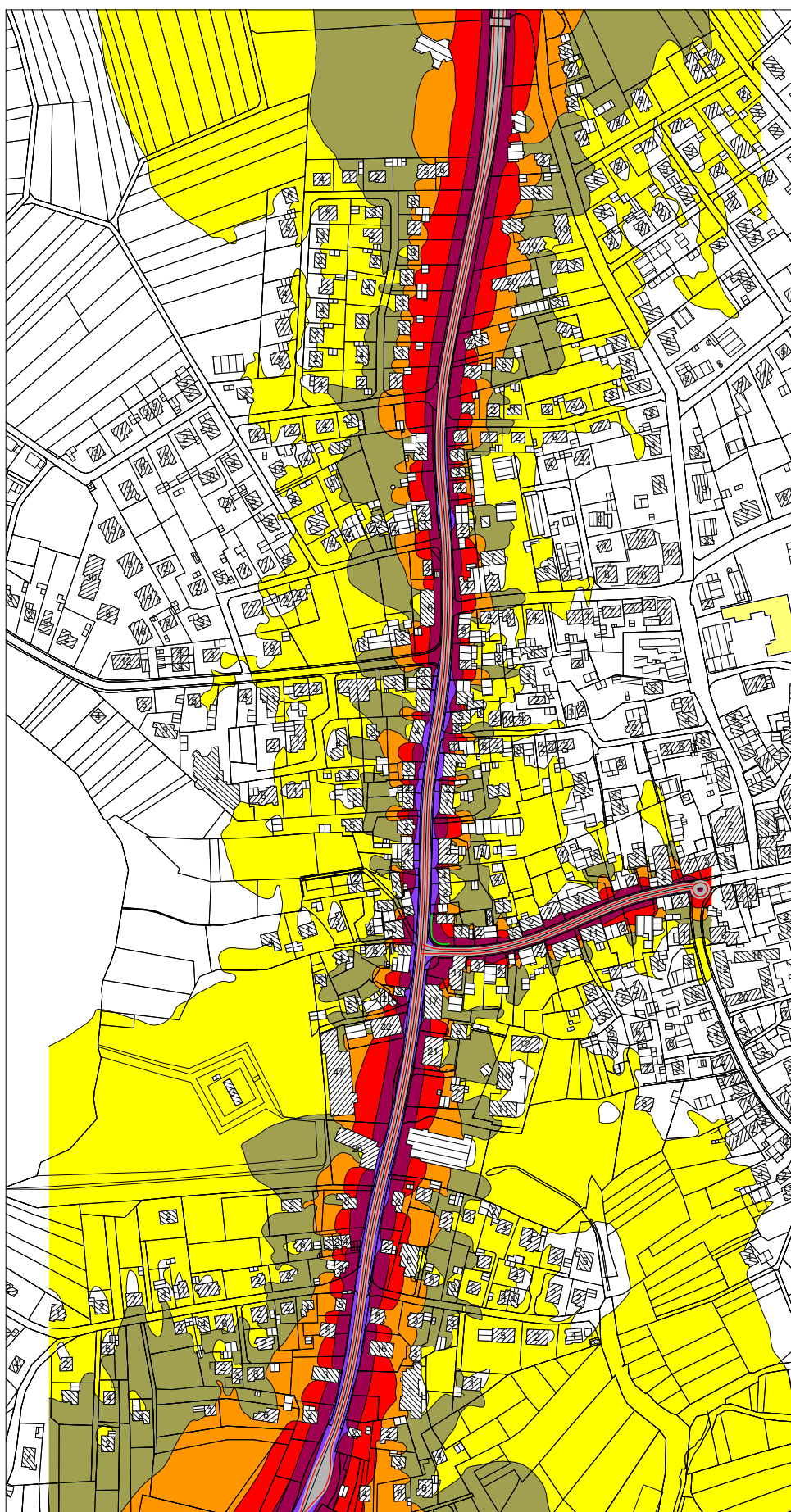
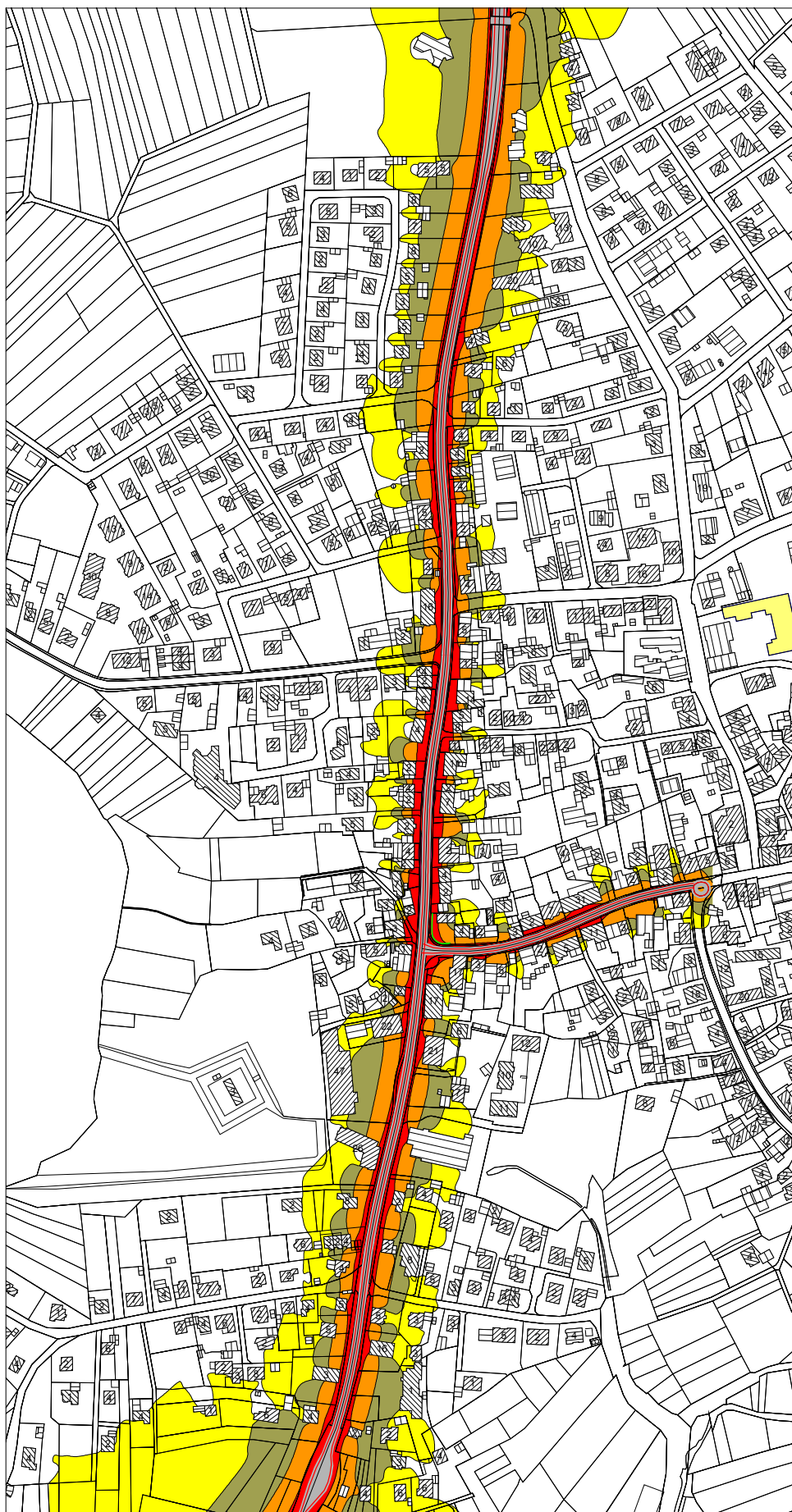






Pegelwerte
L_{rN} in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steißlingen

Kartierung des Straßenverkehrs

Rasterlärmkarte für den
Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 2 Maßstab 1:5.000 17.01.2020



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



Obst- u. Gärtnerei Schuler
Unterwiesengarten
Lindwegstraße 35
70771 Metzingen
07143 9000000
T +49 7143 900 100
Fax: 07143 900 120



Pegelwerte
L_{rT} in dB(A)

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

Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steißlingen

Kartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte für den
Zeitbereich Tag

Lärmkarte 3 Maßstab 1:5.000 17.01.2020

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

S
Dr.-Ing. Gabriele Schuler
Urbanplanung
Lärmmessung 35
80777 München
info@schulerurbanplanung.de
Tel. 089 451 118
Fax 089 451 128



Pegelwerte
 L_{rN} in dB(A)

	≤ 45
	$45 < \leq 50$
	$50 < \leq 55$
	$55 < \leq 60$
	$60 < \leq 65$
	$65 < \leq 70$
	$70 < \leq 75$

Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steißlingen

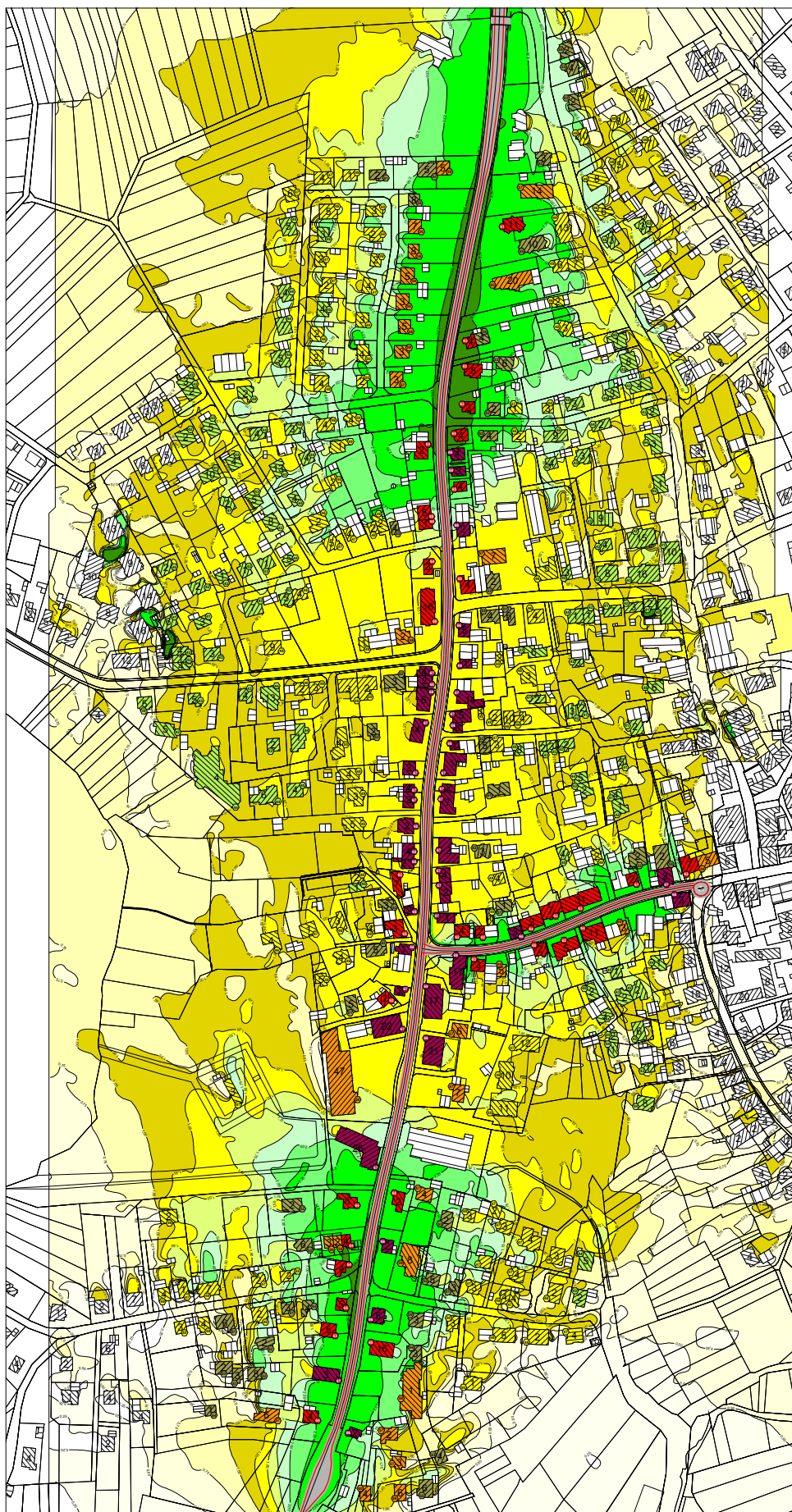
Kartierung des Straßenverkehrs

Gebäudelärmkarte für den
Zeitbereich Nacht

Lärmkarte 4 Maßstab 1:5.000 17.01.2020

RAPP
Rapp Trans AG
Stühlingerstraße 21 T +49 763 217 717 30
D-79106 Freiburg i.Br. www.rapp.ch

Obst- u. Gärtnerei Schuler
Lindengasse 35
76877 Steißlingen
07643 913 110
Fax: 07643 913 128
mailto:info@steysslingen.de



Pegelwerte
L_{rT} in dB(A)

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

Pegeldifferenzen
Raster

L_{rT}
in dB(A)

	<= 0,25
0,25 <	<= 0,50
0,50 <	<= 0,75
0,75 <	<= 1,00
1,00 <	<= 1,25
1,25 <	<= 1,50
1,50 <	<= 1,75
1,75 <	<= 2,00
2,00 <	<= 2,25
2,25 <	<= 2,50
2,50 <	<= 2,75
2,75 <	

Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steiblingen

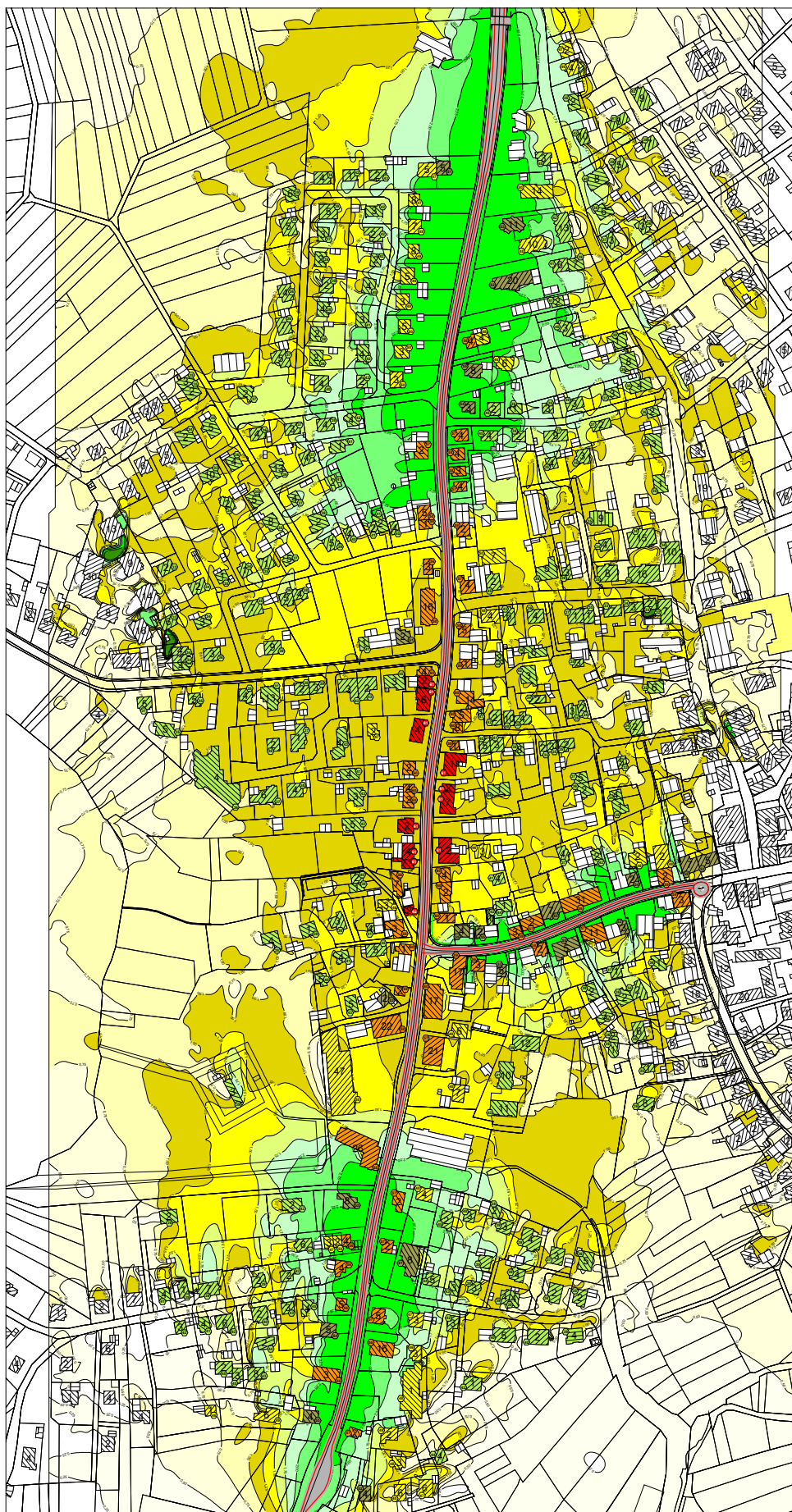
Kartierung des Straßenverkehrs

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

Lärmkarte 5 Maßstab 1:5.000 07.04.2020

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

St
Obst- u. Gemüsebau
Unternehmensgruppe
Stühlingerstraße 25
76107 Mannheim
info@stuehlingerstrasse.de
T +49 761 913 188
Fax: 0761 913 128



Pegelwerte
L_{rN} in dB(A)

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

Pegeldifferenzen
Raster

L_{rN}
in dB(A)

	<= 0,25
0,25 <	<= 0,50
0,50 <	<= 0,75
0,75 <	<= 1,00
1,00 <	<= 1,25
1,25 <	<= 1,50
1,50 <	<= 1,75
1,75 <	<= 2,00
2,00 <	<= 2,25
2,25 <	<= 2,50
2,50 <	<= 2,75
2,75 <	

Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steißlingen

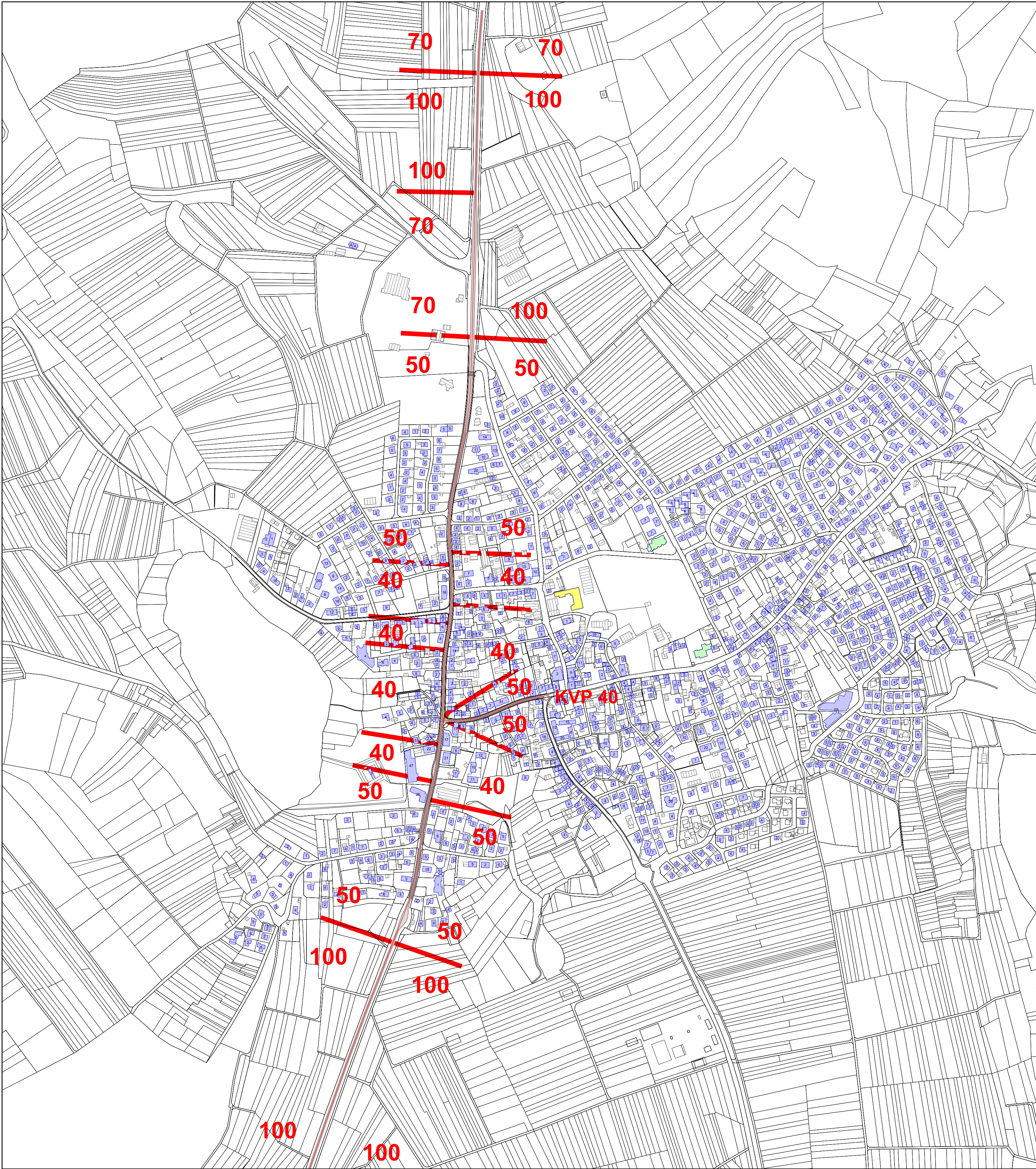
Kartierung des Straßenverkehrs

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

Lärmkarte 6 Maßstab 1:5.000 07.04.2020

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

S
Dr.-Ing. Gabriele Schuler
Ulmstraße 35
80777 München
Tel. 089 451 118
Fax 089 451 128
info@schuler-schuler.de



Zeichenerklärung

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

Maßstab 1:5000

Gemeinde Steißlingen

Lärmkartierung des Straßenverkehrs

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

Karte Maßstab 1:5.000 17.01.2020

RAPP Trans AG
Stühlingerstraße 21
D-73166 Freiburg i.B.

T +49 761 217 717 30
www.rapp.ch

Die Ing. Göttert GmbH
Unternehmensberatung
DEUT. MÜLLER
Hofgärtchen- und Anlagenbau

Telefon 07544 915 188
Fax 07544 915 220

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	LRA Konstanz Straßenbauamt	25.06.2020	Kreisstraßen sind von dem Plan nicht betroffen. Die Stellungnahme für die Landesstraßen L 223 und L 226 ist zuständigkeitshalber beim RP Freiburg, Neubauleitung Singen einzuholen.	Kenntnisnahme. Siehe Stellungnahme VI. sowie dazugehörige Wertung.
II.	Gemeinde Volkertshausen	25.06.2020	Die Gemeinde Volkersthausen hat keine Anregungen zum u.a. Lärmaktionsplan der Gemeinde Steißlingen.	Kenntnisnahme.
III.	Stadt Singen (Hohentwiel)	13.07.2020	Zu den geplanten Lärmschutzmaßnahmen der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen in der Ortsdurchfahrt Steißlingen auf der L 223 Orsinger Straße – Höhe Friedenskirche bis zum südlichen Ortsausgang - und der L 226 Lange Straße werden keine Anmerkungen vorgebracht.	Kenntnisnahme.
IV.1	Gewerbeverein Steißlingen	27.07.2020	Der Gewerbeverein Steißlingen bedankt sich für die Aufforderung zur Verfahrensbeteiligung an dem Lärmaktionsplan. Nach Aufarbeitung des Themas in der Vorstandschaft sind wir zu folgenden Ergebnissen gekommen:	Kenntnisnahme. Die Lärmpegel im Bereich der heutigen Tempo 40-Beschränkung liegen dennoch über 65/55 dB(A) tags/nachts. Somit sind weitergehende Lärminderungsmaßnahmen möglich.
IV.2			• Um ein zügiges und gleichmäßiges Durchkommen durch den Ort zu realisieren spricht sich der Gewerbeverein für durchgängig Tempo 40 für die komplette Ortsdurchfahrt aus. • Permanente Überwachung der Geschwindigkeit durch stationäre Überwachungsgeräte in Verbindung mit einer "Grünen Welle Schaltung" der Ampeln bei Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeit.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			Einbau von Flüsterasphalt um die Lärmemission zu reduzieren.	Entlang der L 223 OD Steißlingen gibt es keine lichtsignalisierten Knotenpunkte, lediglich zwei Fußgänger-Bedarfsanlagen. Diese Anlagen schalten nach Anforderung für den Langsamverkehr auf Grün und sind somit bei Nichtanforderung für den Kfz-Verkehr auf Dauergrün geschaltet (bzw. die Lichtsignalanlage Singener / Lange Straße wird mit Hilfe einer Kontaktschleife in der Lange Straße gesteuert). Eine "Alles-rot-Ampel"- bzw. in diesem Fall "Alles-Grün-Ampel"-Schaltung wurde im Jahr 2018 von der Straßenverkehrsbehörde abgelehnt. Die Gemeinde hatte zuvor die Voraussetzungen einer solchen Schaltung in der Ortsdurchfahrt Steißlingen erfragt. Somit wird die Maßnahme „Prüfung Grüne-Welle-Schaltung“ nicht in den Lärmaktionsplan übernommen. Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt. Im Sanierungsbereich L 223 Einmündung Lange Straße bis Schulstraße sind insgesamt 27 bzw. 28 Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln > 65/55 dB(A) tags/nachts betroffen. Durch die Fahrbahndeckenerneuerung können für 5 bzw. 1 Wohngebäude die Lärmpegel auf bzw. unter 65/55 dB(A) minimiert werden. Somit ist, auch nach dem Verbau des neuen Fahrbahnbelages, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen weiterhin erforderlich.
IV.4			Entfernen der Pflastersteinreihen entlang der Bordsteine.	Kann im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt erfolgen und ist eine mittel- bis langfristige Maßnahme. Bei der derzeit

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			Weitere Maßnahmen: • Änderung der Verkehrsampelanlage im Bereich Kreuzung Beurener Straße- Schulstraße- Singener Straße um dem Verkehr die Möglichkeit zu geben von den Seitenstraßen in die Singener Straße einzubiegen. Die Ampel sollte im Bereich Shisha Bar und im Bereich der Schulstraße stehen, mit einer Schaltung analog der Ampelanlage untere Langestraße. Wir würden uns freuen, wenn die Anregungen des Gewerbeverein Steißlingen in die Planungen mit einbezogen werden. Für Fragen zu unseren Ausführungen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.	im Oktober / November 2020 durchzuführenden Fahrbahndeckenerneuerung Teilbereich L 223 wird dies teilweise umgesetzt. Nicht originäres Thema der Lärmaktionsplanung. Die Prüfung wird seitens der Gemeindeverwaltung mittelfristig vorgesehen aber hier im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.
V.1	LRA Konstanz Amt für Baurecht und Umwelt	28.07.2020	Zu dem oben genannten Bebauungsplan nimmt das Landratsamt Konstanz wie folgt Stellung:	Der kommunale Lärmaktionsplan der Gemeinde Steißlingen ist kein Bebauungsplan im klassischen Sinne, orientiert sich aber im Verfahrensablauf an solch einem.
V.2			<u>Abfallrecht und Gewerbeaufsicht</u> Nach Einsichtnahme in den Lärmaktionsplan ergeben sich keine Bedenken oder Anregungen. Da dieses Sachgebiet in der Bauleitplanung von dem Lärmaktionsplan jedoch unmittelbar berührt ist, wird um weitere Beteiligung bei einer eventuellen Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gebeten.	Kenntnisnahme. Wird im Rahmen der Umsetzungsphase berücksichtigt.
V.3			<u>Straßenbauamt:</u> Kreisstraßen sind von dem Plan nicht betroffen. Die Stellungnahme für die Landesstraßen L 223 und L 226 ist zuständigkeitshalber beim Regierungspräsidium Freiburg, Neubauleitung Singen einzuholen.	Kenntnisnahme. Siehe Stellungnahme VI. sowie dazugehörige Wertung.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<u>Straßenverkehrsamt:</u> Als zuständige Straßenverkehrsbehörde wird wie folgt Stellung genommen: Der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf dem 1,2 km langen Teilbereich der L 223 OD Steißlingen kann grundsätzlich zugestimmt werden. Es ist zwar eine Alternativroute über die Friedhofstraße und Schulstraße vorhanden, diese ist jedoch als solche nicht attraktiv genug (Tempo 30 - Zone, Rathaus, Schule, Parkstände, Fahrbahnverengungen), um Verkehrsverlagerungen befürchten zu müssen. Ein Fahrzeitverlust von 53 Sekunden ist relativ hoch und kann zu einer intensiveren Staubbelastung des Straßenzuges führen. Diesem Zeitverlust steht eine Betroffenenzahl gegenüber, welche tagsüber um 32 und nachts um 26 reduziert wird. Etwaige Signalschaltungen sind entsprechend durch den Straßenbaulastträger anzupassen.	Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.
V.5				Entlang der L 223 OD Steißlingen gibt es keine lichtsignalisierten Knotenpunkte, lediglich zwei Fußgänger-Bedarfsanlagen, bzw. die Lichtsignalanlage Singener / Lange Straße wird mit Hilfe einer Kontaktschleife in der Lange Straße gesteuert.
V.6			Der ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h auf dem 220 m langen Teilbereich der L 226 Lange Straße kann grundsätzlich zugestimmt werden. Eine Alternativroute gibt es grundsätzlich nicht. Die Route über den Mühleweg und Singener Straße (über zwei Kreisverkehre) wird sogar etwas attraktiver. Der Fahrzeitverlust von 42 Sekunden (über Nord) und 31 Sekunden (über Süd) ist als angemessen anzusehen. Die Betroffenenzahl wird tagsüber um 16 und nachts um 15 reduziert. Für den Verkehrsfluss ist die für den relativ kurzen Teilbereich der L 226 von über 220 m	Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.7			angestrebte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nicht schädlich. <u>Ergänzend folgender Hinweis:</u> Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind kurzfristig ein schnelles und kostengünstiges Mittel, welches auf das Zeitkonto und somit auf die Kosten von Berufstätigen, Handwerkern, Rettungsdiensten, Paketzustellern usw. geht. Die Gemeinde Steißlingen wird deshalb gebeten, mittelfristig die Realisierung von lärmminderndem Straßenbelag und den Einbau von adäquaten Schallschutzfenstern zu forcieren. Nachricht hiervon zur gefälligen Kenntnisnahme erhalten: a) Amt für Abfallrecht und Gewerbeaufsicht im Hause b) Straßenbauamt im Hause c) Amt für Straßenverkehr und Schifffahrt im Hause	Die Gemeinde Steißlingen hat bereits mehrfach die Sanierung der L 223 OD Steißlingen beim zuständigen Straßenbaulastträger RP Freiburg angefragt. u.a. im Jahr 2017 und zuletzt 2019. Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt. Im Sanierungsbereich L 223 Einmündung Lange Straße bis Schulstraße sind insgesamt 27 bzw. 28 Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln > 65/55 dB(A) tags/nachts betroffen. Durch die Fahrbahndeckenerneuerung können für 5 bzw. 1 Wohngebäude die Lärmpegel auf bzw. unter 65/55 dB(A) minimiert werden. Somit ist, auch nach dem Verbau des neuen Fahrbahnbelages, die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen weiterhin erforderlich. Passive Lärminderungsmaßnahmen sind im Rahmen der LAP nur das letzte Mittel. Vorrangig sind Maßnahmen zur Reduzierung des Umgebungslärms im Freien zu ergreifen. Sind aktive Lärminderungsmaßnahmen unverhältnismäßig, kann im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes der Einbau von Schallschutzfenstern finanziell gefördert werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.1	RP Freiburg Abteilung 4	28.07.2020	Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 -Straßenwesen und Verkehr-, Referat 44 (Straßenplanung), Referat 46 (Verkehr) und Referat 47.3 (Baureferat Süd) nimmt für die Straßenbauverwaltung und die Höhere Straßenverkehrsbehörde zu den im Lärmaktionsplan mit Stand vom 24.04.2020 vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahmen wie folgt Stellung: Bei den vorgeschlagenen Maßnahmen ist die Landesstraßenverwaltung als Straßenbulasträger im Zuge der L 223 in der Ortsdurchfahrt Steißlingen betroffen: <u>Lärmsanierung</u> <u>Baulichen (passiver) Lärmschutz an Straßen</u> Grundsätzlich ist hier zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen für die Gewährung von Zuschüssen für passive Lärmschutzmaßnahmen erfüllt und ob und in welchem Bereich bereits umgesetzte passive Lärmschutzmaßnahmen an der L 223 durchgeführt worden sind: • Überschreitung der Auslösewerte für Lärmsanierung • Errichtung der Gebäude vor dem 01.04.1974 • Aktuelle Raumnutzung. Für die Lärmsanierung an Landesstraßen gelten aktuell folgende Auslösewerte:	Die Auslösewerte der Lärmsanierung wurden zum 1.8.2020 erneut abgesenkt:

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung																											
VI.2			<table><thead><tr><th></th><th>Tag</th><th>Nacht</th></tr></thead><tbody><tr><td>An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten</td><td>65 dB(A)</td><td>55 dB(A)</td></tr><tr><td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td><td>67 dB(A)</td><td>57 dB(A)</td></tr><tr><td>in Gewerbegebieten</td><td>72 dB(A)</td><td>62 dB(A).</td></tr></tbody></table> Ob eine Überschreitung der Auslösewerte vorliegt, ist außerdem davon abhängig, ob von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeits- oder andere Verkehrsbeschränkungen festgesetzt werden. Erst danach können die maßgebenden Beurteilungspegel entsprechend der RLS-90 berechnet werden. Laut Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 27.07.2020 sollen mit Wirkung vom 01.08.2020 die Auslösewerte für Lärmsanierung an bestehenden Bundesfernstraßen und Schienenwegen um 3 dB(A) gesenkt werden. Inwieweit in diesem Zusammenhang die Auslösewerte für Landesstraßen an diese Regelung angepasst werden, ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht bekannt. <u>Lärmmindernde Fahrbahnbeläge</u> Grundsätzlich ist auch hier zu prüfen, ob die Anspruchsvoraussetzungen für die Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen erfüllt sind. Zwischenzeitlich liegen Ergebnisse von Erprobungsstrecken vor, bei denen mit einem SMA LA und einem AC D LOA auch innerorts Lärmminderungen im Mittel		Tag	Nacht	An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	65 dB(A)	55 dB(A)	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)	in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).	<table><thead><tr><th colspan="3">Auslösewerte der Lärmsanierung in dB (A)</th></tr><tr><th>Gebietskategorie</th><th>Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)</th><th>Nacht (22:00 bis 6:00)</th></tr></thead><tbody><tr><td>an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten</td><td>64</td><td>54</td></tr><tr><td>in Kern-, Dorf- und Mischgebieten</td><td>66</td><td>56</td></tr><tr><td>in Gewerbegebieten</td><td>72</td><td>62</td></tr></tbody></table> Nebstehend benannte Handlungsempfehlung ist der Gemeinde Steißlingen bekannt.	Auslösewerte der Lärmsanierung in dB (A)			Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)	an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54	in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56	in Gewerbegebieten	72	62
				Tag	Nacht																										
An Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen, in reinen und allg. Wohngebieten, in Kleinsiedlungsgebieten	65 dB(A)	55 dB(A)																													
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	67 dB(A)	57 dB(A)																													
in Gewerbegebieten	72 dB(A)	62 dB(A).																													
Auslösewerte der Lärmsanierung in dB (A)																															
Gebietskategorie	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 6:00)																													
an Krankenhäuser, Schulen, Kurheimen und Altenheimen, in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	64	54																													
in Kern-, Dorf- und Mischgebieten	66	56																													
in Gewerbegebieten	72	62																													

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			von 3,0 dB(A) bei Geschwindigkeiten von 30 km/h bis 50 km/h erreicht werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die „Handlungsempfehlung für den Einsatz von lärm mindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich“ vom 17.07.2015, wonach im Regelfall dennoch bei erheblicher Überschreitung der Lärmsanierungsgrenzwerte nach nationalem Recht und entsprechend der Belastung nach wie vor nur ein SMA 8 oder AC 8 zum Einsatz kommen sollte. Nach der aktuellen Zustandserfassung für Landesstraßen sind für die L 223 keine Erhaltungsmaßnahmen in absehbarer Zeit geplant. Die letzte Fahrbahndeckensanierung erfolgte mit einem <u>AC 11 D S im Jahr 2015</u>, allerdings nur im Bereich Ortsausgang in Richtung Orsingen.	Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt.
VI.4			Explizit weisen wir darauf hin, dass entsprechend dem sog. Kooperationserlass (Schreiben des MVI vom 23.03.2012, Az. 53-8826.15/75, Kapitel C) § 47d Abs. 6 i.V.m. § 47 Abs. 6 BImSchG, aktualisiert mit Schreiben vom 29.10.2018, Az. 4-8826.15/75, keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen darstellt.	Für das Straßenverkehrsrecht verweist das in Baden-Württemberg zuständige MVI in seinem Kooperationserlass vom 23.03.2012 auf die Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 und die dort niedergelegten „Orientierungswerte“ von 70 dB(A) L_{Day} (6⁰⁰ bis 22⁰⁰ Uhr) und 60 dB(A) L_{Night} (22⁰⁰ bis 6⁰⁰ Uhr). Demnach sollen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen erst ab Überschreiten dieser Werte in Betracht kommen, da erst dann die erforderliche besondere örtliche Gefahrenlage i.S.v. § 45 Abs. 9 StVO vorläge. Gleichzeitig stellt das MVI klar, dass es sich bei den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007 nur um eine „Orientierungshilfe“ handelt (so auch ausdrücklich die Einleitung der Richtlinien), die zwar grundsätzliche Wertungen enthalten, aber auch andere Wertungen zulassen, sofern sie fachlich begründet sind (Vgl. Ministerium für Verkehr und Infrastruktur, Lärmaktionsplanung, Verfahren zur

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.5			<u>Prüfung Halbanschluss L 223 / A 98</u> Für eine Prüfung, ob ein Halbanschluss in diesem Bereich möglich ist, wird zukünftig die neu gegründete Autobahn GmbH, die im Januar 2021 ihre Arbeit aufnimmt, zuständig sein. Darum bitten wir Sie, dann dort Ihr Anliegen erneut vorzutragen. <u>Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</u> Der von Ihnen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung vorgelegte Entwurf des Lärmaktionsplans der Gemeinde Steißlingen vom 24.04.2020 sieht verkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) aus Lärmschutzgründen vor. Zuständig für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die unteren Straßenverkehrsbehörden, in Ihrem Fall das Landratsamt Konstanz als staatliche Behörde. Für die Anordnung benötigt der Landkreis Konstanz als zuständige Straßenverkehrsbehörde die Zustimmung des Regierungspräsidiums als Höhere Straßenverkehrsbehörde. Nach der jüngsten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes hat die zuständige Straßenverkehrsbehörde im Lärmaktionsplan vorgesehene, hinreichend bestimmte, verkehrsrechtliche Maßnahmen umzusetzen, sofern die im Fachrecht vorgesehenen gesetzlichen Voraussetzungen auf Tatbestandsseite vorliegen und die planaufstellende Gemeinde das fachrechtliche Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt hat. Das Regierungspräsidium prüft die von der	Aufstellung und Bindungswirkung, Schreiben vom 23.03.2012, S. 6). Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			unteren Straßenverkehrsbehörde getroffene Entscheidung auf ihre Rechtmäßigkeit. Nach § 45 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 1b Nr. 5 in Verbindung mit § 45 Abs. 9 der Straßenverkehrsordnung (StVO) setzt die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten des fließenden Verkehrs das Vorliegen einer besonderen Gefahrenlage voraus, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung durch Lärm erheblich übersteigt. Die neuere Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33). Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind. Bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.6			in Lärmaktionsplänen sind die in den Richtlinien genannten Kriterien in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten. Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Verkehrsbedeutung betroffener Straßen, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die vom Ordnungsgeber vorgegebene Regel-Geschwindigkeitsbeschränkung innerorts ist 50 km/h. Lediglich konkrete Gründe vor Ort, die eine besondere Gefahrenlage darstellen, können im Sinne der Verkehrssicherheit zu Verkehrs-Geschwindigkeitsbeschränkungen nach § 45 Abs. 1 Satz 1 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO führen. Entsprechende Anordnungen sind grundsätzlich unabhängig von Anordnungen aus Lärmschutzgründen nach § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, Abs. 1 b Nr. 5 i.V.m. § 45 Abs. 9 StVO. Die allgemeine Erwägung, Tempo 30 trage zur Verkehrssicherheit bei (hinsichtlich Anhalteweg etc.), ist daher für die Entscheidung über Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen unbeachtlich. Bei einer Überschreitung der Schwellenwerte 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geht das Schutzbedürfnis	Ist bekannt. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit nur als Synergieeffekte von Lärminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			der Wohnbevölkerung den Belangen des Verkehrs regelmäßig vor, sofern andere Schutzziele nicht entgegenstehen. Auch unterhalb der genannten Werte können 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. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte von mehr als 65 dB(A) am Tag und mehr als 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, 10 S 2449/17, Rn. 36). Ab einer Pegelminderung von 2,1 dB(A) wird von einer Verbesserung der Lärmwahrnehmung ausgegangen. Als Ergebnis einer Abwägung sind aber auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung möglich, sofern die Lärmwerte im gesundheitskritischen Bereich liegen. Für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes sind bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen die RLS-90 maßgebend. Das Regierungspräsidium als Höhere Straßenverkehrsbehörde unterstützt im rechtlich vorgegebenen Rahmen grundsätzlich alle Maßnahmen, die zu einem	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.7			verbesserten Schutz der Wohnbevölkerung vor Straßenlärm führen können. Auf Wunsch von Kommunen und im Benehmen mit der jeweils zuständigen Straßenverkehrsbehörde stehen wir auch für eine fachliche Beratung zu geplanten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zur Verfügung. Dementsprechend werden wir allen Maßnahmen zustimmen, die nach Fachrecht zulässig sind. Um eine möglichst reibungslose Umsetzung der angestrebten Maßnahmen zu gewährleisten, empfehlen wir weiterhin einen engen Austausch mit den straßenverkehrsrechtlichen Entscheidungsträgern bereits vor der Verabschiedung des Lärmaktionsplanes. Zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen im Lärmaktionsplan Steißlingen im Besonderen: Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen im Bereich L 223 Orsinger Straße, beginnend in Höhe der Friedenskirche Steißlingen bis zur L 223 Singener Straße, Einmündung Unter Abrach sowie für den 220m langen Teilbereich der Ortsdurchfahrt Steißlingen entlang der L 226 Auf Grundlage der Berechnungen nach RLS-90 sind im o.g. Bereich der Ortsdurchfahrt eine Vielzahl von Anwohnern von Lärmwerten im gesundheitskritischen Bereich, über 65 dB(A) tags und über 55 dB(A) nachts, betroffen. Durch die beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags wird die Lärmbelastung tags und nachts im gesundheitskritischen Bereich gesenkt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits zum Teil eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40	Kenntnisnahme.
VI.8			Auf Grundlage der Berechnungen nach RLS-90 sind im o.g. Bereich der Ortsdurchfahrt eine Vielzahl von Anwohnern von Lärmwerten im gesundheitskritischen Bereich, über 65 dB(A) tags und über 55 dB(A) nachts, betroffen. Durch die beantragte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ganztags wird die Lärmbelastung tags und nachts im gesundheitskritischen Bereich gesenkt. Dabei ist zu berücksichtigen, dass bereits zum Teil eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40	Die Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen wurde bislang noch nicht beantragt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.9			km/h angeordnet ist. Die maximale Pegelminderung im Vergleich zur innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 50 km/h liegt jedenfalls im merklichen Bereich.	
VI.10			Die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs stehen der Geschwindigkeitsbeschränkung hier unseres Erachtens nicht entgegen, vorbehaltlich anderer Stellungnahmen.	Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.
VI.11			Im Ergebnis halten wir die Geschwindigkeitsbeschränkung Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen unsererseits für zustimmungsfähig, vorbehaltlich anderer Erwägungen nach Vorliegen aller Stellungnahmen.	Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.
			Mit Realisierung von baulichen Lärminderungsmaßnahmen, wie bspw. dem Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags, ist die Notwendigkeit der Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen zu überprüfen.	Kenntnisnahme.
VII.1	Handelsverband Südbaden e.V.	29.07.2020	Steißlingen zeichnet sich dadurch aus, dass bereits heute in Teilbereichen Tempo 40 vorgeschrieben ist, was nach unseren Informationen bereits in <u>der kompletten</u> Durchgangsstraße zu einer Verlangsamung geführt hat. Daher empfehlen wir nun durchgängig Tempo 40 festzusetzen, was in Verbindung mit baulichen Maßnahmen wie Flüsterasphalt und Austausch von Pflastersteinen im Bereich der Regenrinnen zu einer weiteren Lärmreduzierung führt.	Seit dem Jahr 2003 besteht in entlang eines 550 Metern langen Abschnittes der L 223 Orsinger und Singener Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h. Trotz der bereits geltenden 40 km/h werden an jedem Hauptwohngebäude in 1. Baureihe die Auslösewerte 65/55 dB(A) L_{rT}/L_{rN} überschritten. Somit sind weiterführende Lärminderungsmaßnahmen grds. möglich. Die Gemeinde Steißlingen hat bereits mehrfach die Sanierung der L 223 OD Steißlingen beim zuständigen Straßenbaulastträger RP Freiburg angefragt, u.a. im Jahr 2017 und zuletzt 2019. Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			Zudem dürfte der Trend zur E-Mobilität zusätzlich zu einer Reduzierung des Lärmpegels führen.	Ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h dominieren die Rollgeräusche gegenüber den Motorgeräuschen. Dementsprechend wird die E-Mobilität zu keiner relevanten Lärmentlastung führen, dennoch wird seitens der Gemeindeverwaltung Steißlingen die Entwicklung und Stärkung der E-Mobilität begrüßt.
VIII.1	LRA Konstanz Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung	07.08.2020	Aus Sicht des Nahverkehrs im Landkreis Konstanz möchten wir folgende Stellung abgeben: Steißlingen ist über 2 Linien an den ÖPNV angeschlossen: Linie 202 und 401. Diese Linien befahren Straßen, die in den Lärmaktionsplan eingebunden sind. Als Aufgabenträger des ÖPNV im Landkreis Konstanz sind wir sehr an Maßnahmen interessiert, die den Nahverkehr attraktiver gestalten. Diese wären z.B.: • Busbevorrechtigungen (Ampelsteuerungen und Busspuren) • Aufhebung von rechts vor links Regelungen in Wohngebieten auf der Busstrecke • Vermeidung von 30km/h Geschwindigkeitsbegrenzungen Diese Maßnahmen würden wir uns für eine Verbesserung der Attraktivität der Linien 202 und 401 in Steißlingen auch wünschen (Ortsrunde und Ausfahrt aus der Lange Straße in die Singener Straße).	Nebenstehende Maßnahmen mögen den öffentlichen Personennahverkehr attraktiver machen, führen allerdings nicht zwangsweise dazu dass sich der Modal Split verschiebt (weniger motorisierter Individualverkehr zu Gunsten mehr ÖPNV). Daher sind dies keine originären Maßnahmen welche zur Lärminderung beitragen können.
VIII.2			Der Lärmverkehrsplan der Gemeinde Steißlingen sieht auf der Orsinger Straße/Singener Straße eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30km/h vor. Aus Sicht des ÖPNV wirkt das einer Beschleunigung der beiden Linienverkehre entgegen und diese Maßnahme würde	Grundsätzlich sind Fahrpläne den veränderten verkehrsrechtlichen Anordnungen entsprechend anzupassen. Was die Folgen von Tempo 30 im Vergleich zu Tempo 50 für den ÖPNV angeht: Eine Pauschalisierung kann generell nicht vorgenommen werden. Die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNV hängt insbesondere von den Abständen der Haltestellen ab.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			sich zwangsläufig negativ auf den bestehenden Fahrplan auswirken. Wir bitten dies zu berücksichtigen.	Ein Positiver Aspekt von T30 im Vergleich zu T50 beim ÖPNV ist allerdings, dass Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen für die Fahrgäste verbessert werden.
IX.1	Gemeinde Orsingen-Nenzingen	15.10.2020	In der öffentlichen Gemeinderatssitzung vom 13. Oktober 2020 wurde vom Gemeinderat der Gemeinde Orsingen-Nenzingen zu dem „Lärmaktionsplan Steißlingen“ folgender Beschluss gefasst und entsprechend Stellung genommen:	Kenntnisnahme.
IX.2			Die Gemeinde Orsingen-Nenzingen stimmt dem Lärmaktionsplan Steißlingen grundsätzlich zu. Ausdrücklich ausgenommen von dieser Zustimmung ist ein (Halb-) Anschluss der L 223 an die A 98, da die Auswirkungen eines solchen Anschlusses auf die Gemeinde Orsingen-Nenzingen, aufgrund nicht vorhandener überregionaler Verkehrsuntersuchungen, nicht erkennbar sind.	
X.1	Stadt Stockach	22.10.2020	Wir danken Ihnen für die Beteiligung am obigen Verfahren und die Erörterung der Planung in der gemeinsamen Besprechung am 28.07.2020. Der Planentwurf sieht unter anderem einen sog. Halbanchluss der L 223 an die BAB 98 nördlich von Steißlingen vor. Die für diese Maßnahme prognostizierte Entlastung der Ortsdurchfahrt Steißlingen führt zwangsläufig zu Verkehrsverlagerungen im überörtlichen Netz. Mit Mehrbelastungen im Bereich Stockach / Orsingen-Nenzingen ist zu rechnen. Diese Auswirkungen sind durch ein Verkehrsgutachten zu ermitteln. Wir können speziell dieser Maßnahme nicht zustimmen, solange eine solche Untersuchung nicht vorliegt.	Die planfeststellungsbedürftige Maßnahme „Halbanchluss der L 223 an die BAB 98“ wird seitens der Gemeinde Steißlingen im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht weiterverfolgt.

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.2			Im Übrigen haben wir gegen die Planung keine Bedenken	Kenntnisnahme.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Bürger 1	27.06.2020	Als direkt Betroffener möchte ich auch ein paar Anmerkungen diesbezüglich los werden. Verschiedene Beiträge der Räte, die allesamt nicht im betroffenen Bereich beheimatet sind, habe ich schon mit einigem Kopfschütteln zur Kenntnis genommen. Was soll eine auf die Nacht bezogene Geschwindigkeitsreduzierung bringen, wenn nächtens vielleicht 10 oder 20 Lkw's durch die Singenerstr. fahren und der eine oder andere von der Wirtschaft oder von der Arbeit nach Hause fährt? Die Hunderte von LKW's und die Monster-Traktoren und auch alle, die sich einen Dreck um die 40 km/h Beschränkung kümmern - die machen doch tagsüber Krach und gefährden Anlieger, Fußgänger und Radfahrer ganz erheblich. Ich will damit sagen, dass das weitaus größere Problem die Raserei ist und nicht der Lärm. Die größten Sünder sind die - Lkw's und Traktoren - die sich auskennen - es kostet ja nichts! Deshalb kann ich weiterhin nur hoffen, dass niemand unter die Räder kommt - viele Mal muss immer zuerst etwas passieren, bevor man endlich reagiert! Es gibt nur ein einziger Vorschlag meinerseits: Tempo 30 ganztags mit stationären Geschwindigkeitskontrollen. Alles andere ist m. E. nicht diskutabel	Zur Reduzierung der innerörtlichen Lärmbelastung entlang der L 223 und L 226 wurde im Rahmen der bisherigen Lärmaktionsplanung eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen von ganztags 30 km/h vorgeschlagen. Zusätzlich befürwortet die Gemeinde eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.1	Bürger 2	01.07.2020	Als Anwohner der Singenerstraße sind wir vom täglichen Lärm direkt betroffen. Als wir im September 2005 in die Singenerstraße gezogen sind war die Lärmsituation noch eine völlig andere. Seither stieg der Lärmpegel stetig an. Insbesondere seit Einführung der LKW-Maut hat sich die Situation verschlechtert. In der Zwischenzeit wird man bereits um 4:30 vom LKW-Lärm aus dem Schlaf geholt. Auch durch die immer weiter vorangetriebene Ausweitung unsere Industriegebiete und dem damit verbundenen Anstieg des Berufsverkehrs steigt die Lärmbelastung stetig.	Die fahrleistungsabhängige Lkw-Maut auf deutschen Autobahnen wurde zum 1. Januar 2005 eingeführt. Die aktuellen Verkehrszählungen zeigen einen durchschnittlichen Lkw-Anteil auf.
II.2			Ein ganz anders gelagertes Lärmproblem wird immer wieder durch Autoposing wie Auspuff knallen oder extreme Beschleunigung verursacht. Hierbei wird oft von Einmündung Lange-Straße in Richtung Singen bzw. von der Einmündung Seestraße in Richtung Orsingen gerast. Meist ist dies gerade in den Sommermonaten am frühen Abend zu beobachten. Aber auch sonst gibt es immer wieder schwarze Schafe die mit atemberaubendem Tempo durch das Dorf rasen – speziell ab Einführung Lange-Straße Richtung Singen. Dies passiert meist spät Abends oder in der Nacht.	Das sogenannte Auto-Posing kann künftig wirksamer geahndet werden: Durch die StVO-Novelle kann die Geldbuße für das Verursachen von unnötigem Lärm und einer vermeidbaren Abgasbelastung sowie dem unnützen Hin- und Herfahren von bis zu 20 Euro auf bis zu 100 Euro angehoben werden. Eine konkrete Handhabe gegen das sog. Auto-Posing ist mit Hilfe des Lärmaktionsplans nicht möglich.
II.3			Deshalb sind wir sehr froh darüber, dass nun weitere Schritte anstehen um den Lärm zu reduzieren. Die im Gemeindeblatt vom Donnerstag 18. Juni 2020 veröffentlichten Maßnahmen zur Lärmreduktion gemäß Lärmaktionsplan speziell für die Singenerstraße können wir voll unterstützen. Wir hoffen, dass die angedachten Maßnahmen schnell umgesetzt werden können.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			Generelle Anmerkungen: a) Bremsampel zur Lärmreduktion Es sollte auf keinen Fall eine Bremsampel installiert werden. Dies führt nur zu unnötigem Lärm durch das Anfahren. Ein solch schlechtes Beispiel steht in der Ortsdurchfahrt von Güttingen wo trotz genauer Einhaltung der Geschwindigkeit zum Anhalten genötigt wird.	Ist als Maßnahme im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung Steißlingen nicht vorgesehen.
II.5			b) Straßenbelag untere Singenerstraße Einmündung Seestraße Vor bereits zwei Jahren habe ich Herrn Schönenberger darüber informiert, dass der Straßenbelag einen Absatz hat der immer größer wird. Dadurch holpern leere Anhänger besonders laut über die Fahrbahn was gerade in den frühen Morgenstunden äußerst störend ist und uns aus dem Schlaf holt. Leider ist bisher nichts passiert – der Absatz ist noch immer da. Hier sollte dringend Abhilfe geschaffen werden.	Die Gemeinde Steißlingen hat bereits mehrfach die Sanierung der L 223 OD Steißlingen beim zuständigen Straßenbaulastträger RP Freiburg angefragt, u.a. im Jahr 2017 und zuletzt 2019. Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt. Der Einmündungsbereich in die Seestraße ist aktuell leider nicht von der Sanierung betroffen, wird jedoch weiter beantragt.
II.6			c) Lkw-Durchfahrtsverbot Wir würden es sehr begrüßen, wenn man zumindest ein teilweises Durchfahrtsverbot für LKW erreichen könnte. Beispielsweise von 22:00 – 6:00 Uhr. Gerade in den frühen Morgenstunden meiden die LKW-Fahrer die Autobahn und fahren durch das Dorf. Auch die Fahrer vom DACHSER - auch wenn dies von der Spedition selbst immer abgestritten wird.	Bei einem Lkw-Durchfahrtsverbot in der Ortsdurchfahrt Steißlingen muss der regionale und überregionale Verkehr auf das höherrangige Straßennetz verlagert werden.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.7			d) Geschwindigkeitsmessanlage Eine solche Anlage ist sehr zu begrüßen. Wie bereits angesprochen wird im unteren Bereich der Singenerstraße immer wieder dorfauswärts gerast. Hier ist sicher die Frage bzgl. dem „richtigen“ Standort interessant. Aus unserer Sicht wäre solch ein „richtiger“ Standort kurz vor bzw. kurz nach der Einmündung zur Seestraße.	Die stationären Messanlagen sollen jeweils an den Ortseingängen L 223 OD Steißlingen errichtet werden. Der schlussendliche Standort der stationären Geschwindigkeitsmessanlagen wird vom zuständigen Landratsamt Konstanz bestimmt.
III.1	Bürger 3	13.07.2020	Leider wurde die Radolfzeller Straße nicht in die Sitzung mit aufgenommen. Handelt es sich hier um eine Kreisstraße? Wenn ja, sollte dies nicht der Grund sein auch hier eine Verkehrsberuhigung zu schaffen. Alle unmittelbar an diese Straße angrenzenden Anwohner sind von derselben belastenden Verkehrssituation betroffen. Hier handelt es sich um mehr als 50 Bewohner. Unter anderem grenzt die Radolfzeller Straße an ein Seniorenwohnheim. Das Herausfahren aus dem Kreisverkehr (von Baumschule Amann kommend Richtung Sparkasse) wird stets zum Beschleunigen des Fahrzeugs genutzt. Hauptlärmquelle sind vor allem an den Wochenenden die Motorräder. Frühmorgens und an den Feierabenden ist dieser Verkehrslärm mittlerweile unerträglich.	Bei der Radolfzeller Straße handelt es sich um die Landesstraße L 226. Aufgrund des täglichen Verkehrsaufkommens von weniger als 8.200 Kfz/24h ist die L 226 Radolfzeller Straße nicht verpflichtend zu betrachten. Die Gemeinde Steißlingen hat im Vorgriff auf die mögliche räumliche Erweiterung der Lärmaktionsplanung auf den Straßenabschnitt L 226 Radolfzeller Straße die Lärmpegel grob abgeschätzt. Im Ergebnis der Lärmgrobeinschätzung kann davon ausgegangen werden, dass die Auslösewerte an einzelnen Wohngebäuden entlang der L 226 Radolfzeller Straße überschritten werden.
III.2			Tempo 30 würde auch in der Radolfzeller Straße für erheblich Beruhigung beitragen.	Neben Lärmschutzgründen, aber auch aus Verkehrssicherheitsgründen und aus städteplanerischer Sicht spricht sich die Gemeinde Steißlingen für eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h entlang der L 226 Radolfzeller Straße aus.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.1	Bürger 4	31.07.2020	Wir fordern 30 km/h auf der kompletten Ortsdurchfahrt (Singener Straße und Orsinger Straße) sowie die Installation von Radaranlagen insbesondere im Bereich der Ortsaus- und -einfahrt Richtung Singen.	Kenntnisnahme.
IV.2			Wir weisen auf die vorhandenen Spurrillen hin. Auf der Singener Straße ist daher ein neuer Belag (Flüsterbelag) dringend und zeitnah notwendig.	Die Gemeinde Steißlingen hat bereits mehrfach die Sanierung der L 223 OD Steißlingen beim zuständigen Straßenbaulastträger RP Freiburg angefragt, u.a. im Jahr 2017 und zuletzt 2019. Im Oktober/November 2020 wird entlang der L 223 OD Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt.
V.1	Bürger 5	03.08.2020	Die vorgeschlagenen und vom Gemeinderat beschlossenen Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrs, aber vor allem des Lärmpegels finde ich gut und hoffe, dass auch einiges in Erfüllung geht! Eine Überwachung der Maßnahme sollte natürlich auch sein. Am starken Durchgangsverkehr wird sich nicht viel ändern. (wünschenswert wäre es). Aber als Anwohner einer viel befahrenen Straße ist man einiges gewohnt und muss damit leben. Was mit den normalen Autos, LKWs und Motorräder auch möglich ist, sofern sie anständig fahren! Was in letzter Zeit stark zunimmt sind die lauten Motorräder! Um nicht alle zu verdammen, teile ich diese in 3 Gruppen ein. Der ersten Gruppe kann man durchaus eine gute Fahrt wünschen, was für die 3. Gruppe auf keinen Fall zutreffend ist, wo ein Motorrad mehr ekelhaft-schütternden Krach macht, als ein 40t-LKW, der dagegen angenehmer anzuhören ist. Auch die inzwischen vielen röhrenden Auspuffanlagen normaler PKWs (hauptsächlich jüngerer Fahrer) gehen durch Mark und Bein.	Die Lärminderungsmaßnahmen wurden bisher noch nicht final vom Gemeinderat beschlossen.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			Und dann noch die gehobene Klasse, wo schon vom Werk aus eine Klappe eingebaut ist, die 5 Meter nach dem Ortsschild geöffnet wird und dann mit dem Gaspedal einen Schallpegel erreicht dass man sein eigenes Wort nicht mehr versteht, bis er ab dem Brünnele vor dem Kreisverkehr wieder abbremst! Es kann doch nicht sein, dass so viele Millionen Anwohner an Straßen, unter dem extremen Lärm einiger Spinner leiden müssen, die ihren Spaß am Sound ihrer Fahrzeuge haben und hören wollen! Immer und Überall werden Vorschriften gemacht und es heißt Krach macht krank dem ich aber schütz- und machtlos ausgesetzt bin, da ich ja nicht ausweichen kann. Es steht doch schon im Grundgesetz, dass die Gesundheit des Volkes zu schützen ist. Es sieht aber so aus, als ob die verantwortlichen Behörden und deren Beamte von der Auto- Motorrad und Tuning - Industrie so verwöhnt werden, dass sie solche Zustände akzeptieren und genehmigen! Oder haben die Behörden die Ansicht, Straßenanwohner sein Menschen 2. Klasse! Die Verantwortlichen wohnen wahrscheinlich in Sackgassen oder ruhigen Wohngebieten, wo sich einige dann schon an den spielenden Kindern, Krähen eines Hahnes, oder dem Schlagen der Kirchen-glocken aufregen und prozessieren!	Das sogenannte Auto-Posing kann künftig wirksam geahndet werden: Durch die StVO-Novelle kann die Geldbuße für das Verursachen von unnötigem Lärm und einer vermeidbaren Abgasbelastung sowie dem unnützen Hin- und Herfahren von bis zu 20 Euro auf bis zu 100 Euro angehoben werden. Eine konkrete Handhabe gegen das sog. Auto-Posing ist mit Hilfe des Lärmaktionsplans nicht möglich.
V.3			Wünschenswert wäre, wenn die Polizei viel mehr technische Kontrollen (auch am Wochenende und nachts) durchführen würde und die schwarzen Schafe, die ihre Fahrzeuge manipulieren sofort an Ort und Stelle festsetzen würde!	Die Gemeinde befürwortet eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und/oder mobilen Messanlagen.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			Und bei zu hohem Schallpegel die Fahrzeuge stilllegt, den Führerschein vorläufig einbehält, bis der Normalzustand der Fahrzeuge von einer Werkstatt behoben ist und die Strafe bezahlt! Wobei, die bei Vollgas gemessene Lautstärke das Strafmaß bestimmt! Dies wäre nach meiner Meinung der einfache und unbürokratische Weg, den jetzigen nicht mehr akzeptablen und hinnehmbaren Zustand, wirkungsvoll zu ändern! Dies ist die jahrelange Erfahrung und Meinung, eines am Ortsausgangs bzw. Eingangs wohnenden Bürgers, der weiterhin bei erträglichen und zumutbaren Umständen hier bleiben möchte!	Die politische Diskussion zum Thema Motorradlärm und dessen Reduzierung hat sich in den letzten Monaten stark erhöht. Siehe hierzu auch https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/laerschutz/initiative-motorrad-laerm/
VI.1	Bürger 6	06.08.2020	Wir sind Anwohner in der Singener Str. und haben folgendes mitzuteilen: Durch die immensen Straßenschäden durch kleine Querrillen und die eh vorhandene Einlaufrille ergeben sich durch leere Container-Lkws und leere Kipper sehr laute Schläge, wo Metall auf Metall knallt. Würde man diesen Lärm konventionell einer Lärmmessung unterziehen, kämen sicher Werte über 100 Dezibel raus, wo eine gesundheitliche Gefährdung darstellt.	Im Allgemeinen sind die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren.
VI.2			Daher fordern wir eine Lärmmessung, Ausbesserung oder Erneuerung des Fahrbahnbelags oder am besten der Verbot für LKWs. Bei Tempo 30 würde man das	

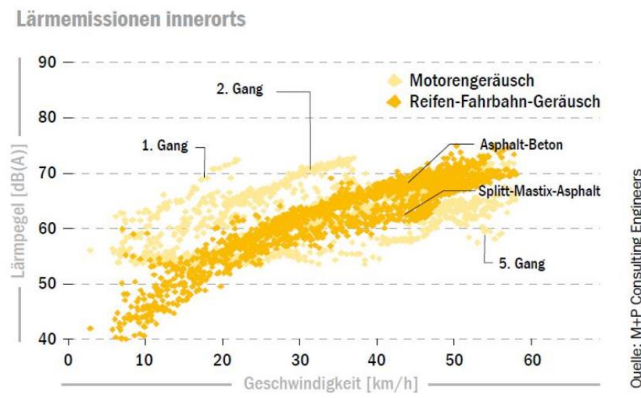
Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Knallen der Container und der leeren Kipper trotzdem hören.	Steißlingen im Teilbereich zwischen Lange Straße bis zur Schulstraße die Fahrbahndecke erneuert. Verbaut wird ein SMA 8 welcher eine Lärminderung von im Mittel 2 dB(A) mit sich bringt. Im Rahmen der Sanierung werden die Straßenschäden behoben.
VII.1	Bürger 7	06.08.2020	Hiermit erhebe ich Einspruch gegen den geplanten Lärmaktionsplan der Gemeinde Steißlingen, da ich betroffener Berufspendler bin (Wohnort Eigeltingen – Arbeitsort Radolfzell) und aufgrund des nur rudimentär vorhandenen ÖPNV auf dieser Strecke auf das Auto angewiesen bin. Dieser Lärmaktionsplan ist aus vielfachen Gründen abzulehnen. Die Ablehnungsgründe auch durch Nachbesserungen nicht zu beseitigen: Die Gründe sind wie folgt: 1. Offenlage und Anhörung und Beteiligung der Betroffenen Obwohl es sich um überregional bedeutsame Landesstraßen handelt, wurden die Betroffenen Berufspendler aus den Nachbargemeinden nicht informiert oder gehört. Eine wie sonst bei anderen Themen übliche Veröffentlichung in den Amtsblättern der Nachbargemeinden ist leider unterblieben. Ich habe nur durch Zufall davon erfahren. Das Landesverkehrsministerium empfiehlt aber ganz klar dieses Vorgehen.	Der erwähnte Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, der von W2K und Rapp Trans im Auftrag des Verkehrsministeriums B-W erarbeitet wurde, schlägt nur eine öffentliche Bekanntmachung in der Gemeinde selbst sowie eine Beteiligung der Behörden und TÖB vor. Eine öffentliche Bekanntmachung in Nachbarkommunen ist nicht üblich und wurde auch bei dem interkommunalen Modellprojekt im Raum Bodensee-Oberschwaben nicht praktiziert. Die Gemeinde Steißlingen hat die Nachbarkommunen beteiligt. Eine öffentliche Bekanntmachung in Nachbarkommunen ist den beteiligten Gemeinden offen gestellt.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			Laut Lärmaktionsplanung in Baden-Württemberg (Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung) mit Aktenzeichen 4-8826.15/75 vom 29. Oktober 2018, welcher an alle Kommunen ging wird die interkommunale Zusammenarbeit dringend empfohlen. Dort heißt es: "Der Leitfaden wirbt außerdem für eine interkommunale Zusammenarbeit. Die Netzstruktur der Hauptlärmquelle Straßenverkehr legt nahe, bei der Lärmaktionsplanung einen regionalen Ansatz zu verfolgen." Dies wurde unterlassen, was nicht nachvollziehbar ist warum dies unterlassen wurde. 2. Umgang mit Anfragen und Kritik Ferner wurden in der Vergangenheit, berechnete Fragen mehrfach vom Rathaus Steißlingen nicht beantwortet, ja sogar mittels Diffamierung wurde versucht Kritiker auszubremsen. Somit ist eine sachliche und faire Anhörung der Betroffenen von Nicht-Steißlingern nicht mal ansatzweise gegeben. Die Benachteiligung der Berufspendler aufgrund ihres Wohnortes frappierend. Allein hieraus, ist der gesamte Plan eigentlich zu stoppen. Auch das Stilmittel der üblen Nachrede ist dem Rathaus Steißlingen leider nicht fremd, wie ich schockierend feststellen musste. Nachdem meine Anfrage vom Februar 2020 unbeantwortet blieb, stellt ich am 13. Juli 2020 eine weitere Anfrage. Ein einfacher Zweizeiler.	Kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung. Die Gemeinde hat diese Stellungnahme zur Prüfung der Aufsichtsbehörde gemeldet und befindet sich hierüber im Austausch. Die wiedergegebene Darstellung des Bürgerkontakts kann aus Sicht der Gemeinde in dieser Form nicht bestätigt werden. Die abschließende Prüfung erfolgt im internen Rahmen.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			„Sehr geehrter Herr Mors, laut Zeitungsartikel sollen die Betroffenen noch einmal gehört werden. Wann und in welcher Form werden die Betroffenen Berufspendler der Nachbargemeinden gehört?“ Auf diese Mail antwortete mir das Rathaus durch die Mitarbeiterin Laura Mayer unter anderem wie folgt: „Wir nehmen Kritik an den Inhalten unseres Lärmaktionsplans offen entgegen und bringen Verständnis für Ihre inhaltlichen Argumente auf, nicht jedoch für die Wortwahl Ihrer schriftlichen Mitteilungen, welche beleidigende Inhalte enthielten.“ Auf Nachfragen wann und wo ich beleidigt haben sollte, ruderte man dann jedoch zurück. Das ist völlig unangemessen und völlig deplatziert. Wer es wagt Kritik zu üben und seine Meinung äußert wird in Misskredit gebracht und versucht sein Ansehen und Glaubwürdigkeit zu beschädigen. Wer zu solchen Stilmitteln greift hat allen Anschein inhaltlich NICHTS anzubieten! Ich fordere daher das Landratsamt auf als Aufsichtsbehörde, die diesbezüglichen Abläufe im Rathaus Steißlingen zu prüfen! Insbesondere, da einfache Fragen aus dem Februar erst auf mehrfachen (!) Nachdruck, widerwillig beantwortet wurden. Eine faire Bürgerbeteiligung ist nicht mal im Ansatz gegeben. Kritiker werden	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			eingeschüchtert und versucht mundtot zu machen. Das Vorgehen des Rathauses stellt daher keine faire oder gar sachliche Bürgerbeteiligung dar. Im Gegenteil, mit unlauteren Mitteln wird versucht Kritiker zum Schweigen zu bringen. Das ist antidemokratisch, unsachlich und beschämend. Allein aus diesem Grund ist der gesamte Lärmaktionsplan sofort zu stoppen und abzulehnen. Sollte dies wider Erwarten nicht ausreichen, gibt es weitere, sachliche inhaltliche Ablehnungsgründe. 3. Der Lärmaktionsplan geht in seiner Berechnung von der maximal zulässigen Geschwindigkeit aus, obwohl bereits bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung existieren. Dieses nicht berücksichtigen der bereits getroffenen Maßnahmen daher ein nicht angebrachter Ansatz. Hier wird ein sogenanntes „worst-case-scenario“ durchgespielt was in der Realität nicht zutrifft.	Bauliche Maßnahmen zur Beruhigung wurden entlang der Ortsdurchfahrt L 223 in den letzten Jahren nicht umgesetzt. Insofern die Verkehrsinsel (Fahrbahnverswenkung am südlichen Orts-ein- bzw. -ausgang) und der Kreisverkehrsplatz Lange Straße/Radolfzeller Straße gemeint ist, wurden diese bei der Lärmberechnung berücksichtigt.
VII.4			Ferner ist im Lärmaktionsplan keinerlei Unterschied in der Lärmkartierung zu erkennen, zwischen den Abschnitt mit 40km/h und dem mit 50 km/h. Wie kommt das? Ich dachte 10 km/h weniger führen doch angeblich zu einer spürbaren Reduktion. Laut Karte ist diese nicht der Fall. Somit ist konkludent damit bewiesen das eine weitere Reduzierung eben NICHT zu einer subjektiv wahrnehmbaren Reduktion des Straßenlärms führen würde.	Die unterschiedlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden bei der Lärmberechnung berücksichtigt (siehe hierzu Anlage 7 des Lärmaktionsplans). Bei der Ermittlung der Lärmpegel sind nicht nur die maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeiten relevant sondern u.a. auch die Anzahl Kraftfahrzeuge, der dazugehörige Schwerverkehrsanteil, der Abstand Hauptwohngebäude zur Straßenmitte, gegenüberliegende Bebauung.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			Der Verkehrslärm von Fahrzeugen lässt sich auf zweierlei Quellen zurückführen: auf das Geräusch des Motors und das der Reifen. Beide Lärmquellen unterliegen dabei unterschiedlichen Parametern. Das Motorengeräusch ist abhängig von der Drehzahl. Je stärker der Fahrer in einem Gang beschleunigt, desto größer ist auch die Lärmentwicklung. Das Motorengeräusch bei Tempo 30 im dritten Gang unterscheidet sich deshalb nicht wesentlich von dem bei Tempo 50 im vierten Gang. Hohe Drehzahlen mit einer entsprechenden Lärmentwicklung ergeben sich erfahrungsgemäß besonders häufig beim Beschleunigen in den niedrigsten Gangstufen. (einbiegen aus Lange Straße bergan Richtung Orsingen; dieses wird auch weiterhin gegeben sein)	Bei der Berechnung der Lärmpegel werden Antriebsgeräusch und Reifenrollgeräusch berücksichtigt. Beim Gesamtfahrgeräusch von Pkw überdeckt das Rollgeräusch das Antriebsgeräusch ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h. (vergleiche hierzu MÜLLER-BBM: Lärmarme Fahrbahnbeläge – Mehrwert bei der Straßensanierung, 2011).
VII.6			Ferner wird im Gutachten behauptet, dass die Maßnahme angeblich 3-4 Dezibel bringt. Auch dies entspricht gar nicht der Wahrheit. Studien belegen, dass es lediglich 1-2 sind bei einer Reduzierung von 50 auf 30. Eine Reduzierung wie in Steißlingen von 40 auf 30 wird dann derart klein sein, dass die daraus resultierenden Nachteile dies nicht mal ansatzweise aufwiegen!!!!	Die Aussage kann nicht nachvollzogen werden – im Lärmaktionsplan Steißlingen, Stand 24.04.2020, findet sich solch eine Aussage nicht. Bei gleichen Voraussetzungen (Verkehrszahlen, Abstand Bebauung etc.) bringt eine Reduzierung von 50/40 auf 30 km/h eine <u>rein rechnerische</u> Lärminderung von -2.5/-1.7 dB(A). Diese stimmt nicht zwingend überein mit der individuellen subjektiven Wahrnehmung.
VII.7			Nach einer Studie der M+P Consulting Engineers (M+P Consulting Engineers, Dutch Ministry of Environment: Powertrain Noise; UBA workshop, Berlin; September 2001) für das niederländische Umweltministerium ergibt sich demnach keine substanzielle Lärmreduktion bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50.	Die benannte Studie beschäftigt sich vorrangig mit Motorantriebsgeräuschen. Die bekannte Abbildung der Studie unterstützt die These, dass ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h das Reifenrollgeräusch das Antriebsgeräusch überdeckt.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.8			Im Rahmen des Projekts IQ mobility (2007, Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (Hrsg.): Broschüre iQmobility, Januar 2009) wurden auf der Leipziger Straße in Berlin Vergleichsmessungen durchgeführt. Dabei ergab sich bei Tempo 30 lediglich eine Lärmreduktion von bis zu zwei Dezibel (A) gegenüber Tempo 50. Die Lärmreduktion zu Hauptverkehrszeiten war noch geringer. Und hier reden wir von einer Reduktion von 40 auf 30. Lärmunterschiede in dieser Größenordnung werden vom menschlichen Gehör nicht wahrgenommen.	Lärmemissionen innerorts  Die Leipziger Straße in Berlin ist nicht mit der L 223 /L 226 Gemarkung Steißlingen vergleichbar (z.B. Straßenkategorie, Verkehrsaufkommen). Nahezu jeder Knotenpunkt der innerstädtischen Leipziger Straße ist lichtsignalisiert, so dass es per se zu vielen Beschleunigungs- und Abbremsvorgängen kommt. Die gemessenen Lärmdifferenzen der benannten Studie sind nicht direkt vergleichbar mit den berechneten Lärmpegeldifferenzen der kommunalen Lärmaktionsplanung Steißlingen. Berechnungen sind reproduzierbar, Messungen nicht.
VII.9			Auch sind in der Orsinger Str. die Häuser so weit nach hinten versetzt und durch hohe Hecken geschützt, und trotzdem sind diese Häuser angeblich gleichermaßen von gleichem Lärmpegel betroffen? Das ist mehr als nur unglaublich. Hier wurde nach Schema F pauschal das immer gleiche angenommen. Hier fand eben nicht eine vor	Der Abstand Wohngebäude – Straßenmitte wurde bei der Lärmberechnung berücksichtigt. Bepflanzungen wie bspw. Hecken zwischen Fahrbahn und Gebäudefassaden wirken nicht lärmindernd, gleichwohl die Lärmquelle dadurch nicht bzw. nur teilweise sichtbar ist (subjektive Lärminderung).

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.10			Ort existierende Faktenlage Berücksichtigung, sondern siehe oben erneut ein worst-case Szenario das nicht mal ansatzweise realistisch ist. Ferner heißt es im Gutachten selber dazu noch, dass die Werte über realen Werten liegen. Nimmt man beide Aspekte zusammen sinkt die Zahl der Betroffenen dramatisch unter die Schwelle welche einen Plan dieser radikalen Art rechtfertigen würde.	Die Berechnungen entsprechen den rechtlichen Vorgaben.
VII.11			4. Nicht berücksichtigte bauliche Maßnahmen Kreisverkehr: hier die Maximalgeschwindigkeit anzunehmen von 50km/h gerade zu grotesk. Ebenso bei der Insel am südlichen Ortseingang. Diese ist mit Maximalgeschwindigkeit nicht zu durchfahren.	Die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit des Kreisverkehrsplatzes Lange Straße / Radolfzeller Straße wurde in der Lärmberechnung mit 40 km/h angenommen (siehe Anlage 7). Subjektiv betrachtet, verursacht ein Kreisverkehrsplatz zusätzlichen Lärm durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge (Schalten, Drehzahlveränderung, etc.).
VII.12			Ferner zeigt sich die mangelhafte Ausgestaltung auch darin, dass das Büro Trapp für LKW eine erlaubte Geschwindigkeit von 80 km/h angibt. Dies ist falsch! Auf Landstraßen gilt 60 km/h für LKW. Wenn es bei dem beauftragten Büro bereits an solchen Basiswissen mangelt, wie fehlerhaft ist dann der Rest? Allein deswegen ist dieser Plan abzulehnen!	Der Lärmaktionsplan Steißlingen wird mit Unterstützung des Büros Rapp Trans erstellt. In Anlage 7 sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angegeben. Wir vermuten, dass der Hinweis „Lkw maximal 80 km/h“ zu Irritation geführt hat. Selbstverständlich wurde bei der Berechnung innerorts 50 bzw. 40 km/h für Lkw angesetzt. Im Übrigen ist die maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften in § 3 Abs. (3) StVO geregelt. Hier wird nochmals unterschieden nach zulässiger Gesamtmasse.
VII.13			Er ist inhaltlich derart fehlerbehaftet und derart pauschal durchgeführt, dass die Werte völlig unglaubwürdig sind.	Dem muss widersprochen werden. Die Lärmpegel im Rahmen der Lärmaktionsplanung Steißlingen wurden nach den Verfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.14			5. Lange Straße Slalomparcour: Durch die Parkplatzmarkierung und dem Kreisverkehr ist ein Erreichen der maximal erlaubten Geschwindigkeit gar nicht gegeben. Vielmehr scheint die subjektive Lärmwahrnehmung durch andere Aspekte bewirkt zu werden, wie abbremsen und anfahren durch besagten Slalomparcour. Sollte wieder erwarten dem Lärmplan stattgegeben werden, wäre dieser Slalomparcour zu entfernen da sonst gar kein Verkehrsfluss mehr zu Stande käme. Auch an und abfahrende Autos und Türen schlagen der Apotheken-Kunden sind nicht zu unterschätzen. Hier sollte erst mal eine Verlagerung der Apotheke, insbesondere durch die kritische Parkplatzsituation, erfolgen.	rensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung ermittelt (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belasteten-zahlen durch Umgebungslärm). Die Parkplatzsituation auf der L 226 Lange Straße wird als verbesserungsbedürftige Situation im Rahmen der Lärmaktionsplanung unter dem neuen Kapitel 13 mit aufgenommen.
VII.15			6. Übergroße Kanaldeckel in der Lange Straße Ferner befinden sich in dieser Straße 4 riesige rechteckige Kanaldeckel, wie ich sie sonst noch nirgends gesehen habe genau in der Fahrrinne. Diese stellen, auch aufgrund Ihres schlechten Zustandes und schlechten Verlegung einen enormen Resonanzkörper dar. Diese sollte man vielleicht erst mal entfernen/erneuern. Diese tragen zum Lärmempfinden im hohen Maße bei, aber sicherlich nicht die fahrenden Autos! Dieser Aspekt	Kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung nicht gelöst werden. Ferner stellt die Apotheke für ihre Kunden Stellplätze bereit.
VII.16				Die Unebenheiten entlang der L 226 Lange Straße wird als verbesserungsbedürftige Situation im Rahmen der Lärmaktionsplanung unter dem neuen Kapitel 13 mit aufgenommen. Es handelt sich bei den Deckeln um ältere Schächte eines privaten Telekommunikationsunternehmens, welche im Zuge einer Sanierung dieses Straßenabschnitts erneuert bzw. verlegt werden können.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.17			wurde bisher auch noch nicht mal in Erwägung gezogen. Warum nicht? Weil die verwendete Methodik des Planungsbüros leider eben NICHT die vorhandenen individuellen Bedingungen vor Ort korrekt abbildet. Auch hier ist die Vorgehenssystematik schlecht, der bauliche Zustand nicht richtig der Realität entsprechend berücksichtigt worden.	Das Beteiligungsverfahren im Rahmen der Lärmaktionsplanung dient u.a. auch dazu, dass die Planaufstellende Kommune über die Lärmbelastung vor Ort unterrichtet wird. Niemand kennt die Lärmbelastung so gut, wie die Menschen vor Ort selbst. Die Betroffenen können häufig Lärmquellen und -ursachen mitteilen, die bei der Lärmkartierung und der Lärmpegelberechnung nicht ermittelt werden können (punktuell gesteigerte Geschwindigkeitsverstöße, lockere oder abgesenkte Kanaldeckel, Schleichwege usw.).
VII.18			7. Verdrängungsdruck: Entgegen allen Behauptungen wie in allen Lärmaktionsplänen so auch in diesen zeigt das Beispiel aus dem Bodenseekreis und der dortigen 30km/h auch tagsüber in Hagnau, das es eben sehr wohl zu einem massiven Verdrängungsdruck kommt. Insbesondere dann, wenn die 30 km/h Anordnung auch tagsüber gelten soll. Dort führen bekanntermaßen die Maßnahmen seitdem zum einen zu Dauerstau und eben nicht zu einem höheren Verkehrsfluss. Ferner zu einem massiven Ausweichverkehr. Hauptverkehrsstraßen erfüllen eine überaus wichtige Funktion im innerörtlichen Straßennetz. Auf ihnen soll ein Großteil des Kfz-Verkehrs gebündelt werden. Dazu muss das Netz der Hauptverkehrsstraßen leistungsfähig und attraktiv sein, sodass Schleichverkehr durch Wohngebiete vermieden wird. Auf Hauptverkehrsstraßen ist Tempo 30 daher in der Regel nicht sinnvoll. Auch in Steißlingen würde dies zu einem Ausweichverkehr in die Wohngebiete führen (Friedhofstraße	Gemeint ist sicher hier die Gemeinde Hagnau mit der Ortsdurchfahrt B 31 Hagnau. Die beobachteten Stauerscheinungen in der OD Hagnau ergeben sich durch die maximalen Verkehrsbelastungen, welche um ein Vielfaches höher als die in Steißlingen sind. Durch eine innerörtliche Beschränkung von 30 km/h auf der L 223 OD Steißlingen sind keine relevanten Störungen des Verkehrsflusses zu erwarten.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.19			aber auch großräumig über Wahlwies und Stahringen). Daher steht die Maßnahme in keinem angemessenen Verhältnis. Ein wesentliches Ziel der Straßenverkehrsplanung ist es, die Verkehrsströme auf leistungsfähigen Straßen zu bündeln, um so sensible Wohngebiete vom Autoverkehr zu entlasten. Sinkt die Attraktivität dieser Straßen, z. B. durch Staus oder längere Reisezeiten, nutzen die Autofahrer vermehrt Abkürzungen auf den Nebenstraßen. Dadurch entsteht unerwünschter Schleichverkehr durch Wohngebiete – mit negativen Folgen im Hinblick auf die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie auf die Verkehrssicherheit. In Bremen wurde 2014 ein Aktionsplan zur Lärminderung erarbeitet. Auch Tempo 30 wurde dabei als Maßnahme diskutiert. Auf zahlreichen Streckenabschnitten konnte die Anordnung von Tempo 30 wegen unerwünschter Verlagerungseffekte auf andere Straßen nicht empfohlen werden (5 Bremische Bürgerschaft, Drucksache 18/622 S vom 21.10.2014).	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung Bremen wurden mithilfe eines Verkehrsmodells geprüft, ob starke Verlagerungswirkungen der Verkehre bei ganztägiger Anordnung von Tempo 30 ein Ausschlusskriterium darstellen können. Mittlere bis kleine Verkehrsverlagerungen, die jedoch die rechnerische Erheblichkeitsschwelle (Verlagerung bis 25 % bzw. Wirkung bis 1 dB(A)) nicht überschreiten, wurden dabei als akzeptabel eingestuft. Grundsätzlich kann das Straßenverkehrsnetz und das Verkehrsaufkommen der Stadtgemeinde Bremen nicht mit dem der Gemeinde Steißlingen verglichen werden.
VII.20			8. Reisezeit: Tempo 30 erhöht die Reisezeit um 67%, also Zweidrittel. Die Angaben im Steißlinger Plan sind nicht in Alleinstellung zu betrachten. Fast alle Orte im Kreis Konstanz träumen von 30 km/h in der	Das ist korrekt. Unter der Annahme einer Konstantfahrt mit der maximal zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 anstatt 50 km/h erhöht sich die Reisezeit um <u>maximal</u> 67%. Also ein sog. Worst-Case-Szenario.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.21			Ortsdurchfahrt. Aufgrund überall fehlender Ortsumfahrungen summiert sich die Verlängerung der Fahrzeit für bestimmte Berufspendlergruppen erheblich. Zusätzliche zu erwartende Stauzeiten noch gar nicht berücksichtigt.	Siehe Wertung unter VII.18
VII.22			Ebenso nimmt die Verweildauer im Ort zu, ein Einbiegen für Steißlinger durch den zu erwartenden noch größeren Stau im Berufsverkehr würde erschwert werden, der Verkehrsfluss wie in Hagnau massiv gestört werden und im Berufsverkehr würde es im Ortseingangsbereich zu stärkeren Stockungen kommen. Diese Faktenlage dank jahrelanger Erfahrung die man im Bodenseekreis sammeln konnte einfach weiterhin in neuen Lärmplänen als angeblich nicht existent zu leugnen zeugt ebenso wenig von wenig realistischer Systematik beim Erstellen des Planes. Derartige Äußerungen scheinen wohl mehr politisch motiviert als fachlich begründet.	Die örtlichen Verhältnisse entlang der B 31 Hagnau sind nicht übertragbar bei der Betrachtung der L 223 OD Steißlingen / L 226 Lange Straße.
VII.23			9. angeblich höhere Sicherheit Steißlingen ist kein Unfallschwerpunkt! Wo kaum Unfälle wird es auch mit 30 km/h nicht weniger geben können! Diese unsachliche Argumentation ist äußerst polemisch und spielt unnötig mit den Ängsten der Bürger ohne, dass dies sachlich oder gar wissenschaftlich Hand und Fuß hätte.	Die Ortsdurchfahrt Steißlingen wird im Bericht zum Lärmaktionsplan nicht als Unfallschwerpunkt bezeichnet. Vielmehr wird in der Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkung darauf abgezielt, dass der Reaktions- und Bremsweg bei Tempo 30 kürzer ist als bei Tempo 50, das Queren der Fahrbahn für den Langsamverkehr sicherer ist und die Qualität und Sicherheit des Zugangs zu den Haltestellen des ÖPNV für die Fahrgäste verbessert werden (vgl. Fachbeitrag von Prof. Dr.-Ing. H. Topp, Institut für Mobilität & Verkehr, TU Kaiserslautern zum Thema: „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen mit Wohnnutzung“ in: Straßenverkehrstechnik 1/2014, Seite 23-30).

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.24			Bereits vor 15 Jahren wies ein BASt-Forschungsprojekt (Retzko, H. G./Korda, C.: Auswirkungen unterschiedlicher zulässiger Höchstgeschwindigkeiten auf städtischen Verkehrsstraßen; Berichte der BASt, Verkehrstechnik, Heft V65, Bergisch-Gladbach, 1999) nach, dass Tempo 30 im Gegensatz zu Tempo 50 keine signifikanten Verbesserungen der Verkehrssicherheit von Hauptverkehrsstraßen bewirkt. Der Effekt von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf die Verkehrssicherheit ist vor allem deshalb so gering, weil sich Unfälle meist auf die Knotenpunkte konzentrieren. Dort herrscht systembedingt ohnehin ein schon geringeres Geschwindigkeitsniveau vor als auf der freien Strecke.	Die benannte Studie der BASt sehen wir als überholt an. Eine aktuellere Studie sei hier benannt: Umweltbundesamt „Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, Nov. 2016.
VII.25			10. Laut Lärmaktionsplan verursacht ein LKW so viel Lärm wie 20 PKW. Dieses Problem ist hausgemacht! Durch die Ansiedlung der Firma Dachser hat dieser LKW-Verkehr massiv zugenommen. Im Bericht aus dem Gemeinderat vom 14.10.2019 heißt es „Bürgermeister Mors erwidert, dass diese normalerweise direkt vom Gewerbegebiet über die Autobahn und nicht durch den Ortskern fahren.“ Was heißt normalerweise in diesem Zusammenhang? Fakt ist in Wahrheit, dass diese Ausrede keine Substanz hat. Fakt ist hingegen, dass mir morgens auf dem Weg von Eigeltingen nach Radolfzell TÄGLICH mehrere LKW der Firma Dachser entgegenkommen bzw. in gleicher Richtung	Bei einem Lkw-Durchfahrverbot in der Ortsdurchfahrt Steißlingen muss der regionale und überregionale Verkehr auf das höherrangige Straßennetz verlagert werden.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.26			unterwegs sind. Mir scheint eher unter „normalerweise“ versteht die Firma Dachser, Maut zu sparen um jeden Cent egal wo und egal wie. Ein LKW-Fahrverbot würde daher eine viel größere Wirkung entfalten, da mittlerweile auch die Anwohner der Hauptstraße in Eigeltingen wenig begeistert ist, von der Ansiedlungspolitik in Steißlingen und der massiven LKW-Zunahme in Eigeltingen, vornehmlich durch die Firma Dachser verursacht! 11. Ausbau Gewerbegebiet Immer größer wird das Gewerbegebiet. Allein die Ansiedlung der Firma Rafi brachte einige hundert Arbeitsplätze nach Steißlingen OHNE auch nur ansatzweise für entsprechenden Wohnraum zu sorgen. Dass die Arbeitnehmer nun im Hinterland wohnen (müssen) und nun durch Steißlingen fahren, liegt wohl in der Natur der Sache.	Die gewerbliche Entwicklung und deren Auswirkungen ist ein regionales Thema und kann daher nicht als Steißlinger Ursache beschrieben werden.
VII.27			Ich fordere daher das Landratsamt auf, einen Ausbaustopp zu verhängen für das Gewerbegebiet Steißlingen, bis die Gemeinde einen adäquaten Wohnbebauungsplan vorlegen kann, insbesondere mit bezahlbaren Mietwohnungen!!!! Fazit: Der Lärmaktionsplan ist abzulehnen. Er entfaltet praktisch keine positive Wirkung aber in vielfacher Hinsicht gar eine negative Wirkung, vor allem durch mehr Stau, Verdrängungseffekte etc.	Kein Thema der Lärmaktionsplanung. Die Gemeinde nimmt die Aufgabe der Ermittlung und Bereitstellung des Wohnflächenbedarfs wahr. Auch die Entwicklung neuer Baugebiete oder die Förderung des Ausbaus von Mietwohnungen führen zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit verbunden zu einer Erhöhung der Lärmbelastung in Steißlingen und der Region. Umso wichtiger ist die Umsetzung der Ziele des Lärmaktionsplans.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.28		13.07.2020	Wie werden die Lärmwerte ermittelt? Messung vor Ort oder Simulation?	Die Verfahrensvorgaben der 34. BImSchV zur Lärmkartierung und Aktionsplanung sind zu berücksichtigen (VBUS – Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen und VBEB – Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm). Messungen von Straßenverkehrslärm sind gemäß VBUS nicht vorgesehen und mit den Vorgaben der Umgebungslärmrichtlinie auch nicht zu vereinbaren. Die Lärmpegel der Hauptwohngebäude L 223 OD Steißlingen und L 226 Lange Straße wurden mit der schalltechnischen Berechnungssoftware „Soundplan“ ermittelt.
VII.29			Sofern erneut nur durch Computersimulation hätte ich weitere Fragen? Wie werden bereits existierende baulich bedingte Langsamfahrstellen berücksichtigt (Kreisverkehr, parkende Autos etc.)? Inwieweit wird der bauliche Zustand der Straße berücksichtigt (schlecht eingebaute Kanaldeckel, schadhafter Belag etc.)?	
VII.30		14.07.2020	Welche Software kann jedwede erdenkliche Vor-Ort-Situation korrekt simulieren?	Die schalltechnische Berechnungssoftware „Soundplan“ simuliert die Vor-Ort-Situation. Zu deren Ermittlung werden die rechtlichen Vorgaben angewandt.
VII.31			Welche Annahmen wurden getroffen bzgl. der Geschwindigkeit des Verkehrs? Die durch Straßenbauart und Eigenart reelle Geschwindigkeit oder einfach die maximal zulässige Geschwindigkeit?	Bei der Berechnung der Lärmwerte werden, neben weiteren Faktoren, die maximal zulässigen Geschwindigkeiten zu Grunde gelegt. Die Berechnungsmethoden hierzu sind in Kapitel 5 des Berichts näher erläutert.