutlichung sollte ergänzend angegeben werden, um wie viel dB(A) sich der Lärm bei einer Reduzierung von 100 auf 70 km/h reduziert.</p> <p>b) Zur Belastung tagsüber mit <math>\geq 65</math> dB zeigt das dritte Säulenpaar, dass die Zahl der Betroffenen von 49 auf 16 abnimmt. Dies entspricht einer Abnahme um 67 % und nicht um 33 %, wie es im Bericht heißt.</p> <p>Ich bitte um Prüfung und ggf. Korrektur/Präzisierung dieser Textstelle im Bericht.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Bericht korrigiert. Die Angabe zur maximalen Lärminderungswirkung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h anstatt 100 km/h wird zusätzlich ergänzt.</p>					
I.5			<p><b>3. <u>Niedrigere Tempolimits reduzieren den CO<sub>2</sub>-Ausstoß!</u></b></p> <p>Am Schluss der Beratungsunterlage heißt es zum Klimaschutz:</p> <p><b>Auswirkungen auf den Klimaschutz (z.B. CO<sub>2</sub>-Ausstoß/Energieverbrauch):</b></p> <table border="1" data-bbox="824 965 1348 1002"> <tr> <td>Erhebliche Reduktion ( )</td> <td>Geringfügige Reduktion ( )</td> <td>Keine (X)</td> <td>Geringfügige Erhöhung ( )</td> <td>Erhebliche Erhöhung ( )</td> </tr> </table> <p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes entfaltet keine unmittelbaren positiven Auswirkungen auf den Klimaschutz. Nachteilige Auswirkungen sind jedoch nicht zu erwarten.</p> <p>Die Reduzierung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs mit seinem hohen Energieverbrauch bewirkt in jedem Falle eine Reduktion des Energieverbrauchs/CO<sub>2</sub>-Ausstoßes. Dies beruht zum einen darauf, dass der spezifische Verbrauch pro 100 km bei höheren Geschwindigkeiten ansteigt. Bei Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h spielt dies keine große Rolle, aber durchaus z.B. bei der vorgeschlagenen Minderung im Bereich Stadel von 100 auf 70 km/h.</p>	Erhebliche Reduktion ( )	Geringfügige Reduktion ( )	Keine (X)	Geringfügige Erhöhung ( )	Erhebliche Erhöhung ( )	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
Erhebliche Reduktion ( )	Geringfügige Reduktion ( )	Keine (X)	Geringfügige Erhöhung ( )	Erhebliche Erhöhung ( )					

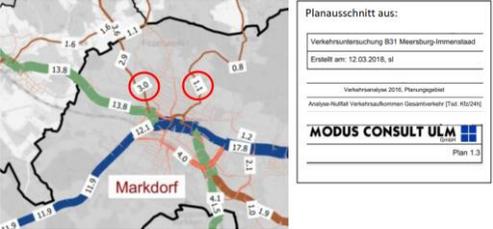
Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.6			<p>Dazu kommen jedoch zwei weitere Wirkungszusammenhänge:</p> <p>a. Zitat aus dem Gutachten „Umsteuerung erforderlich, Klimaschutz im Verkehrssektor des Sachverständigenrats für Umweltfragen von 2017 (S. 65 der Langfassung). Download unter: <a href="https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.html">https://www.umweltrat.de/SharedDocs/Downloads/DE/02_Sondergutachten/2016_2020/2017_11_SG_Klimaschutz_im_Verkehrssektor.html</a></p> <p>Weil die durchschnittliche Unterwegszeit der Menschen konstant bleibt – also auch unabhängig von der Geschwindigkeit – führt eine Reduzierung der Geschwindigkeit zu einer Abnahme der zurückgelegten km im Verkehr. Dies gilt grundsätzlich für alle Verkehrsmittel und bewirkt eine entsprechende Reduzierung des Energieverbrauchs/CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
I.7			<p>b. Wenn wie im Falle der LAP-Maßnahmen nur der Kfz-Verkehr mit seinem besonders hohen Energieverbrauch/CO<sub>2</sub>-Ausstoß verlangsamt wird, so ergeben sich noch stärkere positive Wirkungen für den Klimaschutz. Denn dadurch erhöht sich die relative Attraktivität von Bahn, Fahrrad/Pedelec und Zu-Fuß-Gehen gegenüber dem Kfz-Verkehr. Dies führt zu Umsteige-Effekten zugunsten dieser klimaschonenden und energiesparenden Verkehrsmittel.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.8			<p>Es ergeben sich weitere positive Umsteige-Effekte in Richtung Rad- und Fußverkehr, weil durch die geminderten Kfz-Geschwindigkeiten das Radfahren und Zu-Fuß-Gehen als angenehmer (leiser) und weniger bedrohlich empfunden werden (gefühltes Unfallrisiko, Erschrecken beim Überholwerden durch Kfz u.a.).</p> <p>Dies kommt auch im LAP-Bericht zum Ausdruck, z.B. auf S. 66.</p>	
		25.09.2023	<p>Zu dem Berichtsentwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans, der ursprünglich in der GR-Sitzung am 18.9.2023 behandelt werden sollte, habe ich einige Vorschläge für ergänzende Betrachtungen. Nachdem das Thema LAP auf Mitte/Ende November verschoben wurde, möchte ich vorschlagen, diese Punkte möglichst schon bis dahin zu ergänzen und in den Berichtsentwurf aufzunehmen – in der Hoffnung, dass sich dadurch evtl. eine zusätzliche Anhörungsrunde einsparen lässt. Es geht dabei um folgende Punkte:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Wirkungsanalyse Tempo 30 für die B 33-Ortsdurchfahrten von Leimbach und Hepbach</li> <li>2) Tempo 30 in Gehrenbergstraße nach Norden erweitern</li> <li>3) Ausweitung Tempolimit in der Hauptstr. Richtung Bermatingen untersuchen</li> <li>4) Plausibilitätskontrolle zur Verkehrs- und Lärmbelastung in der Talstraße</li> </ol> <p><b>1) Wirkungsanalyse und Abwägung Tempolimit 30 km/h für die B33-Ortsdurchfahrten von Leimbach und Hepbach</b></p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.10			<p>heiten im Norden und des relativ großen theoretischen Fahrzeitverlusts von 48 Sekunden wird vom Gutachter jedoch nur für einen kleinen Abschnitt im Süden bis zur Maria-Lanz-Straße die Anordnung von Tempo 30 vorgeschlagen. Daher sollte eine räumliche Ausweitung des Tempo-30-Limits bis zu den letzten Wohnhäusern unterhalb des Wirtshauses am Gehrenberg untersucht werden, die noch eine recht hohe Lärmbelastung von <math>\geq 57</math> dB(A) nachts aufweisen (siehe blauer Doppelpfeil in nachfolgender Abbildung).</p>  <p>Bleibt der rechnerische Zeitverlust dann noch im Bereich von 30 Sekunden, die allgemein als zumutbar erachtet werden?</p> <p>Diese Maßnahme erscheint auch unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit als vorteilhaft, insbesondere wegen der sehr kurvigen und steilen Gefäll-</p>	<p>Die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h wurde entlang der Gehrenbergstraße im Maximalbereich zwischen der Einmündung Marktplatz / Am Stadtgraben und dem nördlichen Ortsausgang auf ihre Wirkung hin untersucht. Im Rahmen der Wirkungsanalyse wurde für den 1.000m langen maximalen Bereich der Gehrenbergstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ganztags untersucht. Hierdurch ergibt sich ein theoretischer Fahrzeitverlust von maximal 48 Sekunden. Für den kürzeren 680m langen Abschnitt der Gehrenbergstraße, zwischen Einmündung Am Stadtgraben / Marktplatz und den letzten Wohnhäusern unterhalb des Wirtshauses am Gehrenberg (Bereich blauer Doppelpfeil) wurde ein theoretischer Fahrzeitverlust von 33 Sekunden ermittelt.</p> <p>Im nördlichen Abschnitt der Gehrenbergstraße, nördlich Maria-Lanz-Straße, ist die Wohnbebauung locker und teilweise nur einseitig angeordnet. Von Umgebungslärm <math>\geq 65</math> dB(A) tags sind in diesem Bereich nur 4 Hauptwohngebäude mit insgesamt 15 Einwohnern betroffen. Diese Anzahl Betroffener reicht nicht aus um die Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags Richtung Norden um 430m auszuweiten. Anders verhält es sich im Nachtzeitraum: an jedem Hauptwohngebäude, nördlich der Maria-Lanz-Straße, wird der Lärmpegel 55 dB(A) nachts erreicht und/oder überschritten. Im Sinne der Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbeschränkungen verzichtet die Stadtverwaltung Markdorf jedoch darauf im nördlichen Abschnitt der Gehrenbergstraße eine ausschließlich nächtliche Tempo-30-Beschränkung vorzuschlagen.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.11			<p>strecke und der unübersichtlichen Querungssituation für Fußgänger in diesem Kurvenbereich, die vom Wanderweg vom Gehrenberg kommen und den Gehweg auf der westlichen Straßenseite erreichen wollen (und umgekehrt), siehe schwarze Kreismarkierung im obigen Plan.</p> <p><b>3) Verlängerung des Tempo-30-Limits an der Hauptstr. (L 205) Richtung Bermatingen untersuchen</b></p> <p>Nach der Gebäudelärmkarte (nachts) liegen am westlichen Ortsrand, insbes. auch noch am letzten Haus auf der Nordseite mit 61 dB(A) noch sehr hohe Lärmbelastungen der 21 Einwohner*innen vor, wie folgender Planausschnitt zeigt:</p>  <p>Laut folgender Abb. 49 endet das bestehende Tempo 30-Limit schon ein Stück weiter östlich und geht in einen Bereich mit 100 km/h über. Daher ist zu prüfen, inwieweit mit einer Ausweitung des Tempolimits Richtung Westen (siehe blauer Doppelpfeil in obigem Kartenausschnitt) die Lärmbelastungen reduziert werden können. Falls sich eine Auswei-</p>	<p>Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden. Der Synergieeffekt „Erhöhung Verkehrssicherheit“ wäre bei einer rein nächtlichen Tempo-30-Beschränkung (22-6 Uhr) nur bedingt spürbar.</p> <p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Die derzeit geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten im Bereich des westlichen Ortsausgangs Markdorf Richtung Bermatingen (L 205) sind in nachfolgender Abbildung dargestellt:</p>  <p>Für die Ausweitung des Geschwindigkeitsbereichs (50 oder 30 km/h) müsste das Ortschild Richtung Westen versetzt werden. Die Bestimmung des Standortes einer Ortstafel dient nach § 42 Abs. 2 StVO i.V.m. Anlage 3 Nr. 5 dazu, den Beginn einer geschlossenen Ortschaft anzukündigen. Die damit einhergehende Beschränkung der Geschwindigkeit auf 50</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.12			<p>Stellungnahme: ...ung von Tempo 30 als unverhältnismäßig darstellen sollte, ist ggf. auch ein Übergangsbereich mit Tempo 50 zu untersuchen.</p> <p><b>4) Plausibilitätsprüfung Verkehrs- und Lärmbelastung Talstraße</b></p> <p>Die nur sehr geringe ausgewiesene Lärmbelastung der Gebäude an der Talstraße erscheint nicht plausibel. Laut einer Verkehrsuntersuchung von ModusConsult zur B 31 neu Meersburg-Immenstaad, die auf Zählungen im Herbst 2016 beruht, liegt die Verkehrsbelastung von/nach Untersiggingen (Degenhausertal) mit ca. 3.000 Kfz/24h außerorts deutlich höher als z. B. von/nach Harresheim (Gehrenberg) mit ca. 1.100 Kfz/24h, siehe nachfolgender Planausschnitt:</p> 	<p>km/h dient primär der Verkehrssicherheit. Ein Nebeneffekt der Geschwindigkeitsbeschränkung ist die Lärminderung. Aufgrund des geraden Straßenverlaufes vor und nach der Ortschaft sind jedoch bauliche Maßnahmen in diesem Bereich besser geeignet. Der Einbau von Verkehrsinseln / Fahrbahnverschwenkungen vermindert unnötige Brems- und Beschleunigungsvorgänge. Fahrbahnverschwenkungen zwingen den Verkehrsteilnehmer dazu das Geschwindigkeitsniveau innerorts einzuhalten (Ausfahrt Richtung Westen) und das Geschwindigkeitsniveau eher zur Erreichung (Einfahrt aus Richtung Westen).</p> <p>Die Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Die K 7744 Talstraße ist nicht Teil des Kartierungsumfanges. Es gibt sog. Pflichtstrecken und freiwillige Untersuchungsstrecken. Die Stadtverwaltung Markdorf hat sich entschieden im Stadtgebiet Markdorf freiwillig zusätzlich folgende Streckenabschnitte zu untersuchen: Bernhardstraße, Ensisheimer Straße, Eisenbahnstraße, Schießstattweg, Kreuzgasse, Bussenstraße, Gehrenbergstraße und Gutenbergstraße. Bei der Lärmberechnung wurde die Talstraße nicht erfasst (keine Lärmberechnung auf Grundlage von Verkehrszahlen entlang der Talstraße durchgeführt). Die in der Lärmkarte ersichtlichen Belastungen im „grünen Bereich“ entstammen dem Umgebungslärm und dessen Ausbreitung von der kartierten Kreuzgasse.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.13			<p>Während auf der Gehrenbergstraße laut Tab. 5 auf S. 33 bei einer (innerorts) angenommenen Verkehrsbelastung von 2.248 Kfz/24 mittlere bis hohe Lärmbelastungen errechnet wurden und deshalb Tempo 30 im südlichen Teil als Maßnahme vorgeschlagen wurde, liegen die Belastungen in der der Talstraße laut Lärmkarte für alle Gebäude im „grünen Bereich“.</p> <p>Im folgenden Kartenausschnitt aus der Gebäudeärmkarte (nachts) fällt diese überraschend geringe Lärmbelastung auch im Vergleich zu der östlich benachbarten Kreuzgasse-Süd mit 2.315 Kfz/24 h auf:</p>  <p>Ich bitte daher darum, für die Talstraße die angenommene Verkehrsbelastung zu überprüfen und mit anderen Daten abzugleichen oder bei unzureichender Datenlage auch kurzfristig eine städtische Zählung durchzuführen (Der Oktober gilt als gut repräsentativer Monat für den Jahresdurchschnitt). Darauf basierend sollten die ermittelten Lärmbelastungen überprüft ggf. auch lärmindernde Maßnahmen (insbes. Tempo 30) für die Talstraße untersucht werden.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Talstraße wurde im hier vorliegenden Lärmaktionsplan als Kartierungsstrecke nicht untersucht. Die in den Lärmkarten dargestellten Lärmpegel an den Hauptwohngebäuden entlang der Talstraße entstehen durch die Lärmausbreitung der Kreuzgasse. Obendrein besteht keine Verpflichtung der Stadt</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung																																																						
				Markdorf freiwillig die Talstraße bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.																																																						
		27.11.2023	<p>Auf meine bereits im September schriftlich gestellte Frage zur fehlenden Untersuchung von Tempo 30 km/h als Lärmschutzmaßnahme in Leimbach und Hepbach, hatten Sie bei der Vorstellung des LAP-Entwurfs im Ortschaftsrat Riedheim am 13.11.2023 erneut auf eine Beantwortung im Zuge des anstehenden Beteiligungsverfahrens verwiesen. Ich wende mich nochmals an Sie, weil ich Sie in dem kurzen Gespräch danach so verstanden habe, dass Sie der Ansicht sind, es liege im <i>Ermessen</i> der Stadt, ob dort Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme in Betracht gezogen wird oder nicht.</p> <p>Ich möchte dazu auf die sehr hohen Lärmbelastungen hinweisen, die in diesen Orten an der B 33 unter Einberechnung des vor einigen Jahren eingebauten lärmindernden Asphalts ermittelt wurden. Demnach liegen laut dem aktuellen LAP-Berichtsentwurf vom 10.07.2023 (S. 43/44) in beiden Ortschaften zahlreiche Betroffenheiten oberhalb der „Pflichtwerte“ von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts vor:</p> <table border="1" data-bbox="786 1107 1350 1209"> <thead> <tr> <th rowspan="2">B 33 Leimbach</th> <th colspan="3">Tag (06-22h)</th> <th colspan="3">Nacht (22-06h)</th> </tr> <tr> <th>≥ 65 dB(A)</th> <th>≥ 67 dB(A)</th> <th>≥ 70 dB(A)</th> <th>≥ 55 dB(A)</th> <th>≥ 57 dB(A)</th> <th>≥ 60 dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td> <td>20</td> <td>10</td> <td>3</td> <td>26</td> <td>20</td> <td>8</td> </tr> <tr> <td>Anzahl betroffener Einwohner:innen</td> <td>76</td> <td>40</td> <td>19</td> <td>95</td> <td>76</td> <td>36</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Tabelle 12: B 33 Leimbach, Betroffenheiten</small></p> <table border="1" data-bbox="786 1267 1350 1378"> <thead> <tr> <th rowspan="2">B 33 Hepbach</th> <th colspan="3">Tag (06-22h)</th> <th colspan="3">Nacht (22-06h)</th> </tr> <tr> <th>≥ 65 dB(A)</th> <th>≥ 67 dB(A)</th> <th>≥ 70 dB(A)</th> <th>≥ 55 dB(A)</th> <th>≥ 57 dB(A)</th> <th>≥ 60 dB(A)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Anzahl betroffener Wohngebäude</td> <td>23</td> <td>12</td> <td>5</td> <td>29</td> <td>23</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>Anzahl betroffener Einwohner:innen</td> <td>116</td> <td>56</td> <td>25</td> <td>146</td> <td>116</td> <td>40</td> </tr> </tbody> </table> <p><small>Tabelle 13: B 33 Hepbach, Betroffenheiten</small></p>	B 33 Leimbach	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)			≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Anzahl betroffener Wohngebäude	20	10	3	26	20	8	Anzahl betroffener Einwohner:innen	76	40	19	95	76	36	B 33 Hepbach	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)			≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)	Anzahl betroffener Wohngebäude	23	12	5	29	23	9	Anzahl betroffener Einwohner:innen	116	56	25	146	116	40	
B 33 Leimbach	Tag (06-22h)				Nacht (22-06h)																																																					
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)																																																				
Anzahl betroffener Wohngebäude	20	10	3	26	20	8																																																				
Anzahl betroffener Einwohner:innen	76	40	19	95	76	36																																																				
B 33 Hepbach	Tag (06-22h)			Nacht (22-06h)																																																						
	≥ 65 dB(A)	≥ 67 dB(A)	≥ 70 dB(A)	≥ 55 dB(A)	≥ 57 dB(A)	≥ 60 dB(A)																																																				
Anzahl betroffener Wohngebäude	23	12	5	29	23	9																																																				
Anzahl betroffener Einwohner:innen	116	56	25	146	116	40																																																				

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.14			<p>Im Bereich Leimbach (und Steibensteg) sind dies 19 Einwohner:innen mit Überschreitung der Tag-Werte und 36 Einwohner:innen mit Überschreitung der Nacht-Werte. In Hepbach liegen für 25 Einwohner:innen Überschreitungen der Tag-Werte vor und nachts für 40 Einwohner:innen. Zieht man in Hepbach die sieben hochbelasteten Einwohner:innen ab, die durch die geplante Verlängerung von Tempo 50 am östlichen Ortsausgang entlastet werden sollen (vgl. Kapitel 3.6.5, S. 60ff), so verblieben für Hepbach weiterhin 33 Personen mit einer gesundheitsgefährdenden nächtlichen Lärmbelastung oberhalb von 60 dB(A).</p> <p>Zu der Frage, ob die Untersuchung von Tempo-30 bei diesen Belastungen ins Ermessen der Stadt fällt, nachfolgend ein Zitat aus dem gültigen Kooperationserlass (im Berichtsentwurf auf S. 15):</p> <p><small>Bei der Ermessensausübung zu <b>straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen</b> ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 36).</small></p> <p><small>Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.</small></p> <p><b>Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundlegende Schwelle zur Gesundheitsgefährdung (BVerwG 9 A 16.16, Beschluss vom 25. April 2018, Rn. 86f). Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.</b></p> <p><small>Für die Anordnung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen ist es nicht zwingend erforderlich, dass die Lärmbelastung in einem gesundheitskritischen Bereich liegt. Vielmehr können auch unterhalb der genannten Werte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann.</small></p> <p>Mit dem Einbau des lärmindernden SMA-LM-Asphalts vor einigen Jahren wurde – jedenfalls nach den obigen heutige gültigen, strengeren Bewertungsmaßstäben des Kooperationserlasses vom 8.2.2023 – die Lärmsituation in Leimbach und Hepbach offensichtlich noch nicht „gelöst“, da die „Pflichtwerte“ der Gesundheitsgefährdung für eine große Zahl von Betroffenen</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Lärmbetroffenheiten sind uns bekannt. Im Rechengebiet B 33 Steibensteg/Leimbach verteilen sich die 3 betroffenen Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 70</math> dB(A) wie folgt: 1 Gebäude mit 4 EW in Bebauung Steibensteg sowie zwei Gebäude mit 11 bzw. 4 EW im Ausserortsbereich zwischen Leimbach und Hepbach.</p> <p>Weitere Ausführungen sind dem Lärmaktionsplan zu entnehmen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.15			<p>überschritten werden. Nach meinem Verständnis <u> muss</u> die Stadt daher für Leimbach/Steibensteg und Hepbach Tempo 30 als mögliche Lärmschutzmaßnahme untersuchen. Tempo 30 ist dann in den betroffenen Streckenabschnitten ggf. auch anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen. Dies halte ich nicht nur fachlich, sondern <b>auch juristisch für geboten.</b></p> <p>Ebenso zwingend erscheint mir die Prüfung, das bestehende Tempolimit (30 bzw. 50 km/h) auf der Hauptstraße stadtauswärts Richtung Bermatingen zu verlängern, da auch dort Überschreitungen der aktuell gültigen Pflichtwerte ermittelt wurden (vgl. Punkt 3) in meinem Schreiben vom 25.9.2023).</p> <p><b>Im Sinne der Rechte der lärm betroffenen Anwohner:innen bitte ich die Stadt Markdorf eindringlich noch vor der geplanten Offenlage um eine öffentliche Zusage, z. B. in der GR-Sitzung am 28.11.2023, dass eine Wirkungsanalyse und sachgerechte Abwägung zu Tempo 30 als Lärmschutzmaßnahme für Steibensteg, Leimbach und Hepbach im Zuge der laufenden Fortschreibung der Lärmaktionsplanung durchgeführt wird.</b></p>	<p>Im Kooperationserlass heisst es, dass bei Überschreitungen der Lärmpegel 70/60 dB(A) tags/nachts die Lärmsituation abwägungsgerecht gelöst werden muss. Eine Pflicht zur Untersuchung von Tempo 30 besteht nicht; erst recht keine Pflicht zur Anordnung von Tempo 30. Vielmehr soll auf Lösungen abgezielt werden, die das Optimum für die Lärmbetroffenen erreichen und das Minimum an Einschränkungen / negativen Effekten nach sich ziehen. Der Einbau eines lärm mindernden Fahrbahnbelags ist ein solches Optimum.</p> <p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In diesem Bereich gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 bzw. 30 km/h. Ebenfalls befindet sich nördlich der L 205 Hauptstraße ein Lärmschutzwall zum Schutz der Bebauung.</p>
II.1	<b>Bürger 2</b>	02.01.2024	<p>Die Maßnahmen, die aus dem Lärmaktionsplan hervorgehen, sind maßvoll, gut begründet und erscheinen unter den gegebenen Umständen als aussichtsreich hinsichtlich Wirkung und Umsetzbarkeit.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>Für den Ortsteil Ittendorf möchte ich folgende Ergänzungen dringend empfehlen:</p> <p>A) Im Zuge der intensiveren Nutzung der Freifläche direkt neben der B33 für das neue Ortszentrum ist eine Querungshilfe, sowie eine weitere Geschwindigkeitskontrolle am Ortseingang (in Richtung Meersburg) notwendig, sodass Veranstaltungen am Ortszentrum durch den Verkehrslärm weniger gestört werden.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Querungshilfen können nicht im Rahmen der Lärmaktionsplanung festgesetzt werden; die Kontrollen der zulässigen Geschwindigkeiten hingegen schon.</p>
II.3			<p>B) Von Meersburg kommend, sollte die existierende 80er Beschränkung vor der neu geplanten 50er Beschränkung nicht aufgehoben werden, um den im Lärmaktionsplan angesprochenen Flickenteppich der Tempobeschränkungen zu vermeiden.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist nicht angedacht. Die Tempo 80-Beschränkung entlang der B 33 im Einmündungsbereich K 7746 gilt aus Verkehrssicherheitsgründen.</p>
II.4			<p>C) Die Kippenhauser Straße sollte ebenfalls in den Lärmaktionsplan aufgenommen und auf Tempo 30 innerorts beschränkt werden.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillig die K 7782 Kippenhauser Straße bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.</p>
II.5			<p>D) Am Ortseingang Ittendorf aus Meersburg kommend sollte es (ähnlich den schön gestalteten Kreisverkehren an den Ortseingängen von Mark-</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.6			<p>dorf) eine begrünte Verkehrsinsel geben - als Aushängeschild für unser buntes Markdorf und einen "Lenkimpuls" für eine umweltfreundliche Fahrweise im Ortsgebiet.</p> <p>E) Um Veranstaltungen am Sportplatz Ittendorf weniger durch den Verkehrslärm zu stören und auch die umliegenden Grünflächen als Naherholungsgebiet besser nutzen zu können, ist es wünschenswert die B33 südseitig am Ortsausgang in Richtung Meersburg durch einen Wall abzuschirmen.</p>	<p>Gestalterische Aspekte an den Ortsein-/ausgängen sind kein Thema der kommunalen Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Lärmschutzwälle sind planfeststellungsbedürftige Maßnahmen. Der Schutz des Sportplatzes ist kein vordergründiges Ziel der kommunalen Lärmaktionsplanung.</p>
III.1	<b>Bürger:in 3-5</b>	05.01.2024 05.01.2024 08.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Deshalb ist auch für den Abschnitt der B 33 zwischen dem Kreisverkehr (Abzweig Ittendorfer Str.) und dem Ortsende-Schild Richtung Meersburg ein Tempolimit von 30 km/h im neuen LAP als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Tempo 30 kann eine Lärminderung um bis zu 3,5 dB(A) bewirken und ist daher auch in diesem Streckenabschnitt anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen.</p>	<p>Der Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im bisherigen Verfahren wurde für den betroffenen Streckenabschnitt B 33 Ravensburger Str., zwischen Ortsein-/ausgang bis Kreisverkehrsplatz B 33/L 205 Ittendorfer Str., keine Geschwindigkeitsbeschränkung auf ihre Wirkung hin untersucht. Vielmehr ist für diesen Bereich der Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags beim nächsten turnusmäßigen Ersatz der Fahrbahndecke geplant.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2			<p>Außerdem fordern wir, auch den Bau von Lärmschutzwänden zu untersuchen, wie im früheren LAP-Bericht von 2014. Die erzielbaren Lärminderungen für die Wohngebäude sind zu ermitteln und darzustellen, damit unter Beteiligung der betroffenen Anwohner*innen entschieden werden kann, ob Lärmschutzwände gebaut werden sollen oder nicht.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Der Bau von Lärmschutzwänden ist planfeststellungsbedürftig und kann nicht allein durch die Anwohner:innen entschieden werden. Auch eine Festsetzung dieser baulichen Maßnahmen in Lärmaktionsplänen verpflichtet die Straßenbaubehörde nicht zur Umsetzung dieser Maßnahme.</p>
	<b>Bürgerin 6</b>	23.11.2023	<p>Heute schreibe ich als Anwohner der Gehrenbergstraße an Sie.</p> <p>Wie auf der Homepage der Stadt Markdorf in den Unterlagen zur Gemeinderatssitzung am 28. November zu lesen ist, empfiehlt die Lärmaktionsplanung Stufe 4 vom Büro Rapp für die Gehrenbergstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h zwischen Beginn (Stadtgraben/Marktplatz) und Abzweig Maria-Lanz-Straße. Dies hätte leider zur Folge, dass der „Beschleunigungstreifen“ vom Beginn der Straße zusätzlich auch auf das Steilstück nach dem Abzweig Maria-Lanz-Straße erweitert wird. Begründet wird diese zukünftige Erhöhung von Lärm- und Schadstoffemissionen im Steilstück mit einer „lockeren Bebauung“ in diesem Bereich. In diesem Wohnquartier stehen jedoch vorwiegend Mehrfamilienhäuser. An der Gehrenbergstraße stehen diese Häuser recht nah an der Straße, da nachträglich Grundstücksstreifen für den Gehweg abgegeben wurden. Ebenfalls wurde bereits eine erste Bauvoranfrage zur Nachverdichtung durch ein Haus mit 8-Wohneinheiten gestellt und vom Technischen Ausschuss positiv beschieden. Viele Anlieger haben mehr Parkfläche auf ihren Grundstücken geschaffen</p>	

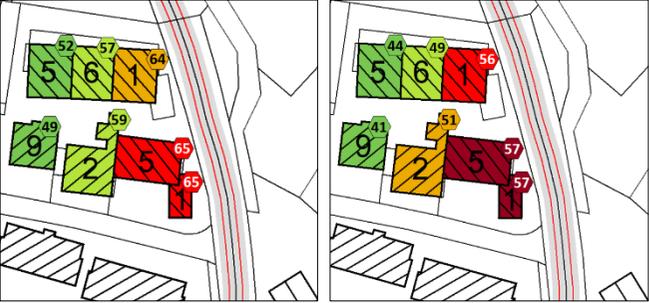
Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV			<p>um das Parken an der ohnehin schmalen Gehrenbergstraße zu vermeiden. Die Situation in Fitzenweiler ist bekannt.</p> <p>Die Wohnquartiere an der Reußenbach- und Lichtenbergstraße sowie Panoramaweg, Am Sonnenhang und Zum Alpenblick sowie das Wirtshaus am Gehrenberg und die Tennisplätze sind von der Innenstadt aus ohne Umwege nur über die Gehrenbergstraße zu erreichen. Vermutlich deshalb gibt es auf der Gehrenbergstraße überraschend viel Fahrrad(E-Bike)- und eScooterverkehr, obwohl die Straße schmal, steil und im oberen Bereich kurvig mit zwei 90-Grad-Kurven ist. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h bis kurz nach der geschlossenen Wohnbebauung auf Höhe Am Sonnenhang Haus Nr. 10 und 12 Richtung Ortsausgang würde allen (zur Zeit) 104 Betroffenen bei der Lärm- und Schadstoffemission Verbesserungen bringen. Außerdem würde die Verkehrssicherheit für Fahrrad- und Scooterfahrer subjektiv und sicher auch objektiv deutlich verbessert werden. Das Bewusstsein nur 30km/h schnell fahren zu dürfen verringert hoffentlich die Bereitschaft zu riskanten Überholmanövern, besonders gegenüber Fahrrad- und Scooterfahrer.</p> <p>Ich bitte Sie deshalb den Vorschlag vom Büro Rapp zur Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an der Gehrenbergstraße zu erweitern bis kurz nach Ende der geschlossenen Wohnbebauung auf Höhe Am Sonnenhang Haus Nr. 10 und 12 in Richtung Ortsausgang. Diese Maßnahme ist nicht mit hohen Kosten verbunden, verlängert die Fahrzeit nur unwesentlich und ist schnell umsetzbar. Im Gegenzug bringt diese Maßnahme für die Anwohner Verbesserungen bei Lärm-</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem beschriebenen Streckenabschnitt der Gehrenbergstraße, zwischen Einmündung Maria-Lanz-Str. und Hauptwohngelände Am Sonnenhang 10/12/14 sind lt. Lärmberechnung lediglich drei Hauptwohngelände mit Lärmpegel von 65 dB(A) tags und ein Gebäude mit Lärmpegel von 66 dB(A) tags betroffen. Diese geringe Betroffenheit rechtfertigt keine ganz-tägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und Schadstoffemissionen sowie ein verbessertes Sicherheitsgefühl für Fahrrad- und Scooterverkehr.</p>	
V.1	<b>Bürger 7</b>	04.01.2024	<p>Heute hatte ich von einem Lobbyistenverein ein Schreiben im Briefkasten, bei dem es um weitere Lärmschutzmaßnahmen entlang der Gehrenbergstraße geht. Ich wohne direkt an der Gehrenbergstraße zwischen der Maria-Lanz- und der Lichtenbergstraße und bin trotzdem ausdrücklich gegen eine Ausweitung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h. Im Folgenden lege ich Ihnen die Gründe dar.</p> <p><b>Lärmschutz – bergauf</b>                      Bergauf mit 30 km/h fahren die meisten Fahrzeuge im 2. Gang mit mittlerer Drehzahl. Sogar meine 9-Gang-Automatik schaltet bei dieser Steigung und dieser geringen Geschwindigkeit in den 2. Gang zurück. Entsprechend ist die Lärmentwicklung nicht niedriger als bei 50 km/h, ggf. ist sie sogar etwas höher. In jedem Fall ist sie aber länger, weil die Fahrzeuge langsamer sind. Die größte Lärmentwicklung entsteht bei normalen Autos an der Gehrenbergstraße, wenn sie im 1. Gang hinter nicht-elektrischen Fahrrädern herfahren. Von LKWs und Traktoren, die an dieser Stelle ohnehin nicht schneller fahren als 30 km/h, abgesehen, rührt die größte Lärmbelästigung von Motorrädern und Autos mit speziellen Auspuffanlagen her. Die sind bei 30 km/h aber auch laut, zudem werden solche Fahrzeuge auch absichtlich laut gefahren, was bei den immer mehr werdenden Beschränkungen folglich immer öfter der Fall ist.</p> <p><b>Lärmschutz – bergab</b></p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Den Berg herunter sind die normalen Autos recht leise, weil sie rollen und etwas gebremst werden. Mit 30 km/h muss man aber ständig bremsen, und weil viele dann zurückschalten, ergibt sich eine völlig unnötige Lärmbelästigung. Bei meinem Auto muss ich wiederum den 2. Gang vorgeben, wenn ich bei diesem Gefälle mit nur wenig bremsen die 30 km/h halten will. Aus Sicht von normalen Autos wird die Lärmbelästigung also merklich steigen. Bei Fahrzeugen mit speziellen Auspuffanlagen, besonders bei solchen mit Pseudo-Fehlzündungen, erhöht sich der zusätzliche Lärm ebenfalls, und die Dauer, während der wir Anwohner damit belästigt werden, steigt.</p> <p><b>Sicherheitsaspekte – bergauf</b>                  Da ich nicht nur Auto fahre, sondern auch viel mit dem elektrischen Fahrrad („Pedelec“ / Unterstützung bis 25 km/h) unterwegs bin, kann ich auch hierzu etwas schreiben. Nicht nur langsame „normale“ Fahrräder, auch Pedelecs werden von Autos überholt, und natürlich auch in Bereichen mit 30 km/h. Egal, ob Fahrrad-schutzstreifen oder nicht, die Autos wollen in der Regel den Abstand beim Überholen einhalten. Wenn es aber nicht geht, gibt es leider viele, die mit geringerem Abstand überholen. Meine persönliche Erfahrung ist, dass ich lieber mit Abstand und zügig überholt werde als dass sich Autos „vorsichtig“ mit geringem Abstand, gefühlt in Zeitlupe, vorbeidrängen. Genau das passiert aber viel öfter, wenn die Autos nicht auf 50 km/h beschleunigen dürfen. Bergauf ergibt sich also keine zusätzliche Sicherheit. (In der Theorie vielleicht schon, aber nicht in der Realität.)</p> <p><b>Sicherheitsaspekte – bergab</b></p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			<p>Die Hofausfahrt auf die Gehrenbergstraße ist bei uns wirklich gefährlich, weil man sehr spät sehr wenig sieht. Meine Beobachtungen der letzten 12 Jahre sind jedoch, dass die gefährlichsten Situationen mit denjenigen Verkehrsmitteln entstehen, die sich ohnehin nicht an Geschwindigkeitsbegrenzungen halten: Fahrräder, Motorräder und in den letzten Jahren auch Roller und e-Roller. Roller und auch e-Roller werden zudem auf dem Gehweg benutzt, den ich erst einsehen kann, wenn die Motorhaube des Autos schon fast auf der Straße ist. Die Autos sind an dieser Stelle selten so schnell, dass sie nicht mehr bremsen könnten, zudem scheinen sie aufmerksamer gefahren zu werden, was am Altersdurchschnitt liegen dürfte. Fahrräder hingegen kommen oft durch die Kurven geschossen. Aus Sicht der Sicherheit bringt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in diesem Bereich also nichts. Bei einer Begehung mit dem Landratsamt vor einigen Jahren wurde festgestellt, dass ein Spiegel gegenüber unserer Einfahrt sinnvoll wäre. Die letzte Entscheidung darüber obliege aber der Stadt Markdorf, die damals (ca. 1 Jahr vor Corona) auf meine Anfragen nicht reagierte. Derzeit scheinen Geschwindigkeitsbegrenzungen regelrechte Allheilmittel zu sein, deren Nutzen nur selten wissenschaftlich überprüft wird. Für stark befahrene Straßen wie die B33 ist der Nutzen unbestritten, wenngleich das Ausweichverhalten der Autos auf andere Strecken, teils auch auf Wohngebiete, nicht berücksichtigt wird. Mein Auto hat nicht nur 9 Gänge, sondern auch einen wirklich einfach zu bedienenden Tempomaten, den ich oft einsetze, um nicht zu schnell zu werden. Fast überall und fast immer habe ich nach kurzer Zeit ein anderes Fahrzeug drängelnd hinter mir.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Ohne engmaschige Kontrolle halten sich viele nicht an die 30 km/h auf Hauptstrecken. In Wohngebieten und vor Schulen ist die Bereitschaft hingegen viel höher. Für eine Gehrenbergstraße mit 30 km/h hätte das wenigstens den Vorteil, dass die – dann zu schnellen – Fahrzeuge in höheren Gängen leiser wären, weil die Drehzahl niedriger ist und spezielle Auspuffanlagen nicht ihr volles Lärmpotenzial ausspielen. Nehmen Sie diese Erläuterungen bitte ebenfalls als Stellungnahme in die Entscheidungsfindung auf. Ich stelle mich gegen die allgemeine Ideologie und führe Argumente aus meiner Erfahrung an, die auf meiner Wahrnehmung basieren. Messwerte wie der Lobbyistenverband kann ich nicht beisteuern, allerdings kann ich die dort angegebenen 55 dB(A) nachts nicht nachvollziehen. Die einzelnen Autos sind nachts kaum leiser und für einen Durchschnittswert ist die Zahl zu groß, da nachts durchaus auch einige Minuten lang kein Auto die Gehrenbergstraße befährt. Eine Lärmbelästigung, die krank macht, kommt von absichtlich lauten Autos und Motorrädern. Gerade letztere sind an den „Motorradwochenenden“ in einer Zahl unterwegs, bei der man in österreichischen Dörfern schon lange aktiv geworden wäre. Um die Nutzlosigkeit von 30 km/h in diesem Kontext wissend, ergreift man dort aber andere Maßnahmen.</p>	
	<b>Bürgerin 8</b>	07.01.2024	<p>Zu dem Berichtsentwurf für den neuen Lärmaktionsplan nehmen wir wie folgt Stellung: Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.1			<p>dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Wir fordern deshalb, den im LAP-Entwurf vorgesehenen Tempo-30-Abschnitt der Gehrenbergstraße nach Norden zu verlängern bis oberhalb des Gebäudes „Am Sonnenhang 14“. Die Fahrzeitverlängerung dürfte dabei nur ungefähr 30 Sekunden betragen. Die Anordnung von Tempo 30 zum Lärmschutz erscheint daher als möglich und auch als geboten. Denn es könnte die Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) reduzieren. Das entspricht einer Lärmabnahme wie bei einer Halbierung der Verkehrsmenge.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit halten wir auch unter dem Sicherheitsaspekt für sinnvoll, da die Gehrenbergstraße kurvig, steil und unübersichtlich ist. Die bergauf fahrenden Radfahrer*innen sind sehr viel langsamer als der Kfz-Verkehr und machen große seitliche Pendelbewegungen. Es gibt nur auf der Westseite einen sehr schmalen Fußweg, der auch als Schulweg zur Grundschule dient. Die Breite des Gehwegs liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Alle Einwohner*innen auf der Ostseite, einschließlich Lichtenbergstr. und „Zum Alpenblick“, müssen zu Fuß die Straßenseite wechseln. Zudem quert ein markierter Wanderweg im unübersichtlichen Kurvenbereich die Straße. Auch diese Punkte sind bei der Abwägung zu berücksichtigen. Wir bitten insgesamt auch um eine gerechte Bewertung im Vergleich mit anderen Straßenabschnitten im Stadtgebiet, auf denen bei ähnlichen Lärmbelastungen Tempo 30 angeordnet werden soll.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Im Bereich der Bebauung „Am Sonnenhang“ wurden die Einwohnerzahlen nochmals überprüft und eine Neuberechnung durchgeführt.</p> <p>Demnach sind von den fünf Hauptwohngebäuden (Am Sonnenhang 2, 4, 10, 12 und 14) insgesamt zwei Gebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) sowie sechs Einwohner:innen betroffen. Im Nachtzeitraum werden die Lärmpegel <math>\geq 55</math> dB(A) an drei Hauptwohngebäuden erreicht/überschritten. Davon sind insgesamt sieben Einwohner:innen betroffen. Die Lärmbetroffenheiten in dem hier betrachteten Bereich der Gehrenbergstraße ändern sich somit nur gering.</p>  <p>Diese geringe Betroffenheit rechtfertigt keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			<p>Anmerkung der Bürgerin: Mit Dankbarkeit begrüße ich die Initiative Lärmaktionsplan. Gerade dieses Haus liegt an einer ansteigenden Rechtskurve und ist vom Straßenlärm extrem betroffen. Dieser verstärkte sich in den letzten Jahren extrem, besonders an den Wochenenden durch Motorradfahrer.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Die Lärmaktionsplanung Markdorf kann eine allgemeine Zunahme des Verkehrsaufkommens und eine „laute“ Fahrweise einzelner Verkehrsteilnehmer nicht verhindern.</p>
VII	<b>Bürger:in 9-21</b>	<p>06.01.2024 07.01.2024 09.12.2023 06.01.2024 08.01.2024 10.01.2024 10.01.2024 12.01.2024 12.01.2024 12.01.2024</p>	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen.</p> <p>Wir fordern deshalb, den im LAP-Entwurf vorgesehenen Tempo-30-Abschnitt der Gehrenbergstraße nach Norden zu verlängern bis oberhalb des Gebäudes „Am Sonnenhang 14“. Die Fahrzeitverlängerung dürfte dabei nur ungefähr 30 Sekunden betragen. Die Anordnung von Tempo 30 zum Lärmschutz erscheint daher als möglich und auch als geboten. Denn es könnte die Lärmbelastung um etwa 3 dB(A) reduzieren. Das entspricht einer Lärmabnahme wie bei einer Halbierung der Verkehrsmenge.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit halten wir auch unter dem Sicherheitsaspekt für sinnvoll, da die Gehrenbergstraße kurvig, steil und unübersichtlich ist. Die bergauf fahrenden Radfahrer*innen sind sehr viel langsamer als der Kfz-Verkehr und machen große seitliche</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Im Bereich der Bebauung „Am Sonnenhang“ wurden die Einwohnerzahlen nochmals überprüft und eine Neuberechnung durchgeführt.</p> <p>Demnach sind von den fünf Hauptwohngebäuden (Am Sonnenhang 2, 4, 10, 12 und 14) insgesamt zwei Gebäude mit Lärmpegeln <math>\geq 65</math> dB(A) sowie sechs Einwohner:innen betroffen. Im Nachtzeitraum werden die Lärmpegel <math>\geq 55</math> dB(A) an drei Hauptwohngebäuden erreicht/überschritten. Davon sind insgesamt sieben Einwohner:innen betroffen. Die Lärmbetroffenheiten in dem hier betrachteten Bereich der Gehrenbergstraße ändern sich somit nur gering.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Pendelbewegungen. Es gibt nur auf der Westseite einen sehr schmalen Fußweg, der auch als Schulweg zur Grundschule dient. Die Breite des Gehwegs liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Alle Einwohner*innen auf der Ostseite, einschließlich Lichtenbergstr. und „Zum Alpenblick“, müssen zu Fuß die Straßenseite wechseln. Zudem quert ein markierter Wanderweg im unübersichtlichen Kurvenbereich die Straße. Auch diese Punkte sind bei der Abwägung zu berücksichtigen. Wir bitten insgesamt auch um eine gerechte Bewertung im Vergleich mit anderen Straßenabschnitten im Stadtgebiet, auf denen bei ähnlichen Lärmbelastungen Tempo 30 angeordnet werden soll.</p>	<p>Diese geringe Betroffenheit rechtfertigt keine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.</p>
VIII	Bürger:in 22-23	12.01.2024	<p>Wir nehmen Bezug auf die Bekanntmachung zur Veröffentlichung des Berichtsentwurf „Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Markdorf (Stufe 4)“ vom 30. November 2023 und geben hiermit folgende Stellungnahme ab: ergänzend zu den im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen bitten wir um Berücksichtigung eines weiteren Straßenabschnitts wie folgt: 30 km/h ganztags aus Lärmschutzgründen - Fitzenweiler Straße ab Einmündung Kreuzgasse in nordwestlicher Richtung bis Ortende</p> <p>Begründung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dieser Straßenabschnitt wird werktags sehr stark von Personen- und Schwerlastwagen befahren,</li> <li>- die zulässige Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h wird häufig sogar überschritten,</li> <li>- stadtauswärts wird besonders ab der Einmündung „Zum Burgstall“ von fast allen passierenden Fahrzeugen stark beschleunigt,</li> </ul>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In dem beschriebenen Streckenabschnitt der Fitzenweilerstraße sind lt. Lärmberechnung kein Hauptwohngebäude mit Lärmpegel <math>\geq 65</math> dB(A) tags und lediglich drei Gebäude mit Lärmpegel von 55 bzw. 56 dB(A) nachts betroffen. Diese geringe Betroffenheit rechtfertigt weder eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen noch</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>- stadteinwärts wird besonders ab der Einmündung „Ringstraße“ von fast allen passierenden Fahrzeugen stark beschleunigt,</p> <p>- an der Einmündung „Zum Säntisblick“ entstehen durch einmündenden Verkehr bei schnell durch die Fitzenweiler Straße fahrende Fahrzeuge regelmäßig extrem gefährliche Situationen</p> <p>Fazit: eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h ist sowohl aus Lärmschutzgründen wie auch aus Sicherheitsaspekten geboten.</p>	eine ausschließlich nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h.
IX	<b>Bürger 24</b>	11.12.2023	<p>Als Anwohner der Bussenstraße / Rebweg befürworte ich eine Verlängerung der Tempo30 Zone in Richtung Norden. Allerdings wird die Maßnahme wenig Wirkung zeigen, wie die jetzt schon bestehende Tempo30 Zone bis vor die Maria-Lanz-Straße, wenn diese nicht durch Kontrollen überwacht/durchgesetzt wird. Für mich ist es schwer nachzuvollziehen wieso nicht vor dem Kindergarten oder dem betreuten Wohnen von Zeit zu Zeit die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Zumindest mir ist noch nie eine Kontrolle aufgefallen. Viele Fahrzeuge sind speziell bergab an dieser Stelle eindeutig zu schnell. Als Fazit: die Verlängerung der Tempo30 Zone macht nach meiner Meinung aus Sicherheitsgründen viel Sinn. Und wenn sich dadurch auch noch der Lärm reduziert ist es doppelt gut. Viele Grüße aus dem Rebweg</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Kontrolle der zulässigen Geschwindigkeiten wird im Lärmaktionsplan der Stadt Markdorf als flankierende Maßnahme angeregt. Auf die Häufigkeit, Dauer und Standorte etwaiger Geschwindigkeitskontrollen hat die Stadtverwaltung jedoch keinen Einfluss.</p>
X	<b>Bürger 25</b>	09.12.2023	<p>Super Idee. Wichtig ist die konsequente Umsetzung. Hierzu zählt auch die Kreuzgasse. Bitte diese Straße mit berücksichtigen. Neben dem Lärm, hilft dies auch der Verbesserung der Verkehrssicherheit.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
				<p>Der Streckenabschnitt Kreuzgasse wurde bei der Lärmaktionsplanung freiwillig untersucht. Die ermittelten Lärmpegel und die sich daraus ergebenden Lärmbetroffenheiten sind jedoch sehr gering (3 Personen mit 65 dB(A) und 33 Personen mit Lärmpegel <math>\geq</math> 55 dB(A)). Die Stadtverwaltung Markdorf regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der Kreuzgasse durch Kontrollen verstärkt zu überwachen.</p>
XI.1	<b>Bürgerin 26</b>	12.01.2024	<p>Ich rege hiermit an, aus Lärmschutzgründen die Kreuzgasse zu einer Tempo 30 Zone zu erklären. Dies haben Sie bereits für die parallel verlaufene Busenstraße beschlossen und stellen für diese eine komplexe Umstellung auf Tempo 30 in Aussicht. Im Zuge des Gleichbehandlungsgrundsatzes müsste dies nun analog auch für die Kreuzgasse angewendet werden. Es ist davon auszugehen, dass wenn Sie dies nicht durchführen der Verkehr auf die Kreuzgasse ausweichen wird um vermeintlich einige Sekunden zu sparen. Des Weiteren hat sich die Lärmsituation in der Kreuzgasse seit den Lärmpegelmessungen deutlich verschlechtert, da jetzt zusätzlich zu den sowieso bereits starken Verkehr noch einmal stündlich ein Bus durchfährt. Auch hat bereits die Lärmpegelmessung in der Kreuzgasse einen deutlichen Handlungsbedarf nahegelegt, da viele dort angrenzende Häuser orange, einige sogar in rot hinterlegt sind. Die Kreuzgasse befindet sich in einen reinen Wohngebiet, die von Ihnen gemessenen Lärmbeeinträchtigungen liegen deutlich über den ortsüblichen Niveau des restlichen Wohngebietes, auch dies spricht für eine Herabsetzung der erlaubten Geschwindigkeit auf 30 km/h. Zudem müssen zahlreiche Schüler auf ihren Schulweg die Straße überqueren, dies wäre für sie leichter und sicherer zu</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Streckenabschnitt Kreuzgasse wurde bei der Lärmaktionsplanung freiwillig untersucht. Die <u>berechneten</u> Lärmpegel und die sich daraus ergebenden Lärmbetroffenheiten sind jedoch sehr gering (3 Personen mit 65 dB(A) und 33 Personen mit Lärmpegel <math>\geq</math> 55 dB(A)). Orange bzw. grün- eingefärbte Hauptwohngebäude erreichen/überschreiten die Grenzwerte der Lärmaktionsplanung nicht. Ein Gleichbehandlungsgrundsatz wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht angewandt; es geht allein um die ermittelten Lärmpegel und die sich daraus ergebenden Betroffenheiten. Ebenfalls ist nicht zu erwarten, dass es zu Ausweichverkehren von der Bussenstraße auf die Kreuzgasse kommt. Auch die Busverbindung im Sinne eines kontinuierlichen ÖPNV-Angebots trägt gesamthaft zur Lärminderung bei.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.2			<p>bewältigen, wenn hier keine 50 km/h mehr gelten würden.</p> <p>Durch eine Reduzierung des Tempos auf 30 wäre auch der Fahrradschutzstreifen sicher befahrbar, da gerade Schüler lieber einen Umweg in Kauf nehmen, als Gefahr zu laufen, zu dicht von einem Fahrzeug überholt zu werden. Viele Fahrradfahrer weichen von sich aus bereits auf den Gehweg aus, wenn ihnen ein Fahrzeug von oben entgegenkommt.</p> <p>Bezüglich ihrer Kartierung zur Lärmpegelmessung ist anzumerken, dass die dort vermerkte Anzahl an Bewohnern nicht stimmig ist, da wir bereits seit August 2022 hier zu fünf gemeldet sind.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Einwohnerzahlen entstammen aus dem LUBW-Modell stufe 3 (somit Stand 2015). Eine gesamthafte Aktualisierung der Einwohnerzahlen aller Hauptwohngebäude wurde nicht durchgeführt.</p>
XII	<b>Bürger:in 27-30</b>	09.01.2024 10.02.2024 11.01.2024 10.01.2024	<p>Wir bitten darum, auch für die Anwohner:innen im Bereich des Marktplatzes die Belastungen durch Verkehrslärm zu untersuchen, so wie dies bereits für andere Straßen im Stadtgebiet mit ähnlicher Verkehrsbelastung durchgeführt wurde, wie z.B. für die Gutenbergstraße, die Gehrenbergstraße oder die Bussenstraße. Laut einer Zählung der Fa. Brenner von 2016 fahren am Marktplatz ca. 3.000 Kfz/24h. Ausgehend von den ermittelten Lärmbelastungen ist zu prüfen, wie der Lärm verhindert werden kann, z.B. durch Tempo 30 und den Einbau von lärmminderndem Asphalt. Ein Tempolimit von 30 km/h ist für den Bereich Marktplatz/Weinsteig auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillig den Streckenabschnitt „Weinsteig/Marktplatz“ bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			gibt. Die Breite der Gehwege liegt meist weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Nicht nur am Zebrastreifen bei der Obertorstraße queren sehr viele Menschen zu Fuß die Straße, darunter auch viele Schüler*innen der Grundschule und der Musikschule, sowie Kinder des Kindergartens „Altes Schulhaus“.	
XIII.1	<b>Bürgerin 31</b>	07.01.2024	Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus insbesondere nachts erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich <b>x dB(A) nachts</b> und <b>x dB(A) tagsüber</b> . Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Im vorliegenden LAP-Entwurf wird Tempo 30 vom Gutachter als geeignet bewertet, um diese Belastungen in der Ensisheimer Straße spürbar zu vermindern: um bis zu 3,5 dB(A). Dies entspricht (mindestens) der Lärmverminderung wie bei einer Halbierung der Verkehrsmenge. Er empfiehlt die Maßnahme jedoch nicht, weil sich zusammen mit der Bernhardstraße eine Fahrzeitverlängerung von 48 Sek. ergeben würde, aber nur bis 30 Sek. in der Regel als nicht ausschlaggebend bewertet wird. Aufgrund der starken Verflechtung mit den Verkehrsströmen aus Norden und Süden an der Schrankenkreuzung sind die beiden Straßen unserer Ansicht nach jedoch als eigenständige Streckenabschnitte zu bewerten, so dass auch auf beiden Abschnitten eine Anordnung von Tempo 30 möglich sein sollte.	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Abwägung der Lärminderungsmaßnahme 30 km/h entlang der Ensisheimer Str. ist nicht, dass der Streckenabschnitt zusammen mit der Bernhardstr. eine Fahrzeitverlängerung von &gt; 30 Sekunden hervorbringen würde. Vielmehr sind die Lärmbetroffenheiten entlang der Ensisheimer Str. geringer als jene in der Bernhardstr. Ausschließlich im Bereich der Bernhardstr. befinden sich Betroffenheiten <math>\geq 65</math> dB(A) tags die eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h rechtfertigen.</p>
XIII.2			Außerdem wurde bislang vernachlässigt, dass die Bahnstrecke auf der Nordseite eine zusätzliche Lärmbelastung von etwa 0,6 dB(A) bewirkt. Durch die inzwischen begonnene Neubebauung auf dem Gelände des	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.3			<p>früheren SB-Marktes wird sich die Zahl der Lärmbeeinträchtigten bald deutlich erhöhen. Das Tempolimit sollte regelmäßig kontrolliert werden, am besten mit einer stationären Anlage, da schon heute viele Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit halten wir auch unter dem Sicherheitsaspekt für überaus sinnvoll, da die Ensisheimer Straße wahrscheinlich der am meisten genutzte Schulweg in ganz Markdorf ist. Die Rad- und Fußwege sind jedoch - insbesondere auf der Nordseite – viel zu schmal, wenn man die heutigen fachlichen Standards dafür heranzieht. Oft gehen Schüler*innen (nebeneinander) bis zum äußersten straßenseitigen Rand des Geh/Radwegs und es kommt dann beim Überholen durch Radfahrer*innen zu Engpass-Situationen mit dem Risiko, dass Schüler*innen auf die Fahrbahn gedrängt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die einfachere Verständlichkeit einer einheitlichen Tempo-30-Regelung ohne mehrfache Wechsel für die Autofahrer*innen.</p>	<p>Der Umgebungslärm der Bahnstrecke nördlich der Bernhard-/Ensisheimer Str. muss und wurde bei der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Ob die Lärmpegel an den Hauptwohngebäuden sich dadurch erhöhen ist fraglich, da der lautere Schallpegel den leiseren übertönt.</p> <p>Die Stadt regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen verstärkt zu überwachen.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entlang der Ensisheimer Straße in Höhe des Bildungszentrums gilt bereits heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zeitraum zwischen 7 und 17 Uhr die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient.</p>
XIII.4			<p>Anmerkung der Bürgerin: Die sehr breite Straße verleitet zur unnötigen Raserei.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p>
XIV.1	<b>Bürger:in 32-33</b>	02.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus insbesondere nachts erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich x dB(A) nachts und x</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.2			<p>dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Im vorliegenden LAP-Entwurf wird Tempo 30 vom Gutachter als geeignet bewertet, um diese Belastungen in der Ensisheimer Straße spürbar zu vermindern: um bis zu 3,5 dB(A). Dies entspricht (mindestens) der Lärmverminderung wie bei einer Halbierung der Verkehrsmenge. Er empfiehlt die Maßnahme jedoch nicht, weil sich zusammen mit der Bernhardstraße eine Fahrzeitverlängerung von 48 Sek. ergeben würde, aber nur bis 30 Sek. in der Regel als nicht ausschlaggebend bewertet wird. Aufgrund der starken Verflechtung mit den Verkehrsströmen aus Norden und Süden an der Schrankenkreuzung sind die beiden Straßen unserer Ansicht nach jedoch als eigenständige Streckenabschnitte zu bewerten, so dass auch auf beiden Abschnitten eine Anordnung von Tempo 30 möglich sein sollte.</p> <p>Außerdem wurde bislang vernachlässigt, dass die Bahnstrecke auf der Nordseite eine zusätzliche Lärmbelastung von etwa 0,6 dB(A) bewirkt. Durch die inzwischen begonnene Neubebauung auf dem Gelände des früheren SB-Marktes wird sich die Zahl der Lärmbetroffenen bald deutlich erhöhen. Das Tempolimit sollte regelmäßig kontrolliert werden, am besten mit einer stationären Anlage, da schon heute viele Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Abwägung der Lärminderungsmaßnahme 30 km/h entlang der Ensisheimer Str. ist nicht, dass der Streckenabschnitt zusammen mit der Bernhardstr. eine Fahrzeitverlängerung von &gt; 30 Sekunden hervorbringen würde. Vielmehr sind die Lärmbetroffenheiten entlang der Ensisheimer Str. geringer als jene in der Bernhardstr. Ausschließlich im Bereich der Bernhardstr. befinden sich Betroffenheiten <math>\geq</math> 65 dB(A) tags die eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h rechtfertigen.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Umgebungslärm der Bahnstrecke nördlich der Bernhard-/Ensisheimer Str. muss und wurde bei der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Ob die Lärmpegel an den Hauptwohngebäuden sich dadurch erhöhen ist fraglich, da der lautere Schallpegel den leiseren übertönt.</p>
XIV.3			<p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit halten wir auch unter dem Sicherheitsaspekt für überaus sinnvoll, da die Ensisheimer Straße wahrscheinlich der am meisten</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.4			<p>genutzte Schulweg in ganz Markdorf ist. Die Rad- und Fußwege sind jedoch - insbesondere auf der Nordseite – viel zu schmal, wenn man die heutigen fachlichen Standards dafür heranzieht. Oft gehen Schüler*innen (nebeneinander) bis zum äußersten straßenseitigen Rand des Geh/Radwegs und es kommt dann beim Überholen durch Radfahrer*innen zu Engpass-Situationen mit dem Risiko, dass Schüler*innen auf die Fahrbahn gedrängt werden. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die einfachere Verständlichkeit einer einheitlichen Tempo-30-Regelung ohne mehrfache Wechsel für die Autofahrer*innen.</p> <p>Anmerkung der Bürger:in: Zudem wurde nicht beachtet, dass der Grundschulbau hinzukommt, dadurch wird der Verkehr nochmals erhöht und die Tempo 30 km/h Zone sowieso erweitert werden müsste. Außerdem wurde nicht beachtet, dass der Verkehr durch 5-10% [Wort nicht lesbar] ebenfalls den Lärm signifikant erhöht. Nicht beachtet wurde, dass der ganze Ausweichverkehr aus dem Salmertal die 30 km/h Zone auf der B 33 meiden wollen und durch Bernhardstraße und Einsisheimer Straße fahren. Weiterhin wurde nicht beachtet, dass Stauumfahrer auf der B 31 (vor allem Bereich Hagnau) gerne die Strecke Markdorf – Bernhardstraße und Ensisher Straße wählen. Da auf der Ensisher Str. weniger Autos fahren sollen als auf der Bernhardstraße? Wer soll das glauben? Angesichts der gesamten Lärmsituation in Städten macht nur eine durchgehende Zone für 30 km/h Bernhardstraße und Ensisher Str. Sinn.</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Entlang der Ensisher Straße in Höhe des Bildungszentrums gilt bereits heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h im Zeitraum zwischen 7 und 17 Uhr die der Erhöhung der Verkehrssicherheit dient.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Neubau der Grundschule und die damit einhergehende Lärmehbelastung kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgebildet werden. Der Lärmberechnung liegen durchschnittliche tägliche Verkehrsstärken zu Grunde (Kfz/24h), die subjektiv wahrgenommen davon abweichen können.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.1	<b>Bürger:in 34-43</b>	02.01.2024 02.01.2024 10.01.2024 05.01.2024 07.01.2024 06.01.2024 07.01.2024 09.01.2024 07.01.2024	Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus insbesondere nachts erheblichen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Im vorliegenden LAP-Entwurf wird Tempo 30 vom Gutachter als geeignet bewertet, um diese Belastungen in der Ensisheimer Straße spürbar zu vermindern: um bis zu 3,5 dB(A). Dies entspricht (mindestens) der Lärmverminderung wie bei einer Halbierung der Verkehrsmenge. Er empfiehlt die Maßnahme jedoch nicht, weil sich zusammen mit der Bernhardstraße eine Fahrzeitverlängerung von 48 Sek. ergeben würde, aber nur bis 30 Sek. in der Regel als nicht ausschlaggebend bewertet wird. Aufgrund der starken Verflechtung mit den Verkehrsströmen aus Norden und Süden an der Schrankenkreuzung sind die beiden Straßen unserer Ansicht nach jedoch als eigenständige Streckenabschnitte zu bewerten, so dass auch auf beiden Abschnitten eine Anordnung von Tempo 30 möglich sein sollte.	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ergebnis der Abwägung der Lärminderungsmaßnahme 30 km/h entlang der Ensisheimer Str. ist nicht, dass der Streckenabschnitt zusammen mit der Bernhardstr. Eine Fahrzeitverlängerung von &gt; 30 Sekunden hervorbringen würde. Vielmehr sind die Lärmbetroffenheiten entlang der Ensisheimer Str. geringer als jene in der Bernhardstr. Ausschließlich im Bereich der Bernhardstr. befinden sich Betroffenheiten ≥ 65 dB(A) tags die eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h rechtfertigen.</p>
XV.2			Außerdem wurde bislang vernachlässigt, dass die Bahnstrecke auf der Nordseite eine zusätzliche Lärmbelastung von etwa 0,6 dB(A) bewirkt. Durch die inzwischen begonnene Neubebauung auf dem Gelände des früheren SB-Marktes wird sich die Zahl der Lärmbetroffenen bald deutlich erhöhen. Das Tempolimit sollte regelmäßig kontrolliert werden, am besten mit einer stationären Anlage, da schon heute viele Kraftfahrzeuge die zulässige Höchstgeschwindigkeit deutlich überschreiten.	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Umgebungslärm der Bahnstrecke nördlich der Bernhard-/Ensisheimer Str. muss und wurde bei der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht berücksichtigt. Ob die Lärmpegel an den Hauptwohngebäuden sich dadurch erhöhen ist fraglich, da der lautere Schallpegel den leiseren übertönt.</p>



Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVII.1	<b>Bürgerin 46</b>	10.01.2024	Wir bitten darum, für die Anwohner der Talstraße die Belastungen durch Verkehrslärm zu untersuchen, so wie dies bereits für etliche andere Straßen im Stadtgebiet durchgeführt wurde, wie z.B. die Bussenstraße, die Gehrenbergstraße oder die Gutenbergstraße. Falls an der Talstraße Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) in der Nacht bzw. 65 dB(A) am Tag ermittelt werden, fordern wird auch für die Talstraße Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30 und den Einbau von lärmminderndem Asphalt bei der nächsten Erneuerung des Fahrbahnbelags. Ein Tempolimit von 30 km/h ist in der Talstraße auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt und die Fußwege sehr schmal sind. Die Breite der Gehwege liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Zudem gibt es keine gut gesicherte Quermöglichkeiten für Fußgänger*innen. Davon sind besonders die Grundschüler*innen aus dem Wohngebiet Kapuzineröschle auf ihrem Schulweg betroffen.	Der Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.  Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillig die Talstraße bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.
XVII.2			Anmerkung von Bürgerin: Vom Privatparkplatz am Ramsberg kann man nicht in die Talstr. einsehen und gegenüber wird geparkt, so dass jedes Mal beim Verlassen des Parkplatzes die Gefahr besteht einen Unfall zu riskieren, weil zu schnell gefahren wird auf der Talstr.	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.  Diese Thematik ist kein Thema der kommunalen Lärmaktionsplanung.
XVIII.1	<b>Bürgerin 47</b>	12.01.2024	Wir bitten darum, für die Anwohner der Talstraße die Belastungen durch Verkehrslärm zu untersuchen, so wie dies bereits für etliche andere Straßen im Stadtgebiet durchgeführt wurde, wie z.B. die Bussenstraße, die Gehrenbergstraße oder die Gutenbergstraße.	Der Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XVIII.2			<p>Falls an der Talstraße Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) in der Nacht bzw. 65 dB(A) am Tag ermittelt werden, fordern wird auch für die Talstraße Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30 und den Einbau von lärminderndem Asphalt bei der nächsten Erneuerung des Fahrbahnbelags. Ein Tempolimit von 30 km/h ist in der Talstraße auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt und die Fußwege sehr schmal sind. Die Breite der Gehwege liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Zudem gibt es keine gut gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger*innen. Davon sind besonders die Grundschüler*innen aus dem Wohngebiet Kapuzinerörschle auf ihrem Schulweg betroffen.</p> <p>Anmerkung der Bürgerin: Auch wichtig sind Beleuchtung, Querungsmöglichkeiten auf der Talstr. und Kreuzgasse (zwischen Bäcker Neuhaus und Blumen Zwirner); wichtig ist die Sicherheit unserer Kinder, vor allem im Winter wenn es noch sehr dunkel ist. Die Grundschüler laufen ca. ab 07:15 zur Schule)</p>	<p>Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillig die Talstraße bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.</p> <p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Beleuchtung des Straßenraumes kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht betrachtet werden.</p>
XIX	<b>Bürger 48</b>	09.01.2024	<p>Den Entwurf lehnen wir ab. Die Talstr. ist eine wenig befahrene Straße. Die Passierdauer von Kraftfahrzeugen ist relativ kurz und bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h durchaus vertretbar.</p>	<p>Die Stellungnahme  <input type="checkbox"/> wird gefolgt.  <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.  <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Der Umgebungslärm der Talstraße wurde bei der Lärmaktionsplanung bislang nicht untersucht und somit für diesen Streckenabschnitt auch keine Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XX	<b>Bürger:in 49-70</b>	09.01.2024 05.01.2024 10.01.2024 08.01.2024 04.01.2024 06.01.2024 04.01.2024 04.01.2024 04.01.2024 04.01.2024 05.01.2024 04.01.2024 05.01.2024 04.01.2024 05.01.2024	Wir bitten darum, für die Anwohner der Talstraße die Belastungen durch Verkehrslärm zu untersuchen, so wie dies bereits für etliche andere Straßen im Stadtgebiet durchgeführt wurde, wie z.B. die Bussenstraße, die Gehrenbergstraße oder die Gutenbergstraße. Falls an der Talstraße Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) in der Nacht bzw. 65 dB(A) am Tag ermittelt werden, fordern wird auch für die Talstraße Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30 und den Einbau von lärmminderndem Asphalt. Ein Tempolimit von 30 km/h ist in der Talstraße auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt und die Fußwege sehr schmal sind. Die Breite der Gehwege liegt mit 1,5m weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Eine Absenkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs würde Radfahren und Zu-Fuß-Gehen nicht nur ruhiger machen, sondern auch sicherer, stressfreier und insgesamt deutlich attraktiver. Man könnte die Talstraße auch leichter und gefahrloser überqueren. Dies ist besonders wichtig, weil es dort keine Zebrastreifen, Ampeln oder Querunginseln für Fußgänger*innen gibt. Davon sind die Grundschüler*innen aus dem Wohngebiet „Kapuzineröschle“ auf ihrem Schulweg besonders betroffen.	Die Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.
XXI.1	<b>Bürger:in 71-76</b>	08.01.2024 08.01.2024 08.01.2024 10.01.2024	Wir bitten darum, für die Anwohner der Talstraße die Belastungen durch Verkehrslärm zu untersuchen, so wie dies bereits für etliche andere Straßen im Stadtgebiet durchgeführt wurde, wie z.B. die Bussenstraße, die Gehrenbergstraße oder die Gutenbergstraße. Falls an der Talstraße Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich ab 55 dB(A) in der Nacht bzw. 65 dB(A) am Tag ermittelt werden, fordern wird auch	Der Stellungnahme <input type="checkbox"/> wird gefolgt. <input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt. <input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.  Es besteht keine Verpflichtung der Stadt Markdorf freiwillig die Talstraße bei der Lärmaktionsplanung zu betrachten.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXI.2			<p>für die Talstraße Lärmschutzmaßnahmen wie Tempo 30 und den Einbau von lärmminderndem Asphalt bei der nächsten Erneuerung des Fahrbahnbelags. Ein Tempolimit von 30 km/h ist in der Talstraße auch unter dem Sicherheitsaspekt sehr sinnvoll, da es dort keine baulich getrennten Radwege gibt und die Fußwege sehr schmal sind.</p> <p>Die Breite der Gehwege liegt weit unterhalb der heutigen Mindestbreite von 2,5m. Zudem gibt es keine gut gesicherte Quermöglichkeiten für Fußgänger*innen. Davon sind besonders die Grundschüler*innen aus dem Wohngebiet Kapuzineröschle auf ihrem Schulweg betroffen.</p>	<p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Diese Thematik ist kein Thema der kommunalen Lärmaktionsplanung.</p>
XXII	<b>Bürger:in 77-82</b>	30.12.2023 07.01.2024 07.01.2024 03.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Spätestens ab 60 bzw. 70 dB(A) ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Solche Lärmsituationen müssen abwägungsgerecht gelöst werden. Deshalb ist auch für die B 33 im Bereich Steibensteg mit mehreren stark betroffenen Wohngebäuden eine Absenkung des Tempolimits auf 50 km/h (oder noch niedriger) im neuen LAP als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Eine Absenkung auf Tempo 50 kann eine Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher ist ein niedrigeres Tempolimit auch im</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Steibensteg wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 1 / 4 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind jeweils 5 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der Bebauung Steibensteg gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 70 km/h.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen kurzen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Bereich Steibensteg anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen.	
XXIII	<b>Bürger:in 83-98</b>	01.01.2024 01.01.2024 31.12.2023 31.12.2023 05.01.2024 07.01.2024 29.12.2023 30.12.2023 08.01.2024 30.12.2023 01.01.2024 30.12.2023 08.01.2024	Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Spätestens ab 60 bzw. 70 dB(A) ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Solche Lärmsituationen müssen abwägungsgerecht gelöst werden. Deshalb ist auch für die B 33 im Bereich Leimbach mit etlichen stark betroffenen Wohngebäuden eine Absenkung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h im neuen LAP als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Die genannte Absenkung kann eine Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher ist ein niedrigeres Tempolimit auch im Bereich Leimbach anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen. In unserer Wohnung leben derzeit x Personen.	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Leimbach (Ortsdurchfahrt – 490m lang) wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 0 / 1 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind insgesamt 12/16 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der B 33 OD Leimbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p>
XXIV.1	<b>Bürger:in 99-128</b>	07.01.2024 30.12.2023 30.12.2023 30.12.2023 30.12.2023 02.01.2024 31.12.2023 02.01.2024	Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Da an der B 33 im Bereich Leimbach etliche Wohngebäude stark vom Verkehrslärm betroffen sind, ist bei der laufenden Lärmaktionsplanung eine Absenkung des Tempolimits von 50 auf 30 km/h als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Die genannte Absenkung des Tempos kann eine	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Leimbach (Ortsdurchfahrt – 490m lang) wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 0 / 1 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq</math></p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXIV.2		05.01.2024 02.01.2024 07.01.2024 07.01.2024 07.01.2024 30.12.2023 30.12.2023 30.12.2023 06.01.2024 07.01.2024	<p>Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher fordern wir, ein niedrigeres Tempolimit auch im Bereich Leimbach anzuordnen, sofern keine wichtigen Gründe entgegenstehen. Tempo 30 kann nicht nur den Lärm spürbar vermindern, sondern auch die Feinstaubbelastung durch Reifen-, Brems- und Fahrbahnabrieb reduzieren. Verbessern würde sich auf die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger beim Überqueren der B 33. Dies käme besonders den Grundschülerinnen und Grundschulern zu Gute, die nördlich der B 33 wohnen.</p> <p>Um die Reduktion der Geschwindigkeit effektiv durchzusetzen wäre auch sinnvoll einen Blitzer aufzustellen, zum Beispiel im Bereich Feuerwehrhaus.</p> <p>In unserer Wohnung leben derzeit <del>x</del> Personen.</p>	<p>65/55 dB(A) tags/nachts sind insgesamt 12/16 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der B 33 OD Leimbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p> <p>Die Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stadt regt bei der Straßenverkehrsbehörde an, die geltenden Geschwindigkeitsbeschränkungen durch Kontrollen verstärkt zu überwachen.</p>
XXV	<b>Bürger 129</b>	05.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: <del>x</del> dB(A) nachts und <del>x</del> dB(A) tagsüber. Da an der B 33 im Bereich Leimbach etliche Wohngebäude stark vom Verkehrslärm betroffen sind, ist bei der laufenden Lärmaktionsplanung eine Absenkung des Tempolimits von 50 auf 30 km/h als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Die genannte Absenkung des Tempos kann eine Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher fordern wir, ein niedrigeres Tempolimit auch im Bereich Leimbach anzuordnen, sofern keine wichtigen Gründe entgegenstehen. Tempo 30 kann nicht nur den Lärm</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <p><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</p> <p><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Leimbach (Ortsdurchfahrt – 490m lang) wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 0 / 1 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind insgesamt 12/16 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der B 33 OD Leimbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>spürbar vermindern, sondern auch die Feinstaubbelastung durch Reifen-, Brems- und Fahrabrieb reduzieren. Verbessern würde sich auf die Verkehrssicherheit für Fußgängerinnen und Fußgänger beim Überqueren der B 33. Dies käme besonders den Grundschülerinnen und Grundschülern zu Gute, die nördlich der B 33 wohnen.</p>	
XXVI.1	<b>Bürgerin 130</b>	11.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Spätestens ab 60 bzw. 70 dB(A) ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Solche Lärmsituationen müssen abwägungsgerecht gelöst werden.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Leimbach (Ortsdurchfahrt – 490m lang) wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 0 / 1 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind insgesamt 12/16 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der B 33 OD Leimbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p>
XXVI.2			<p>Deshalb ist auch für die B 33 im Bereich Leimbach mit etlichen stark betroffenen Wohngebäuden eine Absenkung des Tempolimits von 70 km/h auf 50 km/h (oder noch niedriger) im neuen LAP als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Eine Absenkung des Tempos von 70 auf 50 km/h kann eine Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher ist ein niedrigeres Tempolimit zwischen Leimbach und Hepbach anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Der Bereich zwischen B 33 Leimbach und B 33 Hepbach ist klassischer Außerortsbereich und es gilt entlang dieses Streckenabschnittes der Bundesstraße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XXVII	<b>Bürger:in 131-132</b>	03.01.2024	<p>Laut den veröffentlichten Gebäudelärmkarten ist unser Wohnhaus hohen Lärmbelastungen ausgesetzt, nämlich: x dB(A) nachts und x dB(A) tagsüber. Nach dem derzeit gültigen Kooperationserlass vom 8.2.2023 liegen Lärmbelastungen ab 55 dB(A) in der Nacht und 65 dB(A) am Tag im gesundheitskritischen Bereich. Ab 57 dB(A) bzw. 67 dB(A) sind Behörden grundsätzlich dazu verpflichtet, Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen. Spätestens ab 60 bzw. 70 dB(A) ist die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschritten. Solche Lärmsituationen müssen abwägungsgerecht gelöst werden. Deshalb ist auch für die B 33 im Bereich Hepbach mit etlichen stark betroffenen Wohngebäuden eine Absenkung des Tempolimits von 50 km/h auf 30 km/h im neuen LAP als Lärmschutzmaßnahme zu prüfen. Die genannte Absenkung des Tempos von 50 auf 30 km/h kann eine Lärminderung um etwa 3 dB(A) bewirken. Daher ist ein niedrigeres Tempolimit in Hepbach anzuordnen, sofern keine gewichtigen Gründe entgegenstehen.</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Im Bereich Bebauung B 33 Hepbach (Ortsdurchfahrt – 690m lang) wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts insgesamt 1 / 3 Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind insgesamt 12/14 Hauptwohngebäude betroffen. Im Bereich der B 33 OD Hepbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von ganztags 50 km/h. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist für diesen Streckenabschnitt nicht verhältnismäßig.</p>
XXVIII	<b>Bürger 133</b>	10.01.2024	<p>Den dem Lärmaktionsplan zugrundeliegenden Lärmkarten kann entnommen werden, dass ich als Bewohner der Teuringer Str. Nr. aktuell einer Lärmbelastung von 67 dB(A) am Tag und 59 dB(A) in der Nacht ausgesetzt bin. Gemäß dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 liegen Lärmbelastungen ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht in einem gesundheitskritischen Bereich. Durch die im Lärmaktionsplan untersuchte Maßnahme, die bereits bestehende Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h Richtung Osten bis 100m östlich des Haus Teuringer Str. 12 (anstatt 100 km/h) auszuweiten, wird nach den Gebäudelärmkarten eine Absenkung der</p>	<p>Der Stellungnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> wird gefolgt.</li> <li><input checked="" type="checkbox"/> wird nicht gefolgt.</li> <li><input type="checkbox"/> wird zur Kenntnis genommen.</li> </ul> <p>Im Außerortsbereich B 33 Hepbach gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von derzeit ganztags 100 km/h. In diesem Bereich wurden mit Lärmpegel <math>\geq 70/60</math> dB(A) tags/nachts jeweils ein Hauptwohngebäude ermittelt. Mit Lärmpegeln <math>\geq 65/55</math> dB(A) tags/nachts sind jeweils zwei Hauptwohngebäude betroffen. Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 30 km/h ist unverhältnismäßig.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Lärmbelastung auf 66 dB(A) tagsüber und 58 dB(A) nachts prognostiziert, die jedoch immer noch im gesundheitskritischen Bereich liegt. Daher möchte ich Sie bitten, auch weitere Lärminderungsmaßnahmen (wie beispielsweise eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h) im Rahmen des Lärmaktionsplanes zu prüfen, ob diese zu einer Entlastung für betroffene Anwohner führen könnten.</p>	<p>Anmerkung: Das hier beschriebene Wohngebäude liegt innerhalb der B 33 Ortsdurchfahrt Hepbach, nahe am östlichen Ortsein-/ausgang. Daher wirkt die vorgeschlagene Maßnahme „50 anstatt 100 km/h“ in Höhe des Wohngebäudes nicht mittelbar und die Lärminderungswirkung beträgt nur 1 dB(A).</p>