

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	RP Tübingen	17.11.2020	<p>ein Bürger Ihrer Stadt hat sich an Herrn Verkehrsminister Herrmann gewandt wegen einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31 aus Lärmschutzgründen. Das Verkehrsministerium hat das Regierungspräsidium um Stellungnahme gebeten.</p> <p>Nun findet sich auf Ihrer Homepage nur der Entwurf eines Lärmaktionsplans von 2013, in dem vom Ingenieurbüro als eine Maßnahme eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h auf der B 31 Ortsumfahrung vorgeschlagen wurde. Am Ende des Entwurfs steht auf Seite 49:</p> <p>2.8.3 Auswahl der einzelnen Maßnahmen = Ergebnis des Planaufstellungsverfahrens (verwaltungsinterne Willensbildung; Resultate Öffentlichkeitsbeteiligung; Ergebnisse Beteiligung der Fachbehörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange) 3 Maßnahmen = konkreter Inhalt des am Ende des Planaufstellungsverfahrens vom Gemeinderat zu beschließenden Lärmaktionsplanes.</p> <p>Was vom Gemeinderat konkret beschlossen wurde, lässt sich der Homepage leider nicht entnehmen.</p> <p>Ich wäre Ihnen daher dankbar, wenn Sie mir möglichst bald den abschließenden Beschluss des Gemeinderats zum Lärmaktionsplan übersenden könnten.</p>	<p>Die Stellungnahme erfolgte außerhalb des Beteiligungsverfahrens, wird aber zur Information beigelegt und gewertet.</p> <p>Zwischenzeitlich wird der vorliegende Lärmaktionsplan der Stufe 3 erstellt (Fortschreibung des Plans aus 2013).</p> <p>Wird mit dem LAP Stufe 3 nach formalem Beschluss des Gemeinderats (voraussichtlich November 2021) nachgeholt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Außerdem sollte ich wissen, ob eine Überprüfung des Lärmaktionsplans, bzw. gegebenenfalls eine Fortschreibung in Arbeit ist und wenn ja, mit welchem Zeitplan.</p> <p>Bei Betrachtung der aktuellen Lärmkartierung der Landesanstalt für Umwelt liegen allerdings entlang der B 31 keine Wohngebäude über den Auslösewerten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts (mit Ausnahme nachts die Reihenhäuser Im Heppach), so dass auch nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg vom 17.07.2018 eine lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31 nicht in Betracht kommt.</p>	<p>Im Rechengebiet B31 werden 0 / 10 Betroffenheiten über 65 / 55 dB(A) ermittelt. Es werden keine Maßnahmen vorgesehen.</p>
II.	RP Tübingen	17.11.2020	<p>Es versteht sich von selbst, dass eine Bürgerversammlung nur durchgeführt werden kann, wenn die Pandemie es zulässt. Aber man könnte den Entwurf auch im Internet veröffentlichen und in der Tageszeitung darauf hinweisen, dass die Bürger sich dort informieren und sich dann dazu äußern können. Viele Kommunen machen das bei Lärmaktionsplänen wie bei Bebauungsplänen.</p> <p>Wie schon in meiner ersten Mail geschrieben, gehe ich nicht davon aus, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 31 in Betracht kommt.</p> <p>Denn auch wenn das Ermessen für Wohngebiete bereits ab Lärmpegeln von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts beginnt, wird die Geschwindigkeit auf einer Hauptverkehrsstraße im Hinblick auf deren Verkehrsbedeutung und den Verkehrsfluss - wie im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums geschrieben –</p>	<p>Die Stellungnahme erfolgte außerhalb des Beteiligungsverfahrens, wird aber zur Information beigelegt und gewertet.</p> <p>Unter Beachtung der Corona-Schutzregeln konnte am 31. August 2021 eine Bürgerinformations-Veranstaltung in der Sommerhalle durchgeführt werden.</p> <p>Der LAP Stufe 3 enthält keine zusätzliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B31.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>erst ab den gesundheitskritischen Werten von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts beschränkt. Das gilt besonders, wenn es sich um eine Umgehungsstraße handelt.</p> <p>Die LDen-Lärmwerte sind für die Lärmpegel tags in RLS90-Werte umzurechnen, d.h. bei Bundesstraßen sind 2 dB(A) abzuziehen. Auf Hauptverkehrsstraßen kommen Geschwindigkeitsbeschränkungen also nur in Betracht, wenn der LDen-Wert bei 67 dB(A) und/oder der LNight-Wert bei 55 dB(A) liegt.</p> <p>Beschränkt wird zudem nur dort, wo betroffene Wohngebäude liegen. An der Seniorenresidenz sind 65/55 dB(A) nicht überschritten. An einem kurzen Abschnitt im Bereich bei den Reihenhäusern Im Heppach sind nach der Kartierung der LUBW 55 dB(A) nachts überschritten, jedoch lohnt sich dort eine Beschränkung nicht, weil dann davor runtergebremst und danach wieder Gas gegeben wird. In der Präsentation von Herrn Wahl ist diese kurze Strecke nicht dargestellt. Auch die Zahl der Betroffenen dürfte an beiden Strecken sehr gering sein.</p> <p>Übrigens ist der Lärmaktionsplan nur für die Straßen verbindlich, die kartiert werden mussten, also Bundes- und Landesstraßen mit einem DTV höher als 8.200 Kfz/Tag. Allerdings folgen die Verkehrsbehörden in der Regel den Abwägungsüberlegungen der Städte und Gemeinde auch bei anderen Straßen, wenn diese Abwägung keine Fehler aufweist und alle Kriterien nach dem Kooperationserlass des Verkehrsministeriums berücksichtigen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.	Gemeinde Immenstaad	17.09.2021	Seitens der Gemeinde Immenstaad gibt es keine Einwände.	Kenntnisnahme.
IV.	Gemeinde Bermatingen	13.09.2021	da sich keine Auswirkungen für die Gemeinde Bermatingen ergeben, bestehen aus unserer Sicht keine Einwände oder Anregungen für den LAP Meersburg.	Kenntnisnahme.
V.	LRA Bodenseekreis	17.09.2021	<p>Im Entwurf des Berichts werden in Kapitel 7.1, „Kartierungsumfang und verkehrliche Grundlagen“, bei der K 7783 Daisendorfer Straße ein durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV) von 9814 Kfz/24h und ein Schwerverkehrsanteil (SV, Lkw/24h) von 2,5 % angegeben. Die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring der SVZ-Zählstellenummer 8221/1203 nördlich Daisendorf/Gebhardsweiler aus dem Jahre 2019 weist einen DTV (Kfz/24h) von 3947 Fahrzeugen und einen SV Anteil von 0,56 % aus.</p> <p>Für die K 7749 Mesmerstraße wird im Bericht ein DTV (Kfz/24h) von 2216 Fahrzeugen und ein SV-Anteil von 4,8 % angegeben.</p> <p>Die Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring der SVZ-Zählstellenummer 8221/1206 nördlich Baitenhausen aus dem Jahre 2019 weist einen DTV (Kfz/24h) von 1254 Fahrzeugen und einen SV Anteil von 1,75 % aus.</p> <p>Die Gesamtverkehrsstärke und Schwerverkehrsanteile wirken sich auf die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Betroffenheiten aus. Aufgrund der oben genannten, sich wesentlich unterscheidenden DTV-Stärken an der K 7783 und K 7749, kann eine ermessensfehlerfreie Entscheidung nicht getroffen werden. Wir bitten daher die Erfassung des Sachverhaltes nicht auf die Verkehrsuntersuchung vom Büro Modus Consult</p>	<p>Wir weisen darauf hin, dass die vom LRA benannte Zählstelle 8221 1203 ca. 4 km von der untersuchten Daisendorfer Str. in Meersburg entfernt liegt. Die SVZ-Zahlen der Zählstellen sind seit 2013 lediglich fortgeschrieben oder hochgerechnet. Zwischen der Zählstelle und der Daisendorfer Str. bestehen einige Zufahrten, welche den Kfz/24h erhöhen. Die Zählung von Modus-Consult stellt die im Lärmaktionsplan zu untersuchenden Knotenpunkte hoch aufgelöst dar. Es besteht kein Grund die Richtigkeit dieser Zählung in Frage zu stellen.</p> <p>Das gleiche gilt analog für die Zählstelle 8221 1206 nördlich Baitenhausen.</p> <p>Wir widersprechen deshalb der Beanstandung der Verkehrszahlen von Seiten des LRA und weisen darauf hin, dass die für die Lärmaktionsplanung berechneten Verkehrszahlen zur Berechnung der belasteten Einwohner in Meersburg valide sind.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>aus dem Jahre 2016 multipliziert um einen Faktor aus dem Verkehrsmonitoring 2018 zu stützen, sondern die mittlerweile vorhandene aktuelleren Werte 2019 zugrunde zu legen.</p> <p>Die Straßenverkehrsbehörden sind durch § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1b Nr. 5, Abs. 9 StVO i. V. m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV dazu ermächtigt, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Für verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind die Grenzwerte 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts nach RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) bzw. den von VBUS (vorläufige Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm an Straßen) umgerechneten Werten zu beachten. Bei der rechtlichen Beurteilung ist außerdem der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 29.10.2018 maßgebend sowie das Urteils des Verwaltungsgerichtshofes Baden-Württemberg (Gemeinde Uhldingen-Mühlhofen./Land Baden-Württemberg - AZ 10 S 2449/17).</p> <p>Die in Ihrem Berichtsentwurf vom 30.04.2021 vorgesehenen Maßnahmen werden derzeit auf der Basis der vorgelegten Werte des Planungsbüros Rapp verkehrsrechtlich im Einzelnen wie folgt beurteilt, sollten nach Berücksichtigung der aktuellen DTV-Werte neue Kenntnisse vorliegen, wären diese erneut zu prüfen:</p> <p><u>K 7749 Mesmerstraße</u> Grundlegend werden Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund der Gesundheitsgefährdung durch Lärm</p>	<p>Siehe Wertung oben.</p> <p>Kooperationserlass 2018: 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).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>auf Durchgangsstraßen angeordnet, welche ein jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 3 Millionen Fahrzeugen (Referenz-DTV ca. 8.200) haben. Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung sieht vor, auch weniger belastete Straße miteinzubeziehen. Die K7749 hat auf Höhe Baitenhausen einen DTV von lediglich 1.254 Fahrzeugen (2019). Es ist davon auszugehen, dass der DTV im unteren Bereich der Mesmerstraße nicht höher sein wird. Da die Strecke jedoch lediglich 15% des als Referenz herangezogenen DTV von 8.200 Fahrzeugen aufweist, wird diese nicht als relevant erachtet.</p> <p><u>K 7783 Daisendorfer Straße</u> Um die Situation und ihre Verhältnismäßigkeit besser beurteilen zu können wäre eine exaktere und nachvollziehbarere Angabe des DTV wünschenswert. Zur weiteren Prüfung, ob hier verkehrsrechtliche Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan umzusetzen sind, bedarf es einer Gebäudelärmkarte (bei ganztägigen Geschwindigkeitsbegrenzungen mit je Tages- und Nachtlärmpegeln) nach RLS90 in 1 dB(A)-Schritten mit Eintragung der Betroffenen nach VBEB bei jedem Gebäude. Da in besagtem Streckenabschnitt ein Gefälle vorliegt, kann nicht mit einer Akzeptanz einer ganztägigen Geschwindigkeitsreduzierung gerechnet werden. Des Weiteren sollten die Auswirkungen auf die angrenzenden Straßen berücksichtigt werden. Durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Daisendorfer Straße könnte es zu ggf. ungewünschten Verkehrsverlagerungen kommen.</p>	<p>Zur Thematik der Verkehrsbelastung siehe oben. Die Lage der SVZ-Zählstelle ist nicht repräsentativ für die Ortslage.</p> <p>Maßgebend für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist die Anzahl der Betroffenen nach BEB, welche einer Gefahrenlage nach § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1b Nr. 5, Abs. 9 StVO über den Grenzwerten 65 dB(A) tags bzw. 55 dB(A) nachts ausgesetzt sind. Dies ist in der Mesmerstraße nachgewiesen. Die Verkehrsstärke als Größe ist für sich genommen kein Bewertungskriterium.</p> <p>Die Herleitung für die Verkehrszahlen können gerne von uns für das LRA aufbereitet werden.</p> <p>Den Anforderungen des LRA werden durch die beigelegten Gebäudelärmkarten (Anlagen 3 und 4) umfassend erbracht. Die Bewohnerzahlen können in den Gebäudelärmkarten gebäudescharf eingesehen werden. Die Betroffenenanzahlen nach BEB können im Bericht unter Abschnitt 7.3 eingesehen werden.</p> <p>Wie in Abschnitt 12.1 aus dem Bericht zum Lärmaktionsplan beschrieben, wird es durch die Geschwindigkeitsbeschränkung keine Verkehrsverlagerungseffekte geben. Im Rahmen der Abwägung der Lärmaktionsplanung kommt das Gutachten zum Schluss, dass durch den mittleren Zeitverlust von 50 Sekunden bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h keine Verdrängungseffekte zu erwarten sind. Dies hängt mit dem geringen Zeitverlust sowie mit der Nicht-</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>gen in Wohngebiete kommen, da insbesondere Ortskundige die etwas kürzere Strecke über die Kronenstraße und den Allmendweg noch häufiger nutzen werden.</p> <p><u>B 33 Stettener Straße</u> Eine Verringerung der Lärmbetroffenheit für lediglich 31% der Betroffenen bei 55 dB(A) und 66,6% der Betroffenen bei 60 dB(A) wird als grenzwertig angesehen, gerade in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit. Gegen die 57 Betroffenen bei Nacht (>55 dB(A)) stehen schließlich 889 Fahrzeugführende (8% DTV 2019). Des Weiteren ist aufgrund der lockeren Bebauung, der extrem breiten Fahrbahn im Bereich Mesmer-/Daisendorfer Straße sowie der Abschüssigkeit nicht mit einer Akzeptanz und Durchsetzbarkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu rechnen.</p> <p>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. Dabei müssen sowohl für die Beurteilung von Einzelfällen als auch generell bei der koordinierten Aufstellung der Lärmaktionspläne in der Region einheitliche und nachvollziehbare Lärmbelastungen als Begründung für die Anordnung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zugrunde gelegt werden.</p> <p>Im vorgelegten Berichtsentwurf liegt der Lärmpegel bei 16 Betroffenen über den Pflichtwerten zum Einschreiten (siehe Tabelle 2). Durch die vorgeschlagene</p>	<p>Verfügbarkeit von zeitgleichen Alternativrouten zusammen. Im nachgeordneten Straßennetz gilt heute bereits größtenteils Tempo 30 ganztags, so dass eine Verkehrsverlagerung als unwahrscheinlich angesehen werden kann.</p> <p>Eine Halbierung der Betroffenen > 55 dB(A)/Nacht ist nach unserer Auffassung Verhältnismäßig. Deshalb ist die Maßnahme nach ermessensfehlerfreier Abwägung mit den Tatbestandsvoraussetzungen der Gefahrenlage für 57 Betroffene anzuordnen.</p> <p>Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Lärmaktionsplanung ange-regt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>nen Maßnahmen wäre zwar eine theoretische Lärm-minderung denkbar, in Anbetracht der Verhältnismäßigkeit der Betroffenen zu den Fahrzeugführenden sowie geografischen Gegebenheiten, werden die vorgelegten Lärm-minderungsmaßnahmen zwar als tragbar jedoch äußerst grenzwertig betrachtet. Eine Durchsetzung und Akzeptanz der getroffenen Maßnahmen in der Öffentlichkeit wird in Frage gestellt.</p> <p>Nach Anpassung des Entwurfes auf der Basis aktueller Zahlen bitten wir den Bericht mit angepasster Bewertung erneut zur Beurteilung vorzulegen.</p>	<p>Durch die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen wird die Lebensqualität einer Vielzahl von Anwohner gesteigert. Auch Anwohner unter den besagten Pflicht- bzw. Auslösewerten profitieren von einer Geschwindigkeitsbeschränkung.</p> <p>Eine Anpassung der Untersuchung wird als nicht erforderlich angesehen.</p>
VI.	Stadt Markdorf	24.08.2021	<p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird seitens der Stadt Markdorf begrüßt. Die Stadt Markdorf erhebt gegen die Planung keine Bedenken.</p> <p>Es wird davon ausgegangen, dass sich aus der Planung keine nachteiligen Auswirkungen für die Stadt Markdorf ergeben.</p>	Kenntnisnahme.
VII.	Regionalverbund Bodensee-Oberschwaben	16.08.2021	<p>Der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben begrüßt und unterstützt das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Stadt Meersburg. Anregungen und/oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Konzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.</p>	Kenntnisnahme.
VIII.	RP Tübingen	19.08.2021	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit, zum Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Meersburg, Stufe 3 Stellung zu nehmen.</p> <p>Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab:</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Meersburg, Stufe 3 (Stand: 30. April 2021) werden mehrere Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. In Kapitel 13, Seite 45 werden die Lärminderungsmaßnahmen, aufgelistet.</p> <p>Das RP Tübingen als Straßenbaulastträger ist zuständig für den Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge entlang der B 33 als auch für passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.</p> <p>Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen den Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen prüfen.</p> <p>Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt.</p> <p>Nach Auskunft des zuständigen Baureferates sind entlang der B 33, in Meersburg zurzeit keine Belagsmaßnahmen im Bauprogramm enthalten. Die Erneuerung</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>des Fahrbahnbelages ist mittel- bis langfristig vorgesehen.</p> <p>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung Die Stadt Meersburg möchte die Eigentümer von stark belasteten Wohngebäuden bei der Antragstellung im Rahmen der Lärmsanierung bezüglich Bezuschussung von Lärmschutzfenstern unterstützen.</p> <p>Lärmindernde Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind grundsätzlich möglich. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind.</p> <p>Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Die berechneten Emissionspegel können je nach Richtlinie voneinander abweichen.</p> <p>Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation können beim Regierungspräsidium Tübingen unter folgender Adresse gestellt werden:</p> <p>Regierungspräsidium Tübingen Referat 45 Postfach 2666 72016 Tübingen</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Des Weiteren können Hinweise, Informationen und Antragsunterlagen im Internet unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/ThemenA/erkehr/Laerm/Seiten/default.asDX heruntergeladen werden.</p> <p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir zu den vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie folgt Stellung:</p> <p>Nach § 45 Abs.1 Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder verbieten, auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt.</p> <p>Da es keine festgelegten Lärmgrenzwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt, können nach der Rechtsprechung die Grenzwerte aus der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung für die Straßenplanung, als Orientierungswerte angesehen werden. Liegen die Lärmpegel über diesen Grenzwerten, ist bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Abwägung der Stadt/Gemeinde erforderlich.</p> <p>Auch die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr stellen nach der Rechtsprechung eine Orientierungshilfe</p>	<p>Bekannt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>dar. Laut Bundesverwaltungsgericht kann sich bei Überschreiten dieser Werte das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.</p> <p>Der aktualisierte Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 mit Ergänzung vom 13.04.2021 ist auf der Basis dieser Rechtsprechung als Anleitung zur Ermessensausübung anzusehen, damit lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden.</p> <p>Nach dem Kooperationserlass verdichtet sich in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten das Ermessen, wenn etliche Anwohner von Lärmpegeln über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind, in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Nur wenn die Maßnahmen aus Gründen der Luftreinhaltung, der Leistungsfähigkeit der Straße oder wegen Verkehrsverlagerungen nachweisbar zu erheblichen Nachteilen führen würden, kann davon abgesehen werden.</p> <p>Bei Werten ab 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts ist bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen, dass diese Werte im gesundheitskritischen Bereich liegen, d.h. in der Regel werden verkehrsrechtliche Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen bei einer im Übrigen sorgfältigen Abwägung ab diesen Werten in Betracht kommen.</p> <p>In diese Abwägung sind alle relevanten Belange einzustellen, also neben dem Interesse der Anwohner, von unzumutbarem Verkehrslärm verschont zu bleiben, auch die Verkehrsfunktion der Straße (überregionale</p>	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße, Staugefahr). Beschränkungen kommen grundsätzlich nur dort in Betracht, wo Menschen wohnen. Strecken bis maximal 300m, an denen niemand wohnt oder wo die Lärmpegel unter 65/55 dB(A) liegen, zwischen bewohnten, lärmbelasteten Strecken können einbezogen werden. Außerdem sind anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fußgänger- und Radverkehr und der Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) zu berücksichtigen. Auch die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer kann eine Rolle spielen: Wo die Wohngebäude von der Straße aus nicht zu sehen sind, versteht der Verkehrsteilnehmer nicht, warum er aus Lärmschutzgründen langsamer fahren soll. Zudem kommt es darauf an, wie stark die Maßnahme den Lärmpegel reduziert.</p> <p>Die Abwägungsüberlegungen müssen sich aus dem Lärmaktionsplan ergeben, aber zumindest dem Gemeinderatsbeschluss (-Protokoll) über den Lärmaktionsplan entnommen werden können.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der B 33 Stettener Straße von der Einmündung K 7783 bis zum Kreisverkehrsplatz am östlichen Ortsausgang: Im Hinblick auf die hohe Zahl Betroffener nachts, die Höhe der Lärmpegel, die nachts deutlich geringere Verkehrsstärke und damit geringe Zahl betroffener Verkehrsteilnehmer sowie die auf den Seiten 35 bis 38 erfolgte Abwägung erscheint diese Maßnahme verhältnismäßig.</p>	<p>Wird zugestimmt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts auf der K 7749 Mesmerstraße zwischen der B 33 Stettener Straße und dem Einmündungsbereich Sonnhalde/ von Laßberg-Straße: Hier sind nur vier Gebäude im Bereich der Einmündung der Mesmerstraße in die Stettener Straße (ca. 50 m) und vier Gebäude im Bereich der Einmündungen Sonnhalde/ von Laßberg-Straße (65 m) Lärmpegeln nachts über 55 dB(A) ausgesetzt. Dazwischen befindet sich eine Strecke von ca. 150 m Länge, an der keine Überschreitungen von 55 dB(A) bestehen. Zwar können nach dem Kooperationserlass Strecken bis zu 300 m einbezogen werden, wenn sie sich zwischen zu beschränkenden Abschnitten befinden. Hier wäre die einzubeziehende Strecke, an der die Beschränkung nicht zu rechtfertigen wäre, aber länger als die beiden angrenzenden Strecken zusammen. Insofern bestehen gewisse Zweifel daran, ob die Beschränkung verhältnismäßig ist. Andererseits ist nur eine nächtliche Beschränkung beabsichtigt, so dass wenige Verkehrsteilnehmer betroffen wären.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags auf 30 km/h auf der K 7783 Daisendorfer Straße: Im Hinblick auf die hohe Zahl Betroffener, die entlang der gesamten Strecke tags und nachts gesundheitskritischen Lärmpegeln ausgesetzt sind, und die Abwägung auf S. 39-41 des Lärmaktionsplans, erscheint die Beschränkung verhältnismäßig.</p> <p>Für die Zustimmung zur Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan gemäß der VwV des Bundes zu § 45 Abs.1 bis 1e StVO V.</p>	<p>Zitat RP Tübingen (siehe oben): Da es keine festgelegten Lärmgrenzwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt, können nach der Rechtsprechung die Grenzwerte aus der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung für die Straßenplanung, als Orientierungswerte angesehen werden. Liegen die Lärmpegel über diesen Grenzwerten, ist bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Abwägung der Stadt/Gemeinde erforderlich.</p> <p>Die kommunale Abwägung berücksichtigt die Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV (Wohngebiete). Die Abwägung mit den verkehrlichen Belangen ergibt eine Beschränkung der Maßnahme 30 km/h auf die Nachtzeit.</p> <p>Wird begrüßt.</p> <p>Siehe Anlagen des Lärmaktionsplans.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>i.V.m. VwV IM StVO zu § 45 2.3 bedarf es dann einer Gebäudelärmkarte (bei ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung je einer mit den Tages- und Nachtlärmpegeln) nach RLS90 in 1 dB(A)-Schritten mit Eintragung der Zahl der Betroffenen nach VBEB bei jedem Gebäude.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist gewünscht.</p>	<p>Eine weitere Beteiligung im Verfahren ist nicht vorgesehen. Das RP Tübingen wird als TÖB über den Beschluss des LAP informiert. Die Stadt wird einen Antrag auf verkehrsrechtliche Anordnung der Maßnahmen stellen.</p>
IX.	Polizeipräsidium Freiburg	12.08.2021	<p>nachfolgende Stellungnahme aus verkehrspolizeilicher Sicht:</p> <p>nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Stettener Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eine Verringerung der Lärmbetroffenheit für lediglich rund 31% der Betroffenen bei 55 dB(A) und 66,6% der Betroffenen bei 60 dB(A) wird als grenzwertig angesehen (Verhältnismäßigkeit) [siehe Ziffer 12.1 – Stettener Straße]. <ul style="list-style-type: none"> o Dagegen stehen immerhin 889 Fahrzeugführer (8% bei 11.118 DTV [2019]) • Aufgrund der lockeren Bebauung, der extrem breiten Fahrbahn im Bereich Mesmer-/Daisendorfer Straße sowie der Abschüssigkeit ist nicht mit einer Akzeptanz (Durchsetzbarkeit) einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu rechnen. <p>nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Mesmerstraße</p>	<p>Eine Halbierung der Betroffenen > 55 dB(A)/Nacht ist nach unserer Auffassung Verhältnismäßig. Deshalb ist die Maßnahme nach ermessensfehlerfreier Abwägung mit den Tatbestandsvoraussetzungen der Gefahrenlage für 57 Betroffene anzuordnen. (Siehe Stellungnahme V.)</p> <p>Zu Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wird im Bericht zur Lärmaktionsplanung angeregt. (Siehe Stellungnahme V.)</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund der „Gefahr“ Lärm auf Durchgangsstraßen angeordnet, welche ein Jährliches Verkehrsaufkommen von mehr als 3.000.000 Fahrzeugen (DTV ca. 8.200) haben. • Die K7749 hat auf Höhe Baitenhausen eine DTV [2019] von lediglich 1254 Fahrzeugen. Es ist davon auszugehen, dass die DTV im unteren Bereich der Mesmerstraße nicht eklatant höher ist. • Der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung sieht von auch weniger belastete Straße miteinzubeziehen. <ul style="list-style-type: none"> o Eine Strecke die weniger als 20 % dieser DTV (8.200) aufweist, wird von hiesiger als nicht relevant erachtet. <p>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in der Daisendorfer Straße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hier wäre eine exakte und nachvollziehbare DTV wünschenswert. • Insbesondere aufgrund des Gefälles ist nicht mit einer Akzeptanz einer Geschwindigkeitsbeschränkung zu rechnen. • Mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Daisendorfer Straße könnte – insbesondere für Anwohner aus Daisendorf und des nordwestlichen Meersburgs – die etwas kürzere Strecke über die Kronenstraße und des Allmendweges interessant werden. 	<p>Die Verkehrsstärke als Größe ist für sich genommen kein Bewertungskriterium. Maßgeblich für verkehrsbeschränkende Maßnahmen sind die Betroffenheiten der Anwohner. (Siehe Stellungnahme V.)</p> <p>Siehe Stellungnahme V.</p>

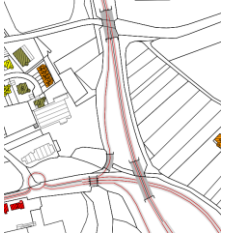
Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.	Gemeinde Hagnau a. B.	08.08.2021	Die Gemeinde Hagnau am Bodensee ist von den Planungen nicht betroffen. Wir wünschen für das weitere Verfahren gutes Gelingen und viel Erfolg.	Kenntnisnahme.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Bürger 1	01.09.2021	<p>Im Anschluss an die gestrige öffentliche Veranstaltung möchten wir hiermit schriftlich unsere Anregung zur Kenntnis bringen.</p> <p>Wir halten es für dringend erforderlich, die vorgesehene nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km für die Mesmerstraße bis zum Ortsende, auf alle Fälle aber bis zur Einmündung des Allmendweges vorzunehmen.</p> <p>Wie gestern erwähnt, gibt es auf der Mesmerstraße viele Fahrzeuge, die mit überhöhter Geschwindigkeit von Riedetsweiler kommend nach Meersburg hereinfahren(rasen). Ebenso würde eine 30iger-Regelung an der Kreuzung Mesmerstraße-Lehrenweg-Kronenstraße eine merkliche Beruhigung bringen.</p>	Der Vorschlag wurde nach der Bürgerinformation am 31.08.2021 von der Fa. Rapp Trans AG geprüft und wird als Festsetzung mit in den Bericht der Lärmaktionsplanung aufgenommen.
II.	Bürger 2		<p>Ergebnisse laut „Lärmaktionsplan Stufe 3 – Bericht zur förmlichen Beteiligung“:</p> <p>Eine Überschreitung des Schwellenwertes von 55 dB(A) nachts für unsere Liegenschaften im Bereich „B31 Umfahrung Meersburg“ liegt mit bis zu ermittelten 57 dB(A) vor. Nur für das Haus „Im Heppach 24“ wird der Schwellenwert mit 54 dB(A) laut Bericht knapp unterschritten Tagsüber wird der Grenzwert von 65 dB (A) mit ermittelten 62-64 dB (A) knapp unterschritten (siehe Anlagen Lärmkarten/-kartierungen).</p> <p>Anmerkungen und Anregungen:</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>1. Korrekturen Betroffenheitsanalyse nach BEB (Bericht, Tab. 2, S. 17) Die Betroffenheitsanalyse weist für den „Bereich B31 Umfahrung Meersburg“ 10 Betroffene für eine Überschreitung des Auslösewertes von 55 dB(A) nachts auf. Anhand der Lärmkarte Nr. 4 (Anhang) wird sichtbar, dass demgegenüber 22 Personen für den Bereich „B31 Umfahrung Meersburg“ betroffen sind (bzw. 176 Personen für Meersburg gesamt).</p> <p>Der Wert des Hauptbelastungsbereiches „K7749 Mesmerstr.“ mit 16 Betroffenen wird für den Bereich „Im Heppach“ somit deutlich überschritten.</p> <p>2. Überprüfung der festgestellten Immissionswerte für den Bereich „Im Heppach“, Häuser Nr. 17, 19, 21, 23, 25 und 24“</p> <p>Wir bitten darum die festgestellten Werte hinsichtlich folgender örtlicher Voraussetzungen nochmals näher zu prüfen und in der Gesamtheit neu zu berechnen:</p> <p>◆ Der Einbau einer lärmreduzierenden Asphaltdecke wurde im direkt angrenzenden Bereich der B31 nach unserer Kenntnis nicht vorgenommen bzw. ist uns nicht bekannt (vgl. Abb. 8, S.21 – der Streckenabschnitt im Bereich Heppach ist nicht mit grünen Pfeilen versehen).</p> <p>Insofern müssten die ermittelten Immissionswerte für den Bereich „Im Heppach“ um + 2dB(A) erhöht werden, so dass noch weitere Gebäude u. a. das Haus Nr. 24 den Schwellenwert von 55 dB(A) nachts bzw. auch tagsüber den Schwellenwert von 65 dB(A) überschreiten.</p>	<p>Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB in Verbindung mit der 34.BImSchV5, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert. Demnach entspricht die Anzahl der Betroffenen nicht der Anzahl der Einwohner (siehe hierzu kritische Anmerkung auf Seite 11 des Berichts).</p> <p>Aus gutachterlicher Sicht besteht kein ersichtlicher Grund die festgestellten Immissionswerte anzuzweifeln und deshalb auch kein Grund, eine Neuberechnung durchzuführen.</p> <p>Sofern der Streckenabschnitt nicht mit DStrO-Wert = -2 angegeben ist, wurde im schalltechnischen Berechnungsmodell kein Korrekturfaktor dafür angenommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>♦ Die ermittelten Verkehrsmengen für den Abschnitt der B31 beziehen sich auf das Jahr 2018. Die Vorgängeruntersuchung aus dem Jahr 2013 kam für das deutlich frühere Bezugsjahr 2010 zu einem Ergebnis der Überschreitung von 65 db (A) tags und 57 dB(A) nachts und widmete dem Bereich der B31 ein eigenes Kapitel (Rapp Trans AG, 2013, Kap. 2.1.7 Lärmschwerpunkt B31 Meersburg, S. 19f bzw. 2.7.1./S. 39). Nach unserer Auffassung hat sich der LKW-Verkehr auf der B31 und damit auch der Lärm im Laufe der letzten Jahre weiter erhöht. Demzufolge müssten die ermittelten Lärmwerte in dem Bereich angestiegen sein, so dass auch aus diesem Grund die Schwellenwerte von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags überschritten werden.</p> <p>♦ Unklar ist, ob die Besonderheiten von Topographie und Nachbargebäuden in die Werteberechnungen der aktuellen bzw. Vorgängerstudie mit einbezogen wurden. Dazu zählen u.a. die Mulde des Baches zwischen Wohngebäude und Straße sowie Lärmverstärkungen/Reflexionen u. a. durch die benachbarten 3-4 geschossigen Gebäude „Im Heppach 25-27“, LIDL-Markt/Kronenstraße 15 sowie das sogenannte „Siechenhaus“/Am Weiher 8.</p> <p>♦ Gleiches hinsichtlich der Lärmwertberechnung gilt für die Ausfahrt der B31 aus Richtung Überlingen kommend. Aus dem Kartenmaterial ist nicht ersichtlich, dass der von der nahegelegenen Abfahrt Meersburg (Verkehr aus Richtung Überlingen) ausgehende Lärm in die Berechnung mit einfließt. Die Isophonen verlaufen trotz Ausfahrt nahezu parallel zur B31.</p>	<p>Für den Abschnitt B31 westlich B33 wurden 2013 18.903 Kfz/24h und 2.131 SV/24h berücksichtigt. Der aktuelle Plan beinhaltet 20.452 Kfz/24h und 2.843 SV/24h. Die Kartierung aus 2013 weist für das Haus des Bürgers 2 eine nächtliche Immission von 56 dB(A) und aktuell von 57 dB(A) aus.</p> <p>Das digitale Geländemodell, welches die topographischen Begebenheiten darstellt, wurde im schalltechnischen Modell der Lärmrechnung für den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Schallreflexionen aus topographischen Begebenheiten werden im schalltechnischen Modell berücksichtigt. Auch die Höhe der Gebäude ist im schalltechnischen Modell hinterlegt.</p> <p>Die Rampen des Anschlussknotens sind berücksichtigt:</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Hinzu kommen zusätzliche Lärmemissionen durch notwendige Abbrems- und Schaltvorgänge im Bereich der abschüssigen Ausfahrt.</p> <p>3. Festsetzung des Bereichs „Im Heppach“ als Lärmschwerpunkt/Hauptbelastungsbereich</p> <p>Die vorgenannten Punkte u.a. der Pkt. 1 führen in Summe aus unserer Sicht dazu, dass der Bereich „Im Heppach“ - analog wie in der Vorgängerstudie aus dem Jahr 2013 – als Lärmschwerpunkt „B31 Ortsumfahrung“ festgesetzt werden muss und einer ausführlicheren Betrachtung mit Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen bedarf.</p> <p>4. Festsetzung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen</p> <p>Aufgrund der vorgenannten Aussagen mit Überschreitungen von Schwellenwerten tags und nachts bitten wir entsprechend der allgemeinen Aussagen des Gutachtens, um die Einbeziehung und Berücksichtigung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen für unsere Liegenschaften.</p> <p>Wir bitten Sie analog zur Studie 2013 auf folgende Maßnahmen im Rahmen einer Prüfung und Abwägung näher einzugehen und uns mitzuteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Temporeduzierungen, z.B. auf Tempo 60 im Bereich des Sabaknotens: 	 <p>Siehe hierzu Stellungnahme des RP Tübingen (Pos. I, letzter Absatz).</p> <p>Bauliche Maßnahmen können allenfalls angeregt werden. Eine Festsetzung hat für den Baulasträger keine Bindungswirkung. Bauliche Maßnahmen sind im Übrigen mit der Planung der B31neu zu sehen.</p> <p>Siehe Wertungen oben.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>♦ Errichtung einer Lärmschutzwand: Im Gutachten 2013 wurde diese zur Prüfung zum Schutz der Bebauung „Im Heppach“ vorgeschlagen. Ein Ergebnis der damaligen Prüfung ist uns nicht bekannt (Rapp Trans AG, 2013, Kap. 2.7.1./S. 39)</p> <p>♦ Einbau eines/r emissionsmindernden Fahrbahn(belags)</p> <p>♦ ggf. Tieferlegung/(Teil-)Eintunnelung der B31</p> <p>5. Berücksichtigung der Lärmsituation für weitere Planungen B31 neu Immenstaad – Meersburg</p> <p>Des Weiteren weisen wir vorsorglich darauf hin, dass die vorgenannten Punkte auch bei einer Neubauplanung der B31 im Zuge des laufenden Genehmigungs- und Planfeststellungsverfahrens mit berücksichtigt werden sollten.</p> <p>Wir bedanken uns vorab für Ihre Unterstützung hinsichtlich der vorgebrachten Anmerkungen und Anregungen. Gerne stehen wir für einen Ortstermin und/oder weitere Rückfragen zur Verfügung.</p>	<p>Straßenneu- und Ausbaumaßnahmen bedingen eine Lärmvorsorge gemäß der 16. BlmschV. Dadurch kann erwartet werden, dass zusätzlicher Lärmschutz realisiert werden wird.</p>
III.	Bürger 3	31.08.2021	<p>Wir zeigen an, dass uns die</p> <p>Wohnungseigentümergeinschaft Hechtweg 1 bis 3, Meersburg vertreten durch die IBIT-Team GmbH, Konstanz</p> <p>beauftragt hat, die Interessen der Wohneigentümergeinschaft im Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung wahrzunehmen. Eine auf uns ausgestellte Vollmacht kann nachgereicht werden.</p>	

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Namens und im Auftrag der Wohneigentümergeinschaft geben wir zur beabsichtigten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes folgende Stellungnahme ab:</p> <p>1. Die Wohnanlage liegt im Schnittpunkt der B 31 und der K 7749. Im Norden befindet sich die B 31, im Osten die K 7749. Die Wohnanlage besteht aus über 100 Wohneinheiten. Sowohl zur B 31 als auch zur K 7749 hin sind schutzwürdige Räume im Sinne der DIN 4109 angeordnet. Zur Wohnanlage gehören zwei Punkthäuser, deren Höhe knapp unterhalb der Hochhausgrenze liegt, sowie vorgelagerte Bungalows. In der Nähe der Wohnanlage ist östlich der K 7749 der neue Kelterbetrieb des Winzervereins Meersburg geplant. Der Bebauungsplan wurde als Satzung beschlossen; mit den Bauarbeiten soll noch im Jahr 2021 begonnen werden.</p> <p>2. Aus dem Bericht des Büros Rapp vom 30.04.2021 zur förmlichen Beteiligung lässt sich nicht nachvollziehen, weshalb die Wohnanlage Hechtweg 1 bis 3 nicht zu den Belastungsbereichen zählt.</p> <p>a) Weder aus dem Bericht beigefügten Kartierungen noch aus sonstigen Kartierungen oder verbalen Ausführungen oder Tabellen kann entnommen werden, wie hoch die Verkehrsimmissionen an den schützenswerten Räumen der Wohnanlage sind bzw. sein werden. Die Kartierungen sind so gestaltet, dass die konkrete Betroffenheit dieser Wohnanlage nicht erkennbar wird. Verbal - argumentativ kommt die Wohnanlage in dem Bericht überhaupt nicht vor.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Wohnanlage Hechtweg 1 bis 3 weist nach der Berechnungsmethode BEB keine Betroffenheiten auf.</p> <p>Die Verkehrsimmission an der Wohnanlage weist am Tag Beurteilungspegel zw. 41 und 57 dB(A) und in der Nacht Beurteilungspegel zw. 35 und 51 dB(A) auf. Dies ist in den Lärmkarten 3 und 4 klar zu erkennen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>b) Laut Bericht beziehen sich die Berechnungen auf einen Immissionspunkt, der 4 Meter über Gelände liegt (vgl. Seite 11). Die Wohnanlage besteht jedoch aus schützenswerten Räumen, die ganz überwiegend oberhalb dieses angenommenen Immissionspunktes liegen. Die Berechnungen wurden außerdem getrennt für die B 31 und die K 7749 durchgeführt, was nicht nachvollziehbar ist, nachdem es sich um gleichartige Immissionen handelt. Nach der UmgebungsRL muss der Lärmaktionsplan auch die zu erwartende Belastung durch gewerbliche Immissionen, also den mit Gewissheit entstehenden Keltereilärm in die Berechnung einbeziehen. Im Rahmen des im Jahr 2021 abgeschlossenen Bebauungsplanverfahrens wurden Lärmgutachten erstellt, auf die im Lärmaktionsplan zurückgegriffen werden kann.</p> <p>c) Im Bericht und in den Kartierungen taucht die Lärmschutzwand, die auf Höhe der Wohnanlage entlang der B 31 errichtet wurde, zwar auf, ihre grundsätzliche Schutzfunktion wird auch erwähnt, welche Lärminderung die Lärmschutzwand jedoch gegenüber den schutzwürdigen Räumen in den Punkthäusern erbringt, wird nicht erkennbar. Die Lärmschutzwand wurde im Zusammenhang mit dem Bau der B 31 errichtet. Seit her haben sich die Lärmschutzanforderungen erhöht und der Straßenverkehr hat erheblich zugenommen. Es ist deshalb dringend geboten, im Rahmen der Lärmaktionsplanung die Schutzwirkung der Lärmschutzwand zu untersuchen und die Ergebnisse in die Planung einzustellen.</p>	<p>Die Ermittlung der Betroffenen erfolgt bei der Lärmkartierung nach dem Verfahren der BEB in Verbindung mit der 34.BIm-SchV5, die in § 4 Absatz 4 die Anforderungen definiert.</p> <p>die Berechnungen im schalltechnischen Modell beinhalten alle kartierten Straßen. Die Auswertung der Betroffenheiten wird nach Rechengebiete untergliedert.</p> <p>„Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegelände.“ (https://vm.baden-wuerttemberg.de/)</p> <p>Die Wirkung der Lärmschutzwand schützt die Bewohner des Hechtweg 1-3 insoweit, dass nach BEB keine Betroffenheiten hervorgerufen werden.</p> <p>Wie die Betroffenheiten in abweichender Höhe (zu 4m) zu beurteilen sind, kann hier nicht abschließend geklärt werden. Im Auftrag der Stadtverwaltung kann eine ergänzende schalltechnische Untersuchung für die versch. Stockwerke der Punkthäuser erstellt werden. Dabei können die tatsächlichen, stockwerkgenauen Betroffenheiten im Hechtweg 1-3 aufgezeigt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>d) Es ist zu beanstanden, dass bei einer Lärmaktionsplanung im Jahr 2021 völlig außer Betracht bleibt, dass konkrete Planungen existieren, die B 31 im Bereich der Wohnanlage drei- oder vierspurig auszubauen. Es kann erwartet werden, dass sich der Lärmaktionsplan auch zu dieser Planung äußert und davon ausgeht, dass die B 31 aus Lärmschutzgründen im Bereich der Wohnanlage eingehaust wird, falls es zum bestandsorientierten Ausbau kommt.</p> <p>3. Zusammenfassend ist festzustellen, dass der Entwurf zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes auf einer nicht ausreichenden Sachverhaltsermittlung beruht, da die Betroffenheit der Wohnanlage Hechtweg 1 bis 3 nicht bzw. nicht zutreffend ermittelt wurde. Die Auswirkungen auf die Wohnanlage sind bisher unterbelichtet und müssen ergänzend untersucht werden. Das Ergebnis dieser Untersuchung ist dann in die Lärmaktionsplanung einzustellen.</p>	<p>Straßenneu- und Ausbaumaßnahmen bedingen eine Lärmvorsorge gemäß der 16. BlmschV. Dadurch kann erwartet werden, dass zusätzlicher Lärmschutz realisiert werden wird.</p> <p>Siehe Anmerkung zu c).</p>
IV.	Bürger IV.	12.09.2021	<p>Unser geehrter Herr Bürgermeister Robert Scheurer schrieb mir (Facebook), daß ich mich an das Bauamt, unter Ihrer Leitung wenden sollte, falls ich etwas über eine eventuelle Geschwindigkeitsbegrenzung sagen wolle.</p> <p>Ich hoffe, daß ich bei Ihnen richtig aufgehoben bin und sage somit, daß ich dafür bin bei 50 Stundenkilometern zu bleiben.</p> <p>Falls Sie Fragen haben sollten, wieso ich dieser Meinung sein sollte, stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.</p>	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.	Bürger V.	12.09.2021	<p>Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung am Lärmaktionsplan Stufe 3- Fortschreibung - geben wir, verschiedene Bewohner (Eigentümer/-innen) vom Hechtweg 1, 88709 Meersburg, folgende Stellungnahme ab:</p> <p>1. Die Gesundheit ist das höchste Gut des Menschen. Diese zu schützen ist eine der wichtigsten Aufgaben des Staates. Die zunehmende Verlärmung der Bevölkerung durch KFZ-, Schwerlastverkehr- und Motorradlärm ist nachgewiesen. In der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm- TA Lärm) steht u. a. folgendes geschrieben: Der nächtliche Lärmpegel außerhalb von Gebäuden in allgemeinen Wohngebieten sollte kleiner als 40 dB(A) sein.</p> <p>Auf der Webseite des Umweltbundesamtes werden hierzu noch einige weitere Beispiele aufgeführt. Bei einer nächtlichen Lärmbelastung von 65 dB(A) steigt das Herzinfarkttrisiko um 20% bis 30%, ebenso wird die Leistung des Immunsystems ab 60 dB(A) um 20% bis 30% reduziert. Bluthochdruck, Herz- und Kreislauferkrankungen und Gehörschäden steigen bei über 55 dB(A) bereits gegenüber bei 50 dB(A) um 50% an. Das Umweltbundesamt empfiehlt bereits für den kurzfristigen Handlungsbedarf Auslösewerte von 65 dB(A) / 55dB(A); langfristig von 45 dB(A) / 55 dB(A). Die WHO empfiehlt für den Nachtzeitraum sogar 40 dB(A).</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>„Die Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm, kurz TA Lärm, ist eine Allgemeine Verwaltungsvorschrift in der Bundesrepublik Deutschland, die dem Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche dient. Bedeutung hat die TA Lärm für Genehmigungsverfahren von Gewerbe- und Industrieanlagen Sie ist nicht anzuwenden bei Straßenverkehrslärm,...“ (Wikipedia.de)</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>2. Unsere Wohnanlage Hechtweg 1 und 3 liegt am Ende Ortsausgang Meersburg; direkt an der B31, nur teilweise getrennt von einer Schutzwand. Ebenso fuhr die K 7749, Mesmerstrasse, direkt an unserer Wohnanlage vorbei. Unsere beiden Gebäude sind ca. 18 m hoch und haben ca. 100 Wohneinheiten. In der Lärmkartierung des Straßenverkehrs, Lärmkarte 5 und 6 des Büro Rapp vom 22.1.2021 für den Zeitbereich Tag und Nacht sind unsere beiden Gebäude mit 61 und 75 markiert. Ob dies dB(A) Angaben sind lässt sich aus der Karte nicht lesen. In der farblichen Markierung dieser Lärmkarten 5 und 6 jedoch werden unsere beiden Gebäude mit einem voraussichtlichen Pegelwert von ca. 55 dB(A) eingestuft. Sollten dies die aktuellen dB(A) Werte sein ist offenkundig, dass unsere Wohnanlage mit viel zu wenig dB(A) bewertet wurde. Es ist dann folgerichtig anzunehmen, dass diese Einstufungen auf älteren Aufzeichnungen beruhen und ganz oder teilweise nicht korrekt sind, denn die tatsächlichen Lärmbelastungen, verursacht durch den aktuellen Fahrzeuginhalt in der Mesmerstrasse und der angrenzenden B31 sind deutlich höher als 55 dB(A).</p> <p>3. Gemäß den offengelegten Unterlagen sind die Berechnungen auf einen Immissionspunkt von 4 m über Gelände ausgelegt. Unsere beiden Gebäude haben jedoch schützenswerte Wohnungen, die eindeutig oberhalb dieser 4m liegen (s. Nr. 2).</p>	<p>Die Zahlen „61 und 75“ steht für die Einwohnerzahl der Gebäude. Die Gebäude sind an der Fassade mit dem höchsten Pegel (hier 54 und 58 dB(A)) und der dazugehörigen Farbe aus der Legende gekennzeichnet.</p> <p>Die Lärmpegel beruhen auf den aktuellen Verkehrsmengen (vgl. Abschnitt 7.1 im Bericht zur Lärmaktionsplanung) und den aktuellen gesetzlichen Vorgaben nach Kooperationserlass.</p> <p>Wie die Betroffenheiten in abweichender Höhe (zu 4m) zu beurteilen sind, kann hier nicht abschließend geklärt werden. Im Auftrag der Stadtverwaltung kann eine ergänzende schalltechnische Untersuchung für die versch. Stockwerke der Punkthäuser erstellt werden. Dabei können die tatsächlichen Betroffenheiten im Hechtweg 1-3 aufgezeigt werden.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>4. Eine zusammenfassende Darstellung der Gesamtlärmbelastung in der Mesmerstrasse, welche auch gewerblichen Lärm mit einbezieht ist nicht erkennbar. Im Rahmen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans des Winzerverein Meersburg, welcher von der Gemeinde Meersburg genehmigt wurde, entsteht ebenfalls Lärm, der hier im Lärmaktionsplan Meersburg derzeit noch nicht berücksichtigt wurde.</p> <p>5. Es ist nicht verständlich, dass der Lärm, welcher derzeit von dem aktuellen täglichen Fahrzeugaufkommen auf der B31 mit ca. 22.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden, davon ein Schwerlastverkehr von anteilig ca. 16% (s. Auswertungen der Fa. Modus Consultant im Rahmen der B31-Neu) und einer Prognose für die neue geplante Streckenführung BI von ca. 26.300 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden im Lärmaktionsplan nicht berücksichtigt wird. Es sollte bitte speziell dieses Thema „aktueller Lärm verursacht durch die heutige B31“ in den Lärmaktionsplan mit aufgenommen werden. Sicherlich muß dabei auch für die Zukunft bei der o. g. Prognose der zunehmenden Lärmbelastung durch Fahrzeuginlärm eine mögliche Einhausung im Bereich der Wohnanlage Hechtweg 1 und 3 in Betracht gezogen werden.</p> <p>6. Wir bitten Sie kurzfristig die geplante 30 km/h Geschwindigkeitsbegrenzung ganztags (s. Lärmaktionsplan Seite 16) auf die gesamte Mesmerstrasse, bis</p>	<p>Im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplans wurde eine Verträglichkeit des geplanten Gewerbelärms auf die Nachbarschaft geprüft. „Die Umgebungslärmrichtlinie befasst sich mit den Geräuschen des Straßen-, Schienen- und Flugverkehrs, in Ballungsräumen auch der darin liegenden Industriegebiete.“ (https://vm.baden-wuerttemberg.de/).</p> <p>Straßenneu- und Ausbaumaßnahmen bedingen eine Lärmvorsorge gemäß der 16. BImSchV. Dadurch kann erwartet werden, dass zusätzlicher Lärmschutz realisiert werden wird.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>zum Ende der Mesmerstrasse / Ortsausgang Richtung Riedetsweiler, auszuweiten.</p> <p>Es ist nachweislich von Anwohnern täglich zu beobachten, dass ab Einmündung Kronenstrasse / Allmendweg grundsätzlich eine starke zusätzliche Lärmentwicklung von KFZ's und Motorrädern durch nicht angepasste Geschwindigkeit und enorme Beschleunigung der Fahrzeuge in Richtung Ortsausgang Meersburg / Riedetsweiler und von Riedetsweiler kommend in Richtung Ortseingang Meersburg stattfindet.</p>	<p>Der Vorschlag wurde nach der Bürgerinformation am 31.08.2021 von der Fa. Rapp Trans AG geprüft und wird als Festsetzung mit in den Bericht der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p>
VI.	Bürger VI.	24.08.2021	<p>Bei der Auswertung der im Rahmen der Bürgerbeteiligung zum Lärmaktionsplan Meersburg bereitgestellten Unterlagen ergeben sich für mich als Anlieger der K7749 Mesmerstrasse zwei nicht berücksichtigten Aspekte bei der Berechnung:</p> <p>1. Anhand des gleichbreiten Lärmbandes in der Mesmerstrasse von der Obertorkreuzung bis zum Ortsausgang Richtung Riedetsweiler wird wohl mit einer gleichen Anzahl an Fahrzeugen gerechnet. Dies berücksichtigt leider nicht den tatsächlichen Sachverhalt, daß die Wohnbereiche Fohrenberg, Liechtenwiese sowie die Ortschaft Daisendorf und der große Parkplatz im Allmendweg vom Sabaknoten über die Kronenstrasse, Mesmerstrasse und Allmendweg angefahren werden unter anderem um den Stau vor der Ampel an der Kirche zu umgehen. Desweiteren ist in oberen Bereich der Mesmerstrasse der Einkaufsverkehr des Lidl Supermarktes aus Richtung Baitenhausen/Hinterland zu und entsprechender Zuliefer/Handwerkerverkehr zum Industriegebiet zu berücksichtigen.</p> <p>Basierend darauf ergibt sich in der oberen Mesmerstrasse zwischen der Einmündung Kronenstrasse</p>	<p>Das Verkehrsaufkommen der Mesmerstraße wird im Lärmaktionsplan gesamthaft betrachtet. Die Verkehrsuntersuchung von 2016 der Fa. Modus-Consult gibt das Verkehrsaufkommen auf der Mesmerstraße plausibel wieder.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und Allmendweg eine deutlich höhere Anzahl an Fahrzeugen mit der damit daher gehenden höheren Lärmbelastung.</p> <p>2. Im Bereich des Siechenweihers wird der Lärmpegel der B31 beidseits der Strasse nahezu gleichbreit dargestellt. Dies basiert wohl auf der Annahme einer gleichen Dämpfung des Lärms. Hier sollte jedoch die deutlich bessere Schallausbreitung über Wasserflächen (Reflexion der Schallwellen) berücksichtigt werden, welches zu einer höheren Lärmbelastung im gesamten Bereich des Siechenweihers führt.</p> <p>Als flankierende Maßnahme wäre die feste Installation einer Geschwindigkeitsanzeige (Smiley) oder eine Radarfalle auf Höhe des Abzweigs zum Fischerheim sehr sinnvoll, da der Ortsanfang basierend auf der weit zurückgesetzten Position des Ortsschildes von vielen Fahrzeugen nicht berücksichtigt wird und daher eine zu hohe Geschwindigkeit gefahren wird (Durch Smiley war der Lärm hörbar reduziert).</p> <p>Unabhängig vom Lärm sollte bezüglich der Verkehrssicherheit der Radfahrer in der Mesmerstrasse über ein Tempolimit nachgedacht werden, da sich hier immer wieder gefährliche Überholmanöver im Bereich der Kurve an der Ausfahrt zum Fischerheim abspielen. Ein Fahrradstreifen in der Verlängerung vom Ortsanfang bis zur Kreuzung Kronenstrasse/Lehnenweg und von unten von der Obertorkreuzung würde hier die Situation und das Fahrverhalten deutlich verbessern. Ich bitte um Prüfung der Punkte und um Stellungnahme und verbleibe</p>	<p>Das digitale Geländemodell, welches die topographischen Begebenheiten darstellt, wurde im schalltechnischen Modell der Lärmberechnung für den Lärmaktionsplan berücksichtigt. Schallreflexionen aus topographischen Begebenheiten werden im schalltechnischen Modell berücksichtigt.</p> <p>Flankierende Maßnahmen zur Geschwindigkeitsüberwachung und Geschwindigkeitsanzeige wurden im Lärmaktionsplan angeregt.</p> <p>Der Vorschlag wurde nach der Bürgerinformation am 31.08.2021 von der Fa. Rapp Trans AG geprüft und wird als Festsetzung mit in den Bericht der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p> <p>Zur Planung eines Fahrradstreifens kann in der Lärmaktionsplanung keine Aussage getroffen werden. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Mit freundlichen Grüßen	
VII.	Bürger VII.	24.08.2021	<p>wir haben den Lärmaktionsplan zur Kenntnis genommen und möchten hierzu einige Anmerkungen machen.</p> <p>Wir sind Eigentümer des Hauses Simon-Weinzürn-Str. 6 in Meersburg. Die beiden Wohnungen des Hauses sind vermietet, in einer Wohnung wohnt unsere Tochter mit Familie. Das Grundstück grenzt einseitig an die Messmerstrasse (KK 7749) im Bereich gegenüber des Friedhofes.</p> <p>Im Lärmaktionsplan Stufe 3 steht auf Seite 39, dass nördlich der Einmündung Sonnhalde/von-Lassbergstrasse keine Lärmbetroffenheit anzutreffen ist. Diesem müssen wir aber hier widersprechen, denn der Verkehr, der von der Stadt die Messmerstrasse in nördlicher Richtung fährt, fährt auch über den Bereich der Sonnhalde/von-Lassbergstrasse hinaus. In diesem Bereich gibt es – richtig - keine beidseitig lockere Bebauung, sondern hier gibt es eine Friedhofsmauer, die den Schall stark reflektiert. Zudem ist die Strasse eine Vorfahrtsstrasse und ab der Einmündung Sonnhalde/von-Lassbergstrasse gerade (ohne Kurven), was viele Fahrzeuge (und auch viele Motorräder!!) gerade hier veranlasst, das Tempo zu steigern.</p> <p>Die Lärmbelastung in diesem Bereich zwischen Einmündung Sonnhalde/von-Lassbergstrasse und Einmündung Kronenstrasse/Lehrenweg und wahrscheinlich auch noch über den Kreuzungsbereich hinaus bis zur Ortsgrenze dürfte gleichbleibend sein.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Die Gründe hierfür liegen auf der Hand: Die Fahrzeuge, die die Messmerstrasse stadtauswärts fahren, bleiben oft auf der Messmerstrasse fahrend. Abgebogen wird i. d. R. in die Kronenstrasse und in den Allmendweg. Aber gleichzeitig biegen sehr viele Fahrzeuge aus der Kronenstrasse und dem Allmendweg in die Messmerstrasse wieder ein. Das Verkehrsaufkommen dürfte auf der Messmerstrasse zwischen Kreuzung Stettenerstrasse und Ortsgrenze recht konstant sein, insbesondere in den Monaten März/April bis Oktober nicht nur konstant, sondern auch sehr stark sein. Insbesondere ist der Verkehr in der Kronenstrasse im Sommerhalbjahr stark aufgrund der Tatsache, dass sich am anderen Ende der Lidl befindet – der ja stark frequentiert wird - und zudem viele Autofahrer (auch sehr viele Wohnmobile) den Weg über die Kronenstrasse/Messmerstrasse und Allmendweg zu den Wohnmobilparkplätzen suchen und die anderen Bewohner Meersburgs, die Richtung Lichtenwiese – Daisendorf müssen, fahren auch über die Kronenstrasse/Messmerstrasse/Allmendweg, um die Verkehrssituation an der Ampelkreuzung und am Bleichplatze zu entgehen. Wir selbst fahren diese Strecke ebenfalls.</p> <p>Wir erlauben uns, diese Aussagen zu machen, da wir sehr häufig bei unserer Tochter sind und hier mitbekommen, dass es tagsüber schon oft Situationen gegeben hat, wo man sich auf der Terrasse nicht unterhalten konnte, da Autos die Messmerstrasse hinauffahren. Und laut Aussage unserer Tochter und unseres Schwiegersohns ist es nachts auch sehr oft sehr laut, weil – wie schon oben angeführt – die gerade Strasse</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>zum Beschleunigen animiert und hier die Geräuschbelastigung sehr störend empfunden wird. Das hohe Verkehrsaufkommen im Bereich der Messmerstrasse bis zur Abzweigung Allmendweg – und dies wird immer mehr – können wir sehr gut beurteilen, da wir selbst diese Bereiche regelmässig, oft und zu verschiedenen Tageszeiten selbst befahren, da dies die direkte Verbindung von uns zu unseren 3 Töchtern – alle wohnhaft in Meersburg -ist.</p> <p>Wir sind gegen die Massnahme – wie vorgeschlagen - der Einführung der 30-ziger Zone ausschliesslich bis zur Abzweigung Sonnhalde/von-Lassbergstrasse, sondern wir sind für die Fortführung der 30-ziger Zone bis zum Ortsausgang. Sollte dies nicht berücksichtigt werden, würde dies für die Bewohner des Bereichs zwischen Sonnhalde/von-Lassbergstrasse und Abzweig Allmendweg dann zu einer weiteren Lärmbelastigung führen, da dann ab der Abzweigung Sonnhalde/von Lassbergstrasse die Fahrzeuge beschleunigen werden, was eindeutig zu einem höheren Lärmpegel (die Beschleunigung von Fahrzeuigen führt zu einem Lärmpegel deutlich höher als 65 dB) führen wird. (Hier wird ja heute schon trotz einheitlicher 50-ziger Zone auf der Messmerstrasse merklich beschleunigt).</p> <p>Ferner muss auch aus heutiger Sicht der zunehmende Schwerverkehr ins Industriegebiet Torenstrasse – Neubau der Schreinerei Schmäh mit weiterem Lieferverkehr durch LKW – Berücksichtigung finden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Vorschlag wurde nach der Bürgerinformation am 31.08.2021 von der Fa. Rapp Trans AG geprüft und wird als Festsetzung mit in den Bericht der Lärmaktionsplanung aufgenommen.</p> <p>Die Verkehrsuntersuchung von 2016 der Fa. Modus-Consult gibt das Verkehrsaufkommen auf der Mesmerstraße plausibel wieder.</p>

Stellungnahme Nr.	Bürger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>Wir möchten Sie bitten, die Einwendungen zu berücksichtigen, dies ist sicher wichtig für die Bewohner entlang der Messmerstrasse.</p> <p>Wir bitten den Erhalt der Mail zu bestätigen. Über eine Antwort auf unsere Anregungen würden wir uns freuen.</p>	<p>Wird berücksichtigt.</p>