

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 1 von 39
-----	--------------------	--------------------	----------------

**A STELLUNGNAHMEN DER BEHÖRDEN UND TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE**

<b>A.1</b>	<b>STADTVERWALTUNG RADOLFZELL AM BODENSEE – STRAßENVERKEHRSBEHÖRDE/ABTEILUNG VERKEHRSWESEN</b> (Schreiben vom 10.02.2025)		
	Die Straßenverkehrsbehörde schließt sich in Ihrer Stellungnahme der Stellungnahme der Polizeidirektion Konstanz an.	Kenntnisnahme.	
<b>A.2</b>	<b>REGIERUNGSPRÄSIDIUM FREIBURG</b> (Schreiben vom 13.01.2025)		
	<p>Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Radolfzell, Stellungnahme Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Ihr Schreiben vom 22.11.2024</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir bedanken uns für Ihr o.g. Schreiben, mit welchem Sie das Regierungspräsidium Freiburg am Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans für die Stadt Radolfzell beteiligen. Das Regierungspräsidium Freiburg, Abteilung 4 Mobilität Verkehr Straßen, Referat Regionales Mobilitätsmanagement und Referat Verkehr nimmt für die Straßenbauverwaltung zu den in der Fortschreibung des Lärmaktionsplans vorgeschlagenen verkehrlichen und baulichen Maßnahme wie folgt Stellung:</p> <p>1. Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen</p> <p>Da in dem Lärmaktionsplan keine verkehrsbeschränkenden Maßnahmen außerorts bzw. Verkehrsverbote vorgesehen sind, zu der die untere bzw. örtliche Straßenverkehrsbehörde eine Zustimmung von der höheren Straßenverkehrsbehörde bräuchte, wird vom Referat 46 (Verkehr) keine Stellungnahme abgegeben.</p>	Kenntnisnahme.	
	<p>2. Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden</p> <p>Die Umsetzung von im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt nach Fachrecht und den für die die jeweiligen Verkehrsträger maßgebenden Vorschriften. An Bundesfern- und Landesstraßen können dabei bauliche Maßnahmen an der Straße oder vom Lärm betroffenen Gebäuden nur im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden.</p> <p>An Bundesstraßen müssen die im Bundeshaushalt festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>An Landesstraßen müssen die im Staatshaushaltsplan festgelegten und nach den „Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen“ (RLS-19) ermittelten Auslösewerte</p>	Kenntnisnahme.	
		Kenntnisnahme.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 2 von 39
	<p>für Lärmsanierung, in reinen und allgemeinen Wohngebieten 64 dB(A) am Tag und 54 dB(A) in der Nacht, oder in Mischgebieten 66 dB(A) am Tag und 56 dB(A) in der Nacht überschritten werden.</p> <p>Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbauasträgers.</p>		
3.	<p>Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärminderndem Asphalt</p> <p>Für den Bereich der Lärmsanierung wurde seit dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verbindlich eingeführt. Damit werden auch die in der RLS-19 genannten Straßendeckschichten mit den entsprechenden Korrekturwerten verbindlich, die für den Einsatz in Ortsdurchfahrten mit einem Geschwindigkeitsbereich <math>\leq 60\text{km/h}</math> in Betracht kommen. Welcher Straßendeckschichttyp bei einer anstehenden Erhaltungs- oder Ausbaumaßnahme auf dem jeweiligen Streckenabschnitt eingesetzt werden kann, muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Im derzeitigen Bauprogramm, das für die kommenden Jahre gilt, sind für die genannten Abschnitte auf der L 220 entlang der Böhringer Straße, Haselbrunnenstraße und Schützenstraße keine Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) vorgesehen. Aufgrund der Zustandserfassung werden die FDE-Maßnahmen entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend saniert.</p>	Kenntnisnahme.	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.                      Stellungnahmen von                      Beschlussvorschlag                      Seite 3 von 39

**A.3                      POLIZEIDIREKTION KONSTANZ (SCHREIBEN VOM 05.12.2024)**  
**DIESEM SCHREIBEN SCHLIEßT SICH UNTERE STRAßENVERKEHRSBEHÖRDE DER STADT-  
VERWALTUNG RADOLFZELL AN (SCHREIBEN VOM 10.02.2025)**



Baden-Württemberg  
POLIZEIPRÄSIDIUM KONSTANZ

FÜHRUNGS- UND EINSATZSTAB - SACHBEREICH VERKEHR

Polizeipräsidium Konstanz - Benediktinerplatz 3 - 78467 Konstanz

Stadt Radolfzell  
Stabsstelle Umwelt-, Klima- und Naturschutz  
Marktplatz 3  
78315 Radolfzell

- übermittelt per E-Mail -

Konstanz  
Name  
Tel. Office  
E-Mail -persönlich-  
E-Mail -dienstlich-

Aktenzeichen

(Bitte bei Antwort angeben)

**Lärmaktionsplanung der Stadt Radolfzell, 4. Runde**  
**Hier: Polizeiliche Stellungnahme**

Sehr geehrte Damen und Herren,  
sehr geehrte Frau [REDACTED]

zur 4. Runde der Lärmaktionsplanung in Radolfzell nehme ich aus verkehrspolizeilicher Sicht wie folgt Stellung.

Aus verkehrspolizeilicher Sicht bestehen keine grundsätzlichen Bedenken an den vorgeschlagenen Maßnahmen der Planungen von Modus Consult. Bei den nachfolgenden Punkten sind wir anderer Auffassung:

1. In den Steckbriefen wird unter Ziffer 1.3 Aktionsbereich 8 für die Zeppelinstraße zwischen dem KVP L 220/L 192 und Hausnummer 16 die Geschwindigkeit über eine Strecke von ca. 330 m auf 30 km/h reduziert werden. Der Flächennutzungsplan 2015 der Stadt Radolfzell auf ihrer Internetseite weist das gesamte Gebiet nördlicher der Zeppelinstraße als Gewerbegebiet aus (Darstellung ist leider etwas unscharf). Südlich liegen unbebaute Flächen. Somit gelten gemäß dem Entwurf des Lärmaktionsplans unter Ziffer 2.4.1 als Auslösewerte an Bundesfern-

Dienstgebäude: Benediktinerplatz 3 - 78467 Konstanz - Telefon 07531 995-0  
Konstanz.PP.FESt.E.V@Polizei.bwl.de - www.Polizei-Konstanz.de



Die Wohneinheiten in der Zeppelinstraße werden dauerhaft bewohnt und sind daher im Rahmen der Lärmaktionsplanung genauso erfasst. Bei relevanten Überschreitungen gemäß Kooperationserlass ist eine Maßnahme zu empfehlen.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

und Landesstraßen 72 dB(A) tags und 62 dB(A) nachts. Errechnet wurden aber „nur“ Werte von 67,9 und 58,4 dB(A). Somit ist der Auslösewert nicht erreicht.

2. Beim Aktionsbereich 10 wundert der Rückgang bei den betroffenen Einwohnern in der Nacht. Ist denn nicht auf der gesamten Länge der Haselbrunnstraße bereits seit Jahren 30 km/h von 22 bis 06 Uhr angeordnet. Wie kann es eine Minderung an Betroffenen geben, wenn sich an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zur Nachtzeit nichts ändert?
3. Für den Aktionsbereich 15, der Ortsdurchfahrt von Markelfingen auf der Radolfzeller Straße, wird von einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h tags und 30 km/h nachts als Ziel geschrieben. Bislang gilt auf fast der gleichen Strecke 40 km/h rund um die Uhr. Des Weiteren wird die Wirkung mit 2,5 dB(A) angegeben wie an allen anderen Örtlichkeiten zuvor auch, während hier die zulässige Höchstgeschwindigkeit nur a) nachts und b) um 10 km/h herabgesetzt werden soll. Das erscheint nicht schlüssig, ebenso wie die Abnahme der betroffenen Einwohner von 39 auf 19 aufgrund einer Verlängerung der bestehenden 40 km/h tagsüber um ca. 100 m.
4. Entlang der L 226 (Steißlinger Straße) sind auf einer Länge von ca. 300 m nur 3 von Lärm in der Nacht betroffenen Gebäuden. Diese Gebäude liegen alle in einem Mischgebiet, wenn die Karte des Flächennutzungsplans richtig gedeutet wurde. Eine weitere Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für diesen Außenbereich erscheint deshalb unverhältnismäßig.

Allgemeine Feststellungen:

Auf zahlreichen Steckbriefen werden die „höchsten Pegel“ mit Schalldruckwerten unterhalb der Werte von 67 dB(A) bei Tag und 57 dB(A) bei Nacht unter „betroffene Gebäude“ angeführt. Es werden aber mehrmals Gebäude mit mindestens diesen Werten angegeben.

Maßnahmen Nr.	Höchster Pegel		Betroffene Gebäude ab 67 dB(A)		Wirkung
	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
RD-GT-17	64	56	0	3	ca. 2,5 dB(A)

Des Weiteren wird als verstärkende Maßnahme neben einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h häufig u.a. eine Fahrbahnverengung genannt. Wie schmal die Fahrbahn werden soll oder ob nur einzelne Engstellen gemeint sind, ist dabei nicht erwähnt.

Engstellen bedeuten bei Gegenverkehrssituationen ein ständiges Abbremsen und Anfahren, was zusätzlichen Lärm verursacht. Längere schmale Abschnitte auf Strecken des Busverkehrs können zu Problemen bei diesen Fahrplaneinhaltung führen. Generell kann regelmäßig festgestellt werden, dass bei schmalen Streckenabschnitten durch den MIV verbotenerweise auf den Gehweg ausgewichen wird, was eine Gefährdung des Fußverkehrs bedeutet.

Fazit:

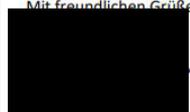
Das Polizeipräsidium Konstanz ist sich der Zielsetzung und Bedeutung der Lärmaktionsplanung bewusst und verschließt sich den auf dieser Grundlage vorgeschlagenen Maßnahmen nicht, sofern die rechtlichen Voraussetzungen hierfür vorliegen. Dies ist nach unserer festen Überzeugung insbesondere deshalb von immanenter Bedeutung, da es sich bei den im LAP dargestellten Streckenabschnitten zumeist um Hauptverkehrsachsen handelt.

Deren Verkehrsfunktion steht verkehrsbeschränkenden Maßnahmen nicht von vornherein entgegen, stellt an die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen, auch im Rahmen einer Lärmaktionsplanung, jedoch höhere Anforderungen, als dies beispielsweise bei „Nebenstrecken“ der Fall ist.

Insoweit kann das Polizeipräsidium Konstanz den vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Gesamtbeurteilung und -abwägung an den benannten Lärm-schwerpunkten nicht überall beipflichten, wobei wir auf die jeweiligen Begründungen hinweisen.

Zu bedenken ist zudem die sich aus Geschwindigkeitsbeschränkungen ergebende Verlängerung der Fahrzeiten für Einsatzkräfte von Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei. Trotz Sonderrecht (§ 35 StVO) darf bei Einsatzfahrten bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht mehr so schnell gefahren werden wie bislang bei erlaubten 50 km/h bzw. 40 km/h. Da es sich zumeist um lange durchgängige Streckenabschnitte mit einer Reduzierung auf 30 km/h handelt, verlängern sich die Eintreffzeiten am Ereignisort teils deutlich.

Mit freundlichen Grüßen

  
Polizeihauptkommissar

2. Beim Vergleich des Nachtplans des Status Quo, Plan 9 mit Plan 14, Belastungen im Planfall 1, sind keine Änderungen der Betroffenheiten in der Haselbrunnstraße festzustellen.

3. Bei einer Reduktion von 40 km/h auf 30 km/h liegt eine Minderung der Immissionswerte um 1 dB(A) vor.

Der Tippfehler bei den Betroffenheiten wurde angepasst.

4. Die Maßnahme wurde zurückgenommen

Hier ist ein Rundungsfehler aufgetreten. Die wird im Bericht, bzw. in den Steckbriefen geändert.

Die Fahrbahnverengung ist keine zu beschließende Maßnahme, sondern wurde nur als flankierende Maßnahme aufgenommen.

Sofern hier Betroffenheiten im gesundheitskritischen (>67/57 dB(A)) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (>70/60 dB(A)) Bereich vorliegen, müssen im Untersuchungsgebiet Maßnahmen gefunden werden.

Kenntnisnahme. Die faktische Verlängerung der Ausrückzeit ist in der Abwägung berücksichtigt. Diese wird jedoch geringer ausfallen, da die Regelgeschwindigkeit von 50km/h bereits im Bestand nicht durchgängig eingehalten werden kann. Die tatsächlichen Abschnitte, in denen der Straßenraum und die Gegebenheiten eine konstante Geschwindigkeit von 50 km/h bzw 40 km/h ermöglichen, sind daher geringer, wodurch auch die Fahrtzeitverlängerung kürzer ausfallen.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr. Stellungnahmen von Beschlussvorschlag Seite 5 von 39

<p><b>A.4 FREIWILLIGE FEUERWEHR RADOLFZELL</b> (Schreiben vom 09.01.2025)</p>	
<p>Stellungnahme Lärmaktionsplan:</p> <p>Prinzipiell begrüßen wir Maßnahmen, die dem Wohlergehen der Bevölkerung dienen. Im hiesigen Fall sehen wir die Maßnahmen allerdings teilweise kritisch. Das System der Freiwilligen Feuerwehr basiert darauf, dass die Einsatzkräfte von Zuhause und/oder ihrem Arbeitsort nach einem Alarm in das Feuerwehrhaus fahren und dann von dort aus mit dem Einsatzfahrzeug abrücken. Hierbei ist eine Hilfsfrist einzuhalten. Die Einhaltung stellt eine kommunale Pflichtaufgabe dar. Das Feuerwehrhaus Radolfzell liegt in einer sehr peripheren Lage. Durch die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen ist mit einer noch weiter verzögerten Ausrückzeit zu rechnen, da die ehrenamtlichen Einsatzkräfte noch länger für den Weg ins Feuerwehrhaus nach einer Alarmierung benötigen. Sehr viele Einsatzkräfte nutzen für den Anfahrtsweg mit ihrem PKW nach einer Alarmierung die von Temporeduzierungen betroffenen Hauptstraßen. Durch die geplante Geschwindigkeitsreduzierung wird es wesentlich länger dauern, bis Einsatzkräfte das Feuerwehrhaus erreichen. Bei sehr vielen Einsätzen werden die ersten Strecken mit den Einsatzfahrzeugen über die betroffenen Hauptstraßen (Haselbrunnstraße, Böhringer Straße...usw.) zurückgelegt. Durch die geplanten Maßnahmen wird der Verkehrsfluss insgesamt verlangsamt, sodass auch im Rahmen einer Einsatzfahrt mit dem Feuerwehrfahrzeug von einem insgesamt langsameren Vorwärtkommen zu rechnen ist. Der Einsatz von Sonder- und Wegerechten darf nur unter gebührender Rücksicht der öffentlichen Sicherheit und Ordnung stattfinden. D.h. auch mit „Blaulicht“ darf nicht beliebig schnell gefahren werden, sondern die Geschwindigkeit nur mäßig überschritten werden. Durch die Temporeduzierung muss also auch mit Sonder- und Wegerechten insgesamt langsamer gefahren werden. Aufgrund der möglichen längeren Ausrückzeit und der im Anschluss daran u.U. langsameren Fahrt zum Einsatzort, wird die wahrscheinliche Folge sein, dass die Hilfsfrist noch weniger eingehalten wird, als es derzeit schon der Fall ist. Es sind hier Kompensationsmaßnahmen wie beispielsweise die Notwendigkeit von weiterem hauptamtlichen Personal usw... zu erwarten.</p>	<p>Auswirkungen auf Blaulichtfahrten bestehen nicht.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der stockende Verkehr wird durch das hohe Verkehrsaufkommen verursacht. Bei Tempo 30 wird in aller Regel ein ruhigeres und stetigeres Fahrverhalten erreicht.</p> <p>Kenntnisnahme. Die faktische Verlängerung der Ausrückzeit ist in der Abwägung berücksichtigt. Diese wird jedoch geringer ausfallen, da die Regelgeschwindigkeit von 50km/h bereits im Bestand nicht durchgängig eingehalten werden kann. Die tatsächlichen Abschnitte, in denen der Straßenraum und die Gegebenheiten eine konstante Geschwindigkeit von 50 km/h bzw 40 km/h ermöglichen, sind daher geringer, wodurch auch die Fahrtzeitverlängerung kürzer ausfallen.</p> <p>Kenntnisnahme. Eine Vielzahl an Faktoren hat Auswirkungen auf die tatsächlich fahrbare Geschwindigkeit.</p>
<p><b>A.5 INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMER HOCHRHEIN-BODENSEE</b> (Schreiben vom 09.01.2025)</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

**Beteiligung der Träger öffentlicher Belange**  
**Lärmaktionsplan Radolfzell**

---

**Anhörungsformular**

Flächennutzungsplan

Bebauungsplan für das Gebiet

Satzung über den Vorhaben- und Erschließungsplan

Lärmaktionsplan

1. Wir sind von der Planung nicht betroffen und verzichten auf eine Beteiligung am weiteren Verfahren.

2. Wir haben keine Bedenken und Anregungen.

3. Wir bringen folgende Bedenken / Anregungen vor:

**Bedenken, Anregung:**

Zunächst möchten wir uns für die Möglichkeit bedanken, eine Stellungnahme zum Lärmschutzplan Radolfzell abgeben zu dürfen.

Zur vorgeschlagenen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 regen wir an, vorab zu prüfen, ob diese Maßnahme an den genannten Stellen keine negativen Folgen nach sich zieht. Aus Sicht der IHK Hochrhein-Bodensee sollten dabei insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Die Wirksamkeit der Geschwindigkeitsreduzierung im Hinblick auf die Verringerung von Luftschadstoffen wie NOx ist wissenschaftlich nicht eindeutig belegt. Es besteht sogar die Möglichkeit, dass Tempo 30 oder Tempo 40 auf bestimmten Streckenabschnitten – abhängig von deren Beschaffenheit – zu einem erhöhten Schadstoffausstoß führen könnte. Positive Effekte sind vor allem dann zu erwarten, wenn eine Verkehrsverflüssigung erreicht wird, da Brems- und Anfahrvorgänge die Emissionen deutlich erhöhen.
- Eine flächendeckende Einführung von Tempo 30 in mehreren Gemeinden könnte unerwünschte Nebeneffekte hervorrufen. Insbesondere kann sich die summierte Fahrzeitverlängerung durch Tempo-30-Zonen zu einer Belastung entwickeln, die an anderer Stelle neue Umweltprobleme erzeugt. Hier ist ein ganzheitlicher Ansatz dringend notwendig.

Kenntnisnahme.

Kenntnisnahme.

Kenntnisnahme.

Industrie- und Handelskammer Hochrhein-Bodensee  
Sitz 78462 Konstanz · Schützenstraße 8 · Postfach 10 09 43 · 78409 Konstanz · Telefon 07531 2860-0 · Telefax 07531 2860-165  
HöSt: 79650 Schopfheim · E-Fr.-Gottschalk-Weg 1 · Postfach 12 24 · 79642 Schopfheim · Telefon 07622 3907-0 · Telefax 07622 3907-250  
E-Mail: info@konstanz.ihk.de · Internet: http://www.konstanz.ihk.de

- Die Effektivität von Tempo-30-Zonen hängt entscheidend von der Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen ab. Ohne eine dauerhafte und zuverlässige Überwachung ist es unwahrscheinlich, dass die angestrebten positiven Effekte in vollem Umfang eintreten.

Flüssiger Verkehr ist essenziell, um Umweltbelastungen zu minimieren. Stockender Verkehr oder häufiges Anhalten und Anfahren führen nachweislich zu erhöhten Emissionen. Maßnahmen sollten daher darauf abzielen, den Verkehrsfluss möglichst effizient zu gestalten.

**Auswirkungen regionale Wirtschaft**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Lärmschutzplan Radolfzell können potenzielle wirtschaftliche Belastungen mit sich bringen, vor allem für Logistik- und Einzelhandelsunternehmen. Wir bitten auch darum, folgende Herausforderungen für die regionale Wirtschaft zu beachten:

- Erhöhte Kosten durch Fahrzeitverlängerungen: Geschwindigkeitsbeschränkungen (z. B. Tempo 30) können die Transportzeiten für Unternehmen erhöhen, insbesondere für Betriebe mit hohem Logistikaufwand. Dies könnte die Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen, wenn keine Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden.
- Einschränkungen für den Einzelhandel: Veränderungen im Verkehrsfluss, wie z. B. durch Verkehrsberuhigungen oder Umleitungen, könnten die Erreichbarkeit von Geschäften beeinträchtigen und die Kundenfrequenz in bestimmten Gebieten reduzieren.

Darüber hinaus haben wir keine weiteren Bedenken oder Anregungen.

Kenntnisnahme.

**Beteiligte Stelle:**


Konstanz, 3. Januar 2025

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 7 von 39
-----	--------------------	--------------------	----------------

**A.6 LANDRATSAMT KONSTANZ**

(Schreiben vom 10.01.2025)



LANDRATSAMT KONSTANZ | Benediktinerplatz 1 | 78467 Konstanz

Stadt Radolfzell  
Stabstelle Umwelt-, Klima- und Naturschutz  
Marktplatz 3  
78315 Radolfzell

Amt für Baurecht und Umwelt  
Koordinierungsstelle



10.01.2025

**Öffentlichkeitsbeteiligung für den Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Radolfzell**

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Landratsamt Konstanz bedankt sich für die Beteiligung am oben genannten Verfahren und nimmt hierzu wie folgt Stellung:

**I. Fachbehördliche Stellungnahme:**

**Amt für Flurneuordnung:**

Ansprechpartner: Herr [REDACTED]

Geplante bzw. laufende Verfahren nach dem Flurbereinigungsgesetz (FlurbG) sind nicht betroffen. Aus Sicht der Flurbereinigungsbehörde bestehen keine Bedenken gegen die geplante Fortschreibung des Lärmaktionsplans.

**Vermessungsamt**

Ansprechpartner: Herr [REDACTED]

Es bestehen keine Einwände gegen die Planung.

Kenntnisnahme.

Kenntnisnahme.



Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 9 von 39
-----	--------------------	--------------------	----------------

 <p>Gesamtstellungnahme P2400495 <span style="float: right;">10. Januar 2025   5</span></p> <p><b>Wasserrecht:</b> Ansprechpartnerin: [REDACTED]</p> <p>Dem Vorhaben wird aus wasserwirtschaftlicher Sicht zugestimmt. Fachtechnische Belange stehen der Planung nicht entgegen.</p> <p><b>Gesundheit und Versorgung:</b> Ansprechpartner: [REDACTED]</p> <p>Dem Vorhaben wird seitens des Amtes für Gesundheit und Versorgung zugestimmt. Es bestehen keine umweltmedizinischen Bedenken.</p> <p><b>Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung:</b> Ansprechpartnerin: [REDACTED]</p> <p><u>Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h:</u> Die geplante Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h wird voraussichtlich Auswirkungen auf die Bustaktung haben. Insbesondere können Anpassungen bei den Wendezeiten und Fahrzeiten erforderlich werden. Das Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung wird die Situation genau beobachten und in Abstimmung mit den betroffenen Verkehrsunternehmen notwendige Optimierungen vornehmen, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten.</p> <p><u>Geplante Fahrbahnsanierungen:</u> Bei geplanten Fahrbahnsanierungen ist es unerlässlich, dass das Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung frühzeitig informiert wird. Dies ermöglicht es, mögliche Ausweichstrecken rechtzeitig den betroffenen Busunternehmen mitzuteilen und den öffentlichen Nahverkehr möglichst störungsfrei aufrechtzuerhalten.</p> <p>Das Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung betont die Wichtigkeit einer engen Abstimmung zwischen den zuständigen Stellen und den Verkehrsunternehmen, um die Ziele des Lärmaktionsplans umzusetzen, ohne die Qualität des öffentlichen Nahverkehrs und der Schülerbeförderung zu beeinträchtigen.</p> <p>Wir bitten um <b>weitere Beteiligung am Verfahren.</b></p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>[REDACTED]</p> <p><small>Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt und ist ohne Unterschrift gültig.</small></p> <p><small>Landratsamt Konstanz Benediktinerplatz 1   78467 Konstanz   T. +49 7531 800-0   F. +49 7531 800-1326   <a href="http://www.LRAKN.de">www.LRAKN.de</a></small></p> 	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	---

**A.7 STADTWERKE RADOLFZELL**

(Schreiben vom 22.11.2024)

<p><b>STROM</b> Nicht betroffen. Bei Grabarbeiten (Schallschutz, etc.) sind Leitungspläne einzuholen</p> <p><b>GAS</b> Nicht betroffen, bei Tiefbauarbeiten sind Leitungspläne einzuholen. Gasleitungen dürfen nicht überbaut werden.</p> <p><b>WASSER</b> Nicht betroffen, bei Tiefbauarbeiten sind Leitungspläne einzuholen. Wasserleitungen dürfen nicht überbaut werden.</p> <p><b>WÄRME</b> Nicht betroffen, bei Tiefbauarbeiten sind Leitungspläne einzuholen. Fernwärmeleitungen dürfen nicht überbaut werden.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
---	---



Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr. Stellungnahmen von Beschlussvorschlag Seite 11 von 39

C PRIVATE STELLUNGNAHMEN VON BÜRGERINNEN UND BÜRGERN

<p>C.1 <b>BÜRGER 1 –</b> [REDACTED] [REDACTED] (Schreiben vom 13.01.2025)</p>	
<p>Hallo [REDACTED]</p> <p>falls zeitlich noch möglich, möchte ich als langjährige Anwohnerin der Radolfzeller Straße in Markelfingen und [REDACTED] gerne noch eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan vom November 2024 abgeben: Von 2009 bis 2023 haben mein Mann und ich direkt an der Radolfzeller Straße in Markelfingen auf Höhe der stationären Verkehrsüberwachung gewohnt. Unsere Wohnung befand sich im 3. OG unter der Adresse "Zum Lerchental [REDACTED]" und war mit allen Räumen nach Süden zur Radolfzeller Straße ausgerichtet.</p> <p>Zu unserer Zeit in Markelfingen wurde das Verkehrsaufkommen auf der Radolfzeller Straße mit einer Größenordnung von rund 10.000 Fahrzeugen pro Tag angegeben. Dieses sehr hohe Verkehrsaufkommen verursacht einen immensen Verkehrslärm, den wir in unserer Wohnung tags und nachts beständig als sehr störend und beeinträchtigend empfunden haben. Auf dem Balkon ließ sich kaum Ruhe und Entspannung finden, und es war uns nicht möglich, nachts mit offenen Fenstern zu schlafen, was insbesondere im Sommer bei hohen Temperaturen sehr unangenehm war. Kurz nach der stationären Verkehrsüberwachung beschleunigen zudem viele Autofahrer und verursachen dadurch noch mehr Lärm.</p> <p>Durch den Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags hat sich der Verkehrslärm aus unserer Sicht nur wenig reduziert. Bei regennasser Fahrbahn konnten wir keinen Unterschied zur vorherigen Fahrbahndecke feststellen.</p> <p>Nach der aktuellen Lärmaktionsplanung wird in Markelfingen für die Radolfzeller Straße in der gesamten Ortsdurchfahrt einheitlich Tempo 40 tags und Tempo 30 nachts vorgesehen. Aufgrund meiner persönlichen Erfahrungen als ehemalige Anwohnerin über einen Zeitraum von 14 Jahren, halte ich es jedoch für sinnvoll, <b>ganztags Tempo 30 für die Radolfzeller Straße</b> festzulegen. Das würde die <b>Wohnqualität im Bereich der Ortsdurchfahrt gerade tagsüber</b> merklich steigern und für spürbare Entlastungen vom Verkehrslärm sorgen. Ein einheitliches Tempolimit prägt sich bei vielen Verkehrsteilnehmern zudem besser ein, und mit Tempo 30 wären durchschnittlich merklich niedrigere Geschwindigkeiten verbunden. Auch in anderen Ortschaften, wie z. B. Böhringen oder Singen-Bohlingen funktioniert Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt oder längeren Straßenabschnitten gut.</p> <p>In Markelfingen hörten wir in Verbindung mit dem Vorschlag für Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt die Sorge, dass es zu Ausweichverkehr auf der parallel</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Die Stadt Radolfzell betrachtet in der Lärmaktionsplanung das gesamte Untersuchungsgebiet Sofern hier Betroffenheiten im gesundheitskritischen (&gt;67/57 dB(A)) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich vorliegen, müssen im Untersuchungsgebiet Maßnahmen gefunden werden.</p> <p>In der Radolfzeller Straße ist aufgrund von Überschreitungen Tempo 30 nachts vorgesehen.</p> <p>Kenntnisnahme. Aufgrund der aktuellen Berechnungsergebnisse ist eine Tempo 30 ganztags Regelung schwer begründbar. Als Zwischenlösung wurde Tempo 40 tags auf der gesamten Ortsdurchfahrt sowie Tempo 30 nachts gewählt.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr. Stellungnahmen von Beschlussvorschlag Seite 12 von 39

<p>verlaufenden Straße "Zum Lerchental" kommen könnte. Im Lerchental gilt jedoch bereits eine ganztägige Tempobegrenzung auf 30 km/h. Zudem gibt es dort inzwischen sehr viel ruhenden Verkehr - parkende PKWs und Wohnmobile -, die die Durchfahrt erschweren und sehr unattraktiv machen. Dass es hier zu signifikantem Ausweichverkehr käme, kann ich mir daher nur schwer vorstellen.</p> <p>Ich würde mich freuen, wenn meine späte Stellungnahme noch Berücksichtigung finden würde. Gerne stehe ich für Rückfragen zur Verfügung.</p>	<p>Damit der Anordnung von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen Verlagerungswirkungen auf benachbarte Straßen verursacht werden können, wurden diese Maßnahme im Verkehrsmodell überprüft werden. Da im Nebenstraßennetz schon vorwiegend T30 besteht, wird nicht davon ausgegangen.</p>
--	--

**C.2 BÜRGER 2 – [REDACTED]; BÖHRINGER STR. [REDACTED]**  
(Schreiben vom 21.11.2024)

<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>da ich voraussichtlich bei der Bürgerbeteiligungsveranstaltung am 27.11. nicht anwesend sein kann, hier vorab meine Stellungnahme als Anwohner des Aktionsbereichs 7.</p> <p>Die laut Anhang 6 Seite 5 vorgesehenen Maßnahmen entlang der Böhrringer Straße begrüße ich ausdrücklich und erhoffe mir dadurch neben einer merklichen Verbesserung der Lebens- und besonders Schlafqualität auch erhebliche Zugewinne für die Verkehrssicherheit.</p> <p>Daher bitte darum, die dort genannten Maßnahmen wie beschrieben umzusetzen. Aus dem Steckbrief geht leider nicht hervor, wo genau die stationäre Geschwindigkeitsüberwachung vorgesehen ist. Der Abschnitt zwischen Friedhofstraße und Mooser Straße lädt jedoch besonders zum übermäßigen Beschleunigen ein.</p> <p>Vielen Dank für die bisher geleistete Arbeit und die hoffentlich bald absehbare Entlastung der Anwohner.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
---	---

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.                      Stellungnahmen von    Beschlussvorschlag    Seite 13 von 39

<b>C.3      BÜRGER 3 – [REDACTED]; GÜTTINGER STRAÙE [REDACTED]</b> (Schreiben vom 29.11.2024)	
<p>Guten Tag [REDACTED]</p> <p>Am 27.11.2024 habe ich mit meiner Frau Brigitte Kaiser an der Bürger- Informationsveranstaltung zum Lärmaktionsplan Radolfzell teilgenommen.</p> <p>Dabei stellten wir fest, daß die Güttingerstraße in unserem Wohnbezirk wenig Beachtung fand.</p> <p>Diese Straße ist unserer Meinung nach eine wichtige Verkehrsverbindung von der Nordstadt zur Innenstadt, und wird auch sehr stark in Anspruch genommen. Leider gibt es für diese Straßenführung keine 30 km Geschwindigkeitsbegrenzung, was sicherlich in der Nacht zu einer Lärmreduzierung führen würde. Außerdem würde dies tagsüber zu einer höheren Sicherheit für Fußgänger und Radfahrer beitragen.</p> <p>Diese Situation wird noch verschlimmert durch die vorgegebenen Parklücken. Die vorgesehene Freiflächen werden tagsüber trotz Parkverbotshinweis sehr oft zugeparkt, was schließlich zu einer Fahrbahnverengung führt. Oft sind die vorgesehenen Parklücken von Wohnmobilen und Dauerparker bis zu 2 Wochen belegt.</p> <p>Der zur Innenstadt führende Radweg ist in der Fahrbahn integriert und es kommt bei den Fahrbahnverengungen zu gefährlichen Begegnungen zwischen Auto- und Radfahrern. Gerade an diesen engen Stellen versuchen viele Autofahrer die Radfahrer zu überholen, und unterschreiten somit den vorgeschriebenen 1,5 m Seitenabstand.</p> <p>Auch die in die Nordstadt fahrende Radfahrer werden an diesen Stellen von Autos überholt, wobei oft der Bürgersteig als Ausweichstrecke mitbenutzt wird. Sicherheitsgründe veranlassen deshalb viele Radler den Bürgersteig als Fahrweg zu nutzen, was ja verboten ist.</p> <p>Trotz Durchfahrtsverbot für LKW befahren täglich etliche Fahrzeuge die Güttingerstraße. Für Fußgänger vor allen Dingen für Kinder kann es zu brenzligen Situationen kommen.</p> <p>Verbesserungsvorschlag:</p> <p>1. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h 2. Entfernung der Parkplätze und kompl. Parkverbot 3. Anlegen von 2 integrierten Radwegen Ich hoffe, daß mein Schreiben und die 3 Vorschläge zur Lösung beitragen werden.</p>	<p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 14 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p><b>C.4 BÜRGER 4 – [REDACTED]; WERNER-MESSMER-STR. 11)</b> (Schreiben vom 30.11.2024)</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>ich befürworte die Massnahmen des Lärmaktionsplans und habe Verständnis dafür, dass hier in erster Linie der Strassenlärm und die Bahnlinie betrachtet wird.</p> <p>Ich würde jedoch auch gerne andere Lärmquellen ins Blickfeld nehmen wollen. Dies sind zum einen Bürger und Bürgerinnen, die insbesondere in den Abend- und Nachstunden lautstark durch die Strassen ziehen oder flanieren. Wir wohnen im Schnittpunkt von Milchwerk, Restaurant Fino, Kletterwerk und Parkplatz Messeplatz. Dadurch ergibt sich ein verstärkter "Personenverkehr", was ganz natürlich und in Ordnung ist. Aber in den späten Abend- und Nachstunden ist es eben auch problematisch.</p> <p>Ich möchte Ihnen als Anregung ein Strassenbanner der Stadt Dornbirn zusenden. Hier wird an die Nachtschwärmer appelliert, dass sie Rücksicht auf die Anwohner nehmen mögen. Ein solches Banner könnte ich mir sehr gut auch zwischen Fino und Milchwerk vorstellen.</p> <p>Eine weitere nicht unbeträchtliche Lärmquelle stellt leider die Stadt Radolfzell selbst dar, in Form von kommunalen "Sonderfahrzeugen". Damit meine ich z.B. grosse Aufsitzrasenmäher, die auch kleine Grünstreifen mähen. Dazu müssen sie zunächst aufwendig mit lauten Zugmaschinen und Hänger transportiert und abgeladen werden. Der Fahrer selbst schützt sich mittels Schallschutz-Ohrhörern, die Anwohner müssen den Lärm über eine Stunde ertragen, da im Kreuzungsbereich der Grünstreifen auf jeweils zwei Seiten der Strasse gemäht werden muss. Dazu wird umständlich und aufwendig um jedes Schild, jeden Stein, jeden Baum herumgefahren. Im Nachgang wird mit der Motorsense nachgearbeitet und zum Schluss kommt noch der Laubbläser zum Einsatz. Eine solche Aktion nimmt leicht einen ganzen Vormittag in Anspruch (nur in unserem Kreuzungsbereich, incl. Parkplatz am Kletterwerk).</p> <p>Dies erfolgt ca. 5-6 mal pro Jahr, gerne auch noch Anfang November, wenn kein Gras mehr wächst. Dann werden noch mehrere lange Hecken geschnitten, das Schnittgut im Container abgefahren, Laubbläser inklusive, im Herbst werden die Blätter von rund 10 Bäumen zusammengeblasen und abgefahren. Die Strassenkehrmaschine (unfassbar laut) ist zudem regelmässig im Einsatz</p> <p>Alles das ist notwendig und richtig, aber die Lautstärke der Geräte und Fahrzeuge ist unglaublich.</p> <p>Ich kann nicht glauben, dass diese nicht besser gedämmt werden (können). Es ist schließlich nur eine Kehrmaschine.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 15 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Ich würde mich freuen, wenn auch diese Lärmquellen in einem Lärmaktionsplan Berücksichtigung finden können.</p> 	<p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
--	---

**C.5 BÜRGER 5 – [REDACTED]; STOCKACHER STRASSE [REDACTED]**  
(Schreiben vom 30.11.2024)

<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>zum Lärmaktionsplan nehme ich wie folgt Stellung:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Anstatt einen Flüsterasphalt bzw. Lärminderung durch Erneuerung der Fahrbahndecke ab dem KVP Stockacher Straße (Altbohlkreisel) auf der Schützenstaße bis Haus-Nr. 18A Richtung Süden aufzutragen, schlage ich auf der westlichen Seite Lärmschutzwände, ähnlich wie auf der Eisenbahnbrücke in der Schützenstraße, nach Möglichkeit sogar noch über Geländerhöhe hinaus vor.</li><li>• Gleichzeitig sollte die Tempo 30-Zone bereits ab der Unterführung zwischen der Stockacher Straße und dem Waldfriedhof Richtung KVP Stockacher Straße (Altbohlkreisel) und weiter Richtung Süden durchgehend zumindest nachts eingerichtet werden. Denn bereits ab der Unterführung beginnt die Wohnbebauung. Daher sollte die 50er-Zone bereits dort stadteinwärts beginnen wo jetzt die 70er-Zone beginnt.</li><li>• Sollte die Tempo 30-Zone ab der Unterführung zum Waldfriedhof nicht umsetzbar sein, so sollte sie ab dem KVP Stockacher Straße (Altbohlkreisel) Richtung Süden durchgehend zumindest nachts, am besten auch tagsüber, installiert werden.</li></ul> <p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Schilder mit Temporeduzierung sind sicherlich günstiger als Flüsterasphalt. Evtl. trifft dies auch auf die Lärmschutzwände zu.</li></ul>	<p>Eine Fahrbahnsanierung mit lärmoptimiertem Asphalt wird aufgrund der höheren Wirkung bei niedrigeren Kosten bevorzugt.</p> <p>Sofern hier Betroffenheiten im gesundheitskritischen (&gt;67/57 dB(A)) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich vorliegen, müssen im Untersuchungsgebiet Maßnahmen gefunden werden.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten kann ein Tempolimit nicht ausgesprochen werden.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten kann ein ganztägliches Tempolimit nicht ausgesprochen werden.</p>
---	---

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 16 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ab der Unterführung Richtung Süden existiert bereits jetzt Wohnbebauung, z. B. Althohlviertel, Stockacher Straße und weitere Wohnbebauung ist in dem Bereich vorgesehen.</li> </ul>	Kenntnisnahme.	
<p><b>C.6 BÜRGER 6 – [REDACTED]; GÜTTINGER STRASSE)</b> (Schreiben vom 30.11.2024)</p>			
	<p>Guten Tag,</p> <p>leider konnte ich nicht persönlich beim der öffentlichen Sitzung (Bürgerdialog) dabei sein. Nun sehe ich, dass wir als Anwohner der Güttinger Straße (Abschnitt zwischen Kesselhaus und Millennium-Tower) leider nicht bei der Lärmreduzierung durch den Autoverkehr erhört wurden. Auf diesem Abschnitt fahren die Autoverkehrsteilnehmer besonders lärmemittierend, da durch die ausgewiesenen Parkbuchten mit erhöhtem Tempo (auch teils deutlich über den zulässigen 50 km/h) gefahren wird. Teils werden sogar die Gehwege befahren, da einige den Gegenverkehr nicht abwarten wollen. Wir kennen zahlreiche Fälle von überfahrenen Tieren, auch Kinder sind schon teils nur knapp Unfällen entkommen (Ausgang Spielstraße).</p> <p>Ich bitte Sie, den bisher beschlossenen Plan mit vermehrten temporeduzierten Straßen zu überdenken und auch diesen Abschnitt, der ohnehin nur auf sehr kurzer Strecke zwischen zwei 30-km/h-Zonen führt, zu einer temporeduzierten, noch besser verkehrsreduzierten, bestenfalls sogar für den Durchgangsverkehr komplett geschlossenen Straße zu definieren. Dadurch würde das Quartiersleben nicht nur ruhiger und sicherer, sondern auch mit höherer Aufenthaltsqualität versehen.</p> <p>Ich stehe für weitere Auskünfte gern zur Verfügung und unterstütze sehr gern nach Kräften, um den hier seit vielen Jahren bestehenden Missstand endlich zu beheben.</p> <p>Danke für Ihre Aufmerksamkeit.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
<p><b>C.7 BÜRGER 7 – [REDACTED]; KONSTANZER STRASSE)</b> (Schreiben vom 30.11.2024)</p>			
	<p>Guten Tag!</p> <p>Seit 1996 wohnen wir in der Konstanzer Str. in Radolfzell.</p> <p>Bereits der Umbau mit den Mittelinseln nervt uns sehr – egal ob wir mit Auto oder Fahrrad unterwegs sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lieferanten, Paketdienste... haben kaum noch eine Parkmöglichkeit – außer auf dem Radstreifen. Auch selber kann man nichts mehr vor der Haustüre ausladen.</li> <li>• Als Radfahrer wird man entweder eng überholt oder die Fahrzeuge kleben einem auf den Fersen.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>• Als Autofahrer wird man durch Radfahrer oder Busse an Haltestellen ausgebremst – das trägt nicht gerade zur Lärminderung bei.</p> <p>• Auch Busse verlieren wertvolle Zeit, wenn sie Fahrrädern hinterherschleichen müssen.</p> <p>Seit ein paar Jahren gilt jetzt auch noch auf einem Abschnitt Tempo 30, was noch mehr nervt. Wir können uns in den bald 30 Jahren an keinen Unfall erinnern. Und als Lärm empfanden wir die Autos noch nie, egal ob mit Tempo 30 oder 50.</p> <p>Sollten jetzt weitere Tempo 30 Zonen kommen, schleicht man überall im 2. Gang herum, was eher zu mehr Lärm führt. Und die Busse sind jetzt schon permanent verspätet – das wird dann auch noch schlimmer.</p> <p>Und wenn wir „Klima-Mobilitätskonzept“ lesen, denken wir eher ans Auswandern. Wir können das Wort Klima nicht mehr lesen. Es wird jeder Grund dafür gesucht, den Lieblingsfeind der Grünen – das Auto – auszubremsen. Und dann wird wieder gejammert, dass die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie verloren gehen.</p> <p>Abgesehen davon gibt es auch meist keine Alternative zum Auto – außer man wohnt vielleicht in Großstädten. Bei uns fährt z. B. am Sonntag der erste Bus um kurz vor 9h. Sollen wir jetzt alle zu Langschläfern erzogen werden? Wir wollen um 7h raus. Oder kommen Sie mal abends mit dem Zug an – nur noch jede Stunde ein Bus. Abgesehen davon ist die Bahn absolut unzuverlässig. Meine Frau fährt fast täglich damit in die Schweiz zur Arbeit. Verspätungen, Ausfälle, verpasste Anschlüsse aus welchen Gründen auch immer gehören zum Alltag. Jeden Morgen muss man zunächst ins Internet schauen, ob der Zug kommt. Bei Regen oder Schnee bringe ich sie mit Auto zum Bahnhof, weil es keinen passenden Bus gibt. Und will man in der Freizeit in den Schwarzwald oder in die Berge, würde man mit dem ÖV die 3-fache Zeit brauchen als mit dem Auto.</p> <p>Es will uns doch nicht wirklich jemand einreden, dass es für Lärm oder Klima besser ist, mit alten Dieseln, die den halben Bahnhof vollstinken, als mit einem modernen Auto zu fahren. Und zu Randzeiten fahren 300 Tonnen Diesel betrieben z. B. von Friedrichshafen nach Basel um z. T. 30 Personen zu transportieren. Alles sehr sinnvoll - Ideologie pur.</p> <p>Früher sind wir gerne mit dem Auto in die Städte zum Einkaufen gefahren. Heute wird man überall ausgebremst, mit hohen Parkgebühren bestraft und Blitzern begrüßt. Amazon &amp; Co. freuen sich und die Bürgermeister heulen wegen leerstehenden Läden. Abgesehen davon hat man keine Lust mehr auf Bahnhöfe voll mit Bettlern, Mochtegern-Musikern, in Großstädten Drogensüchtigen und abends anderen unangenehmen Gestalten. Für Frauen müssen schon Frauentaxis eingeführt werden, damit diese sicher heim</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 18 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>kommen. Kommt meine Frau mal spät von der Arbeit heim, habe ich sie in Singen auch schon mit Auto abgeholt, damit sie dort abends um 23h nicht am Bahnhof herumsteht, da der Zug mal wieder nicht kommt.</p> <p>Je mehr wir überall mit Auto ausgebremst werden, desto mehr denken wir beim Urlaub ans Fliegen oder an Kreuzfahrten. Dieser bald krankhafte ideologische Kampf gegen das Auto muss endlich aufhören – besonders in einem Land mit so viel Automobilindustrie.</p>	Kenntnisnahme.
--	----------------

**C.8 BÜRGER 8 – [REDACTED]**  
(Schreiben vom 01.12.2024)

<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>seit ca. 8 Jahren wohne ich in Radolfzell. Vorher habe ich viele Jahre in Düsseldorf gewohnt, die den Verkehr im Griff hat, weil sie viele Politessen beschäftigt und wirksame Geschwindigkeitskontrollen durchführt. Das ist jedoch in Radolfzell nicht der Fall. Ich wohne hier in einer Tempo-30-Zone und stelle täglich fest, dass sehr viele Autofahrer trotzdem wesentlich schneller fahren. Manchmal rasen sie sogar. Kontrollen? Fehlanzeige. Nirgendwo, und ich bin wirklich viel herum gekommen in deutschen Städten, habe ich so wenig Polizei auf den Straßen gesehen wie in Radolfzell. Es gibt zwar drei stationäre Blitzgeräte. Aber das reicht nicht aus. Es müssten viel mehr mobile Blitzgeräte und viel mehr Kontrollen durchgeführt werden. Sonst können Sie sich die Schilder sparen. Es interessiert die Autofahrer nicht. Die allermeisten Autofahrer fahren schneller als Tempo 30, weil es keine Verkehrsüberwachung oder Kontrollen gibt. Deshalb mein Appell: Sprechen Sie bitte mit der Polizei, wie sie die Tempo 30 Zonen effektiver, regelmäßiger und sichtbarer überwachen und kontrollieren können. Sonst ist der Lärmaktionsplan nicht das Papier wert.</p>	Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.
--	--

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 19 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p><b>C.9 BÜRGER 9 – [REDACTED]; BÖHRINGER-STRAÙE [REDACTED]</b> (Schreiben vom 03.12.2024)</p>			
	<p>Stellungnahme</p> <p>Als Betroffene Bürger nehmen wir Stellung zur aktuellen Lage in der Böhlingerstraße</p> <p>1. Der Straßenabschnitt vom Esso-Kreisel bis Einmündung Friedhofstraße ist sehr stark befahren, sowohl durch Schüler aus Böhlingen als auch durch Besucher der Händler jenseits des Kreisels.</p> <p>2. Im Bereich der Häuser Nr. 35 bis 39 queren zudem sehr viele Schüler Wochentags die stark frequentierte Straße die zudem zwei Fahrspuren mit schmalen Radwegen hat.</p> <p>3. Nach 22:00 Uhr wird der Abschnitt zwischen Allmendstraße und Einmündung Friedhofstraße gerne zur Kurz-Beschleunigung mit entsprechendem Lärm durch getunte Auspuffanlagen benützt wird.</p> <p>Von einer Beschränkung auf 30 km/h erwarten wir einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit und zur Lärminderung.</p>	<p>Kenntnisnahme. Für diesen Bereich wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h sowie eine Fahrbahnsanierung mit lärmminderndem Asphalt empfohlen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	
<p><b>C.10 BÜRGER 10 – [REDACTED]; RATOLDUSSTRAÙE)</b> (Schreiben vom 07.12.2024)</p>			
	<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>Bezug nehmend auf den o.g. Beitrag im Südkurier möchte ich als vom zunehmenden Lärm geplagter Mitbürger hier einige Anmerkungen zum Thema machen:</p> <p>Grundsätzlich begrüße ich jede Massnahme der Stadt, der ausufernden akustischen Umweltverschmutzung aus unterschiedlichsten Quellen Einhalt zu gebieten.</p> <p>Als Anwohner der Ratoldusstraße in direkter Nachbarschaft zur Ratoldusschule/ -turnhalle leiden wir seit Jahren unter den Lärmemissionen aus dieser Richtung.</p> <p>Seit der Erweiterung der früheren Grundschule zur Ganztageseinrichtung hat diese Belastung exponentiell zugenommen, was Intensität und Dauer betrifft:</p> <p>Seien es kreischende Schüler bereits in den frühen Morgenstunden (v.a. in den Pausen), sei es unbeschreiblicher Lärm beim Sportunterricht in der Turnhalle (insbesondere bei geöffneten Fenstern), sei es das allabendliche Ballprellen und Geklatsche der Handballer oder das Sportstudio-Musikgewummere und Geschrei der Fitnesskurse (die Halle verfügt über keinerlei Schalldämmung!) - es ist mittlerweile fast eine nonstop-Beschallung!</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen. Andere Lärmfaktoren können nicht berücksichtigt werden.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 20 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Zeitweise ist das inzwischen selbst in den Ferien oder an Wochenend-Tagen der Fall, häufig kommt dann noch Kindergeschrei auf dem Spielplatz dazu, oft zu den unmöglichsten Zeiten.</p> <p>Der Schutz der Nachbarn vor solch krank machendem Lärm scheint in Radolfzell keine Rolle zu spielen, eine zeitweise Begrenzung der Nutzungszeiten z.B. des Spielplatzes auf dem Schulgelände mittels aufgestellten Schildern wurde wieder abgeschafft.</p> <p>Des Weiteren ist festzustellen, dass die Ratoldusstrasse zwar 30er-Zone ist, aber kein stationärer Blitzer oder Bremsschwellen vorhanden sind, nicht mal vor der stark frequentierten Schule; desgleichen in der Bleichwiesenstrasse. Tatsächlich wird hier oft gestrast, weil Kontrollen fehlen.</p> <p>Noch schlimmer ist die Situation in der Böhringer Strasse, wo sehr oft PS-Protze ihre Klappen-Auspuffe röhren lassen, stark beschleunigen mit aufheulenden Motoren, und augenscheinlich sogar teilweise Schnitzeljagden per Auto durchs Wohngebiet veranstalten - natürlich mit dröhnenden, Hauswände durchdringenden Bässen aus den überdimensionierten Musikanlagen! Oft sind in diesem Kontext auswärtige oder CH-Kennzeichen zu beobachten.</p> <p>Am ruhigsten ist es diesbezüglich zu Zeiten des Ramadan oder bei hochkarätigen Fussballspielen, was mir durchaus zu denken gibt bzgl. der Verursacher dieses Lärms.</p> <p>Mit am lautesten sind ausserdem die städtischen Diesel-Omnibusse, die meines Wissens aber ja zeitnah ersetzt werden dürften durch Elektro- oder Wasserstoff-Busse.</p> <p>Also nochmal: Jede Verbesserung zur Lärmreduktion ist begrüssenswert.</p> <p>Als pensionierter Sonderpädagoge, der Jahrzehnte lang mit verhaltensschwierigen Schülern gearbeitet hat, sage ich aber auch, dass keine Regelung etwas nützt, wenn sie nicht auch ausreichend kontrolliert und konsequent durchgesetzt wird!</p>	<p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen. Die Motorisierungsart ist aktuell nicht relevant für die Lärmausbreitung.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
<p><b>C.11 BÜRGER 11 – [REDACTED]; PFARRER-ZUBER-STR. [REDACTED]</b> (Schreiben vom 08.12.2024)</p>	
<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>vielen Dank für die Möglichkeit, zum Lärmaktionsplan eine Stellungnahme abgeben zu können:</p> <p>Ich finde alle vorgeschlagenen Temporeduzierungen richtig, um Anwohner vor Verkehrslärm zu schützen. Es kann nicht sein, dass Menschen, die sich ein ruhigeres Wohngebiet nicht leisten können, bei diesem Thema benachteiligt werden. Hier geht es um Gerechtigkeit und insbesondere auch um soziale Gerechtigkeit innerhalb Radolfzells und den Ortsteilen.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>Ich könnte mir vorstellen, dass die Mehrheit der Mitgliederinnen und – mitglieder in den Ortschaftsräten und im Gemeinderat sich ein ruhiges Wohngebiet leisten können. Es wäre wünschenswert, wenn bei einer möglichen Abstimmung zum Lärmaktionsplan auch an andere Einwohner gedacht wird, bei denen das nicht der Fall ist.</p> <p>Oft wird ein möglicher Zeitverlust durch eine 30er Zone deutlich überschätzt. Bei gleichmäßig fließendem Verkehr, z.B. bei angepasster Ampelschaltung, gibt es nur geringe Zeitverluste. Vielleicht lässt sich das in den Ortschaftsräten und im Gemeinderat vor einer möglichen Abstimmung anhand von Beispielen noch einmal belegen, um mögliche Bedenken auszuräumen und um zu vermeiden, dass wegen dieser Bedenken am Ende alles verwässert wird.</p> <p>Auch durch Elektroautos wird sich das Lärmproblem nicht von alleine erledigen. Abgesehen davon, dass niemand weiß, wann Elektroautos tatsächlich die überwiegende Zahl an Fahrzeugen ausmachen werden, gibt es immer noch die Reifengeräusche, die ab ca. 25 km/h auch bei Elektroautos deutlich hörbar werden (Umweltbundesamt).</p> <p>Zusätzlich habe ich folgende Anmerkungen (basierend auf der Karte Planfall 1, kurzfristige Maßnahmen):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Auf der Günther Neurohr-Brücke zwischen Konstanzer Straße und Strandbadstraße ist ein Limit von 50 km/h geplant. Das macht meiner Meinung nach keinen Sinn, wenn auf der Konstanzer Straße und auf der Strandbadstraße ein Limit von 30km/h gilt. Das wird viele Autofahrer zum kurzen Beschleunigen verführen, was auf der Berg- und Talbahn dieser Brücke unnötig Lärm (und Abgase) verursachen wird. Daher sollte auf dieser Brücke ebenfalls ein Limit von 30 km/h gelten.</li> <li>- Dasselbe gilt für das kurze Teilstück beim Übergang zwischen Güttinger Straße und Haselbrunnstraße. Hier sollte durchgehend ein Limit von 30 km/h gelten.</li> <li>- Ich wundere mich, dass auf der Güttinger Straßen zwischen Haselbrunnstraße und Schlesierstraße weiterhin ein Limit von 50 km/h gelten soll, ebenso wie auf der Schützenstraße. Dort wohnen ebenfalls Menschen, die vor Verkehrslärm geschützt werden sollten, und ein Tempolimit von 30 km/h sollte entsprechend auch dort eingeführt werden.</li> </ul>	<p>Seite 21 von 39</p> <p>Kenntnisnahme. Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Die Reifenabrollgeräusche sind bereits ab 30km/h der ausschlaggebende Lärmfaktor. Daher sind bei Geschwindigkeiten &gt;30 km/h die Motorisierungsarten vernachlässigbar.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 22 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Darüber hinaus: Auch wenn es hier um Lärmreduzierung geht, wäre es aus Sicherheitsgründen wünschenswert, wenn Autos in Radolfzell generell nur noch mit maximal 30 km/h unterwegs wären. Ein Beispiel: Als Fahrradfahrer wird man immer wieder von Autos ohne ausreichendem Sicherheitsabstand überholt, z.B. auch dort, wo Fahrradschutzstreifen angelegt wurden. Wenn ich mit dem Fahrrad auf der Konstanzer Straße oder der Güttinger Straße unterwegs bin, gibt es mindestens immer ein Auto, das viel zu dicht überholt. Das ist dann jedes mal sehr unangenehm, speziell wenn das Auto 50 km/h oder schneller fährt. Meine Hoffnung wäre, das sich das bei einem Tempolimit von 30 km/h etwas entspannt und die Gefährdung von Radfahrern und anderen Verkehrsteilnehmern generell reduziert wird.</p>	<p>Eine flächendeckende Reduzierung auf Tempo 30 ist nur bei flächendeckenden Betroffenheiten durch Lärm im Rahmen des Lärmaktionsplans möglich.</p>
<p><b>C.12 BÜRGER 12 – [REDACTED]; GÜTTINGER STRASSE [REDACTED]</b> (Schreiben vom 11.12.2024)</p>	
<p>Sehr geehrter [REDACTED] Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>in Bezug auf die geplanten Lärmschutzaktionsplan in Radolfzell folgende Stellungnahme.</p> <p>Als Anwohner der Güttinger Str. 41/43 benötigen wir in diesem Abschnitt Millenium-Gebäude bis Einmündung Haselbrunnstraße bitte unbedingt auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• morgens ab 5 Uhr rasen die ersten Autos durch zu Schichtarbeitsbeginn (oft sogar deutlich schneller als die aktuellen 50 km/h)</li> <li>• Ebenso auch Nachts. Nachts wird oft sogar noch deutlich schneller gefahren.</li> <li>• Starker Durchgangsverkehr in die Innenstadt und nachts bei Veranstaltungen im Milchwerk</li> <li>• Der ganze Durchgangsverkehr wird zur Hausseite hin auf nur 1 Fahrspur verlagert, weil auf der gegenüberliegenden Seite 5 Parkplätze eingezeichnet sind. Dadurch noch mehr Lärm hausseitig.</li> <li>• Parkplatzsuchverkehr wegen diesen eingezeichneten Parkplätze</li> <li>• Außerdem liegen wir nahe an der Bahnlinie nach Stockach und haben hinzu noch den Lärm der Züge</li> </ul> <p>Auch aus Sicherheitsgründen benötigen wir eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h.</p> <p>Es ist gefährlich, weil</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• die Fahrzeuge oft mit höheren Geschwindigkeiten durchrauschen. Besonders morgens und abends und nachts.</li> <li>• Schmale Fahrbahn</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Im Rahmen des Lärmaktionsplans kann nur der Straßenverkehrslärm betrachtet werden. Andere Begründungen für Tempo 30 bleiben außer Acht.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 23 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<ul style="list-style-type: none"> <li>• zusätzlich eingezeichnete Parkplätze</li> <li>• zusätzlich eingezeichneter Radweg auf der Fahrbahn</li> <li>• Es gibt oft gefährliche Situationen von Radfahrer auf Radstreifen und überholende Autos, die ausscheren, aufgrund der eingezeichneten Parkplätze</li> <li>• Oft fahren die Autos deshalb mit zwei Rädern auf dem Gehweg bei Gegenverkehr, um nicht warten zu müssen.</li> </ul> <p><input type="checkbox"/> Bitte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h dauerhaft</p> <p><input type="checkbox"/> Bitte Verlegung der 5 eingezeichneten Parkplätze (Höhe Haus 41-43) weg von der Häuserfront</p> <p>Wir hoffen sehr auf Unterstützung und Abhilfe. Besten Dank</p>	<p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
--	---

**C.13 BÜRGER 13 – [REDACTED]; SCHÜTZENSTRASSE [REDACTED]**  
(Schreiben vom 18.12.2024)

<p>Sehr geehrte Damen und Herren, sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>Ja, sie haben recht mit ihrer Empfehlung und einer Stellungnahme und da finde ich die eMail durchaus passend.</p> <p>Und eine Ergänzung gleich zu Anfang: Nicht nur Lärm macht den Menschen in der Stadt zu schaffen. Da sind auch noch Dinge wie Lichtverschmutzung, Luftverschmutzung und Straßendreck und nicht zuletzt entstehende Gefahren in jeglicher Form.</p> <p>Die Anwohner der Schützenstraße, hier [REDACTED], leiden schon lange unter der Lärmbelastung des immer mehr zunehmenden Verkehrs.</p> <p>Ergo: Die Schützenstrasse (vor dem SeeMaxx) MUSS als Verkehrs-Hotspot in den Aktionsplan!!</p> <p>Hier bei uns herrscht nun mal dichter, hektischer und folglich auch lärmender Verkehr.</p>	<p>Kenntnisnahme. Im Lärmaktionsplan wird nur der Straßenverkehrslärm betrachtet.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p>
---	--

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
<p>Da ist Motorenlärm zwischen den hohen Gebäuden in der Schützenstraße an der Tages u. Nachtordnung.</p> <p>Autofahrer nehmen leider KEINE Rücksicht auf die Anwohner. Regelmäßig sind auch einige der Herrschaften der Meinung einen Sound-Check machen zu müssen. 😬</p> <p>Und der Verkehr erzeugt natürlich neben Ruß, Lärm und Schmutz auch viel Gestank.</p> <p>Und noch ein weiteres kausales Problem haben wir hier:</p> <p>Das rücksichtslose Parken hier trägt noch zusätzlich zu diesem Übel bei. Da parken einige regelmäßig im ABSOLUTEN HALTEVERBOT.</p> <p>(siehe Foto im Anhang)</p> <p>Diese Parkverstöße im Halteverbot sind immer am Freitag u. Samstag zu sehen. Und dann beim ein u. aussteigen dann das übliche Türen zuschlagen. Unglaublich wieviele Türen so ein Auto hat.</p> <p>Das Aus/Einparken nötigt natürlich die ausgebremssten Schnelfahrer auch noch zusätzlich zum hupen.</p> <p>Alles Lärm 😬</p> <p>Und dann sind da die zunehmenden Gefahren die damit verbunden sind auch nicht zu unterschätzen.</p> <p>Ein Übel der besonderen Art.</p> <p>Das Überqueren der Schützenstraße wird immer gefährlicher für Radler, Fußgänger, Senioren u. Kinder.</p> <p>Immer wieder gibt es hier auch Beinahe-Unfälle mit begleitendem Hupen. (Lärm)</p> <p>Allein gegenüber SeeMaxx in der Schützenstraße wohnen acht schulpflichtige Kinder. Der nächste Fußgängerüberweg ist relativ weit entfernt.</p> <p>Das Ordnungsamt kontrolliert da leider einfach VIEL zu selten.</p> <p>Zweifellos muss es eine Lösung für all diese Probleme geben.</p> <p>Die gibt es auch!!</p> <p>Preiswert dazu.</p> <p>Die Lösung heißt Tempolimit.</p> <p>Dem gibt es nichts mehr hinzuzufügen.</p>		<p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 25 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Danke auch an die Stadt Radolfzell dass hier überhaupt ein Umdenken einsetzt und dass man Aktivitäten ins Leben ruft die diesen Dingen dann Grenzen setzt. Vielen lieben Dank.</p> 	
---	--

**C.14 BÜRGER 14 – [REDACTED]; BODENSEESTRAÙE [REDACTED]**  
(Schreiben vom 29.12.2024)

<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>gerne gebe ich als Bürger und Anwohner der BodenseestraÙe am Ortseingang zu Böhringen meine Stellungnahme zu den geplanten Maßnahmen des Lärmaktionsplans ab, um die Lärmbelastung in Radolfzell und den Ortsteilen weiter zu reduzieren.</p> <p>Die mehrheitliche Ablehnung des Böhringer Ortschaftsrates zur vorgeschlagenen Ausweitung der Tempo-30-Zone an den Böhringer Ortsausgängen (siehe SK-Artikel vom 5.11.2024) kann ich als Anwohner nicht nachvollziehen. Ich wohne mit meiner Familie ziemlich direkt am Ortseingang BodenseestraÙe (kurz vor der Einmündung Im Wiesengrund), also direkt dort, wo die Tempo-30-Zone in die 50er-Zone übergeht. Genau dort beschleunigen vor allem morgens und abends Autofahrer besonders stark, zudem ignorieren einfahrende Autofahrer in vielen Fällen die beginnende Tempo-30-Zone schlicht komplett. Daher bin ich als Betroffener absolut für die Ausweitung der Tempo-30-Zone und die Umstellung des Blitzers auf 30 Km/h.</p> <p>Das im SK-Artikel aufgeführte Argument von CDU-Ortschaftsrätin Antje Hauck, dass die Ausweitung außer mehr Verwaltungsaufwand keinen Mehrwert bringe, da die Autos dort, wo die 30er-Zone ortsauswärts endet, sowieso noch langsam führen, kann ich daher absolut nicht bestätigen. Im Gegenteil, sie beschleunigen dort teilweise so stark, dass sie vor dem Blitzer wieder runterbremsen müssen. Gerade als Familienvater mit zwei kleinen Kindern ist der Verkehrslärm durch schnell fahrende und beschleunigende Autos sehr störend und</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Zur Erweiterung der Tempo-30-Zone wird in diesem Bereich ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag empfohlen.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Die Maßnahme war auch Teil des Lärmaktionsplans, der Ortschaftsrat hat diese Maßnahmen allerdings abgelehnt. Alternativ wird zur Lärmminderung ein lärmoptimierter Fahrbahnbelag empfohlen, dieser mindert den Lärm um 2 dB (A).</p>
---	--

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 26 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>zudem, wenn die Kinder draußen spielen, auch gefährlich.</p> <p>Daher wäre es mein bzw. der Wunsch meiner Familie, die Tempo-30-Zone in Böhringen auszuweiten.</p> <p>Ich bin gespannt, wie die Fortsetzung des Lärmaktionsplans voranschreitet und hoffe, dass meine Stellungnahme eventuell etwas Gehör findet.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p>
--	-----------------------

**C.15 BÜRGER 15 [REDACTED]; FRIEDRICH-WEBER-STRASSE [REDACTED]**  
(Schreiben vom 04.01.2025)

<p>Sehr geehrter [REDACTED], sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>als Anwohnerin in der Friedrich-Werberstrasse möchte ich zu dem Lärmaktionsplan für Radolfzell noch ein paar Punkte anführen.</p> <p>1. Es ist dringend erforderlich, daß die 30er-Zone für die gesamte Friedrich-Werberstrasse gelten muß. Nach der Einmündung der Josef-Boschstrasse und der damit endenden bisherigen 30er-Zone wird durch die Autofahrer so schnell beschleunigt, daß es zu einer erheblichen Lärmbelastung kommt. Bei geöffnetem Fenster, oder im Sommer auf dem Balkon, ist eine normale Unterhaltung nicht möglich. Auch bei den Fahrzeugen, die aus Richtung der Eisenbahnstrasse kommen, entsteht durch die hohe Geschwindigkeit (50 km/h, z.T. auch höher) ein erhebliches Fahrgeräusch</p> <p>2. Die Nutzer des Parkplatzes "Güterbahnhof" sowie der Bushaltestelle "Herzenstrasse" müssen die Friedrich-Werberstrasse überqueren um auf einen Bürgersteig zu gelangen. Bei der derzeitigen hohen Geschwindigkeit sollte man hier die Unfallgefahr bedenken.</p> <p>Wenn die Anwohner die Glascontainer auf dem Parkplatz nutzen wollen, sind sie auch dieser Gefahr ausgesetzt. Nach Fertigstellung der Bebauung SVP II werden insbesondere noch weitere ältere Anwohner diese nicht ungefährliche Kreuzung überqueren müssen.</p> <p>3. Die Lärmbelastung durch die Bahn ist nicht so sehr störend. Es fahren hier relativ wenig Güterzüge, schon garnicht in der Nacht. Die Personenzüge, insbesondere der Seehas, erzeugen kaum Lärmgeräusche.</p> <p>Störende Geräusche durch die Bahn entstehen, wenn Züge auf dem Gleisvorfeld zum Bahnhof geparkt werden. Meistens ist dies der Fall, wenn Strecken z.B. durch Bauarbeiten nicht normal genutzt werden können.</p> <p>Warum die Maschinen der Lokomotiven dann weiterhin ununterbrochen laufen müssen ist mir nicht bekannt. Dabei entstehen auf jeden Fall unangenehme Dauergeräusche, sowohl bei Tag, als auch in der Nacht.</p>	<p>Vgl. Planfall 1, hier wird Tempo 30 für die Bodensee-straße Friedrich-Werber-Straße von Eisenbahnstraße bis Lohmühlenstraße empfohlen.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen.</p>
--	--

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 27 von 39
	<p>Für mich stellt sich die Frage, warum diese Züge nicht weiter im Westen (jenseits von Aldi) geparkt werden können, wo dann keine Wohnbebauung mehr ist.</p> <p>Eventuell könnte man auch durch eine Bepflanzung mit Hecken, Sträuchern entlang der Bahnlinie noch eine weitere Reduzierung der Geräusche erreichen.</p> <p>Ich wünsche Ihnen allen noch ein gutes neues Jahr.</p> <p>Hoffentlich lassen sich einige der Planungen umsetzen.</p>		
<p><b>C.16</b></p>	<p><b>BÜRGER 16</b> [REDACTED]; <b>FRIEDRICH-WERBERSTRASSE</b> [REDACTED] (Schreiben vom 04.01.2025)</p>		
<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>ich bin Anwohnerin der Friedrich-Werber-Straße [REDACTED]</p> <p>Die Regelung des Verkehrs mit 30 km/h würde ich sehr begrüßen. Es fahren den ganzen Tag über Autos und Busse, von frühmorgens bis spätnachts direkt am Wohnzimmer vorbei. Wenn wir im Frühjahr und Sommer die Fenster öffnen, ist es oft so unangenehm laut, dass Unterhaltungen schwer zu führen sind. Es sind auch, was grundsätzlich gut ist, viele Touristen unterwegs. Diese lassen oft auf den Parkplätzen vor den Häusern die Motoren ihrer PKW oder Wohnmobile laufen, damit sie es klimatisieren!</p> <p>Wenn es regnet, sind die Abrollgeräusche der Reifen durch das Wasser in den Fahrinnen noch viel lauter!</p> <p>Dazu ein anderes Thema: Oft wird man als Fußgänger auf dem Gehweg klatschnass gespritzt, weil so viel Wasser in den Spuren bleibt. Über eine Ausbesserung sollte dringend beraten werden.</p> <p>Ein weiteres Problem an dieser Stelle ist die erhöhte Unfallgefahr durch Radfahrer. Hier ist nämlich kein Radweg ausgewiesen. Die meisten Radler gehen davon aus, dass der Radweg der Eisenbahnstrasse hier weiter auf dem Gehweg verläuft. Ich selbst wurde ganz knapp schon touchiert!</p>	<p>Vgl. Planfall 1, hier wird Tempo 30 für die Bodensee-strasse Friedrich-Werber-Straße von Eisenbahnstraße bis Lohmühlenstraße empfohlen.</p> <p>In der Berechnung sind die durchschnittlichen Wetter-eignisse berücksichtigt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergelei-tet.</p>		
<p><b>C.17</b></p>	<p><b>BÜRGER 17 – J</b> [REDACTED] (Schreiben vom 09.01.2025)</p>		
<p>Stellungnahme zum Lärmaktionsplan.</p> <p>Sorry,30er Zonen einzuführen ist für mich der falsche Ansatz.(Wahrscheinlich wären meine Ziele andere wie ihre).30er Zonen und die damit verbundenen Überwachungen sind allenfalls gut um Einnahmen zu generieren, Autofahrer zu gängeln und ewig am Feindbild Autofahrer festzuhalten.</p>	<p>Das Umwelt-Bundesamt hat sich intensiv mit den 'Wir-kungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen' aus-einandergesetzt und die Ergebnisse veröffentlicht.</p> <p>Darin wird unter anderem festgestellt, eine Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von innerörtlich 50 auf 30 km/h in der Regel keinen nennenswerten Ein-fluss auf die Leistungsfähigkeit einer Straße hat.</p> <p>Demnach hängt die sogenannte 'Sättigungsverkehrs-stärke' vom zeitlichen Abstand der fahrenden</p>		

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 28 von 39
	<p>Tempo 30 verursacht mehr Umweltschäden wie ein gut fließender Verkehr mit 50!</p> <p>Wer an eine Hauptstraße zieht sollte wissen dass es mehr Verkehr gibt! Ist es zu laut sollten sie nicht an die Straße ziehen.</p> <p>Es wird Zeit sich einmal wirklich um das Problem Lärm, Klima, CO2 Ausstoß etc. zu kümmern und nicht die Interessen verschiedener Grüppchen zu befriedigen.</p> <p>Wie geht das?</p> <p>Ganz einfach, die Autos müssen weniger werden!</p> <p>Fußgängerzonen müssen zu 100% ohne jegliche Sondergenehmigungen autofrei werden. Räder, Scooter etc. werden geschoben. Es wird gelaufen.</p> <p>Ebenso die Tegginger Straße vom Joos bis Fürstenbergstraße. Alle Parkplätze weg.</p> <p>Ebenso die Gartenstraße von der Fürstenbergstr. aus Richtung Kaufland.</p> <p>Zwischen Parkhaus Kaufland und dem Jahrhundertbau wäre es sehr hilfreich den Fußgängerüberweg (wird so gut wie nie benutzt)besser hervorzuheben und ein Hinweisschild in der „S“Kurve mit der Aufschrift: der Verkehr hat Vorrang anzubringen.</p> <p>Unglaubliches spielt sich hier zwischen Autos und überquerende Fußgänger/Radfahrer ab.</p> <p>Ebenso am Esso Kreisverkehr. Ein Kreisverkehr funktioniert nur wenn der Verkehr flüssig laufen kann. Jeden Tag stockender Verkehr, unnötige Bremsmanöver, Bremsstaub etc.. Auslöser : Fußgänger/Radfahrer die den Kreisel längst vereinnahmt haben und sich anschließend über den Lärm beschweren.</p> <p>Fazit</p> <p>Die Innenstadt muss autofrei werden, Parkplätze verschwinden und der Verkehr außerhalb muss flüssig laufen. Park and Ride Parkplätze anbieten.</p> <p>Es wird Zeit Probleme wie Lärm, Klima, Umwelt etc. anders anzugehen, die Ursachen zu analysieren und abzustellen und nicht immer nur Geschwindigkeit zu reduzieren und Autofahrer zur Kasse zu bitten. Stattdessen lieber die zweite Reihe und Radwege Blockierer wie eigentlich einmal geplant war. Es muss unattraktiv werden in die Stadtmitte mit dem Auto zu fahren.</p> <p>SUV, Busse oder ähnliche ‚Panzer‘ sollten das zehnfache an Parkgebühren zahlen.</p> <p>Keiner hat gesagt dass es nicht weh tut! Es muss schmerzen.</p>	<p>Kraftfahrzeuge ab. Bei Einhaltung des Mindestabstandes („halber Tacho“) beträgt der zeitliche Fahrzeugabstand bei Standardbedingungen für Pkw sowohl bei Tempo 50 als auch bei Tempo 30 rund 1,8 Sekunden. Diese Aussage gilt ebenso für Tempo 40 statt Tempo 50.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Die vorliegenden Untersuchungen des UBA (Umweltbundesamtes) zum Einfluss von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf die Luftschadstoffbelastung im Straßenraum zeigen tendenziell einen Rückgang der Schadstoffbelastungen bei gleichmäßigen Verkehrsfluss. Ziel der Geschwindigkeitsbeschränkenden Maßnahmen muss es dabei immer sein, die Qualität des Verkehrsflusses beizubehalten oder sogar zu verbessern. Dieser ist in der Regel bei Tempo 30 höher.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 29 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

<p>Es gibt einiges zu tun. Gerne biete ich mich für 6 Monate als Berater an um weiteres zu besprechen. Bezahlung nach Vereinbarung.</p>	
---	--

**C.18 BÜRGER 18 – [REDACTED]; LILIESTRASSE [REDACTED]**  
(Schreiben vom 10.01.2025)

<p>Lieber [REDACTED],</p> <p>gerne möchte ich den letzten Tag der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes für Radolfzell nutzen, um dazu Stellung zu nehmen.</p> <p>Anbei übersende ich Ihnen meine Stellungnahme mit der Bitte um Berücksichtigung.</p> <p>Für eine kurze Eingangsbestätigung der Stellungnahme und einer Information, wann der Lärmaktionsplan dem Gemeinderat zur endgültigen Abstimmung vorgelegt wird, danke ich Ihnen im Voraus.</p> <p>[REDACTED]</p> <p>Stadt Radolfzell am Bodensee Stabsstelle Umwelt, Klima und Naturschutz [REDACTED] Marktplatz 3 78315 Radolfzell</p> <p style="text-align: right;">Radolfzell, 10. Januar 2025</p> <p><i>Betreff: Stellungnahme zum Vorentwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Radolfzell, Schwerpunkt: 40 km/h Radolfzeller Straße Markelfingen (Ortseingang bis -ausgang).</i></p> <p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>hiermit nehme ich Stellung zum Vorentwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans Radolfzell, insbesondere zur Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h tagsüber auf der Radolfzeller Straße in Markelfingen vom Ortseingang bis zum Ortsausgang.</p> <p>Die vom Ortschaftsrat Markelfingen beschlossene und im Vorentwurf des Lärmaktionsplans dargestellte Geschwindigkeitsreduzierung auf der Radolfzeller Straße von der Oberdorfstraße bis zum Ortsausgang von 50 km/h auf 40 km/h ist völlig unzureichend, um die hohe Lärmbelastung von 70 dB(A) auf den gesetzlichen Auslösewert von unter 65 dB(A) tags zu reduzieren und verfehlt damit das zentrale Ziel des Lärmaktionsplans. Die Entscheidung des Ortschaftsrates Markelfingen gegen eine ganztägige Reduzierung auf Tempo 30 beruht dabei auf der empirisch nicht haltbaren Annahme, dass sich der hohe Durchgangsverkehr in der Ortsdurchfahrt auf die Straße Zum Lerchental verlagern würde. Darüber hinaus ignoriert der Beschluss wesentliche Vorteile einer Tempo-30-Zone, wie die deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Luftqualität in Markelfingen.</p> <p><b>Lärmemissionen.</b> Die Ortsdurchfahrt Markelfingen ist deutlich zu laut: Mit 70 dB(A) am Tag und über 59 dB(A) in der Nacht sind die Anwohnenden der Radolfzeller Straße einer „hohen Lärmbelastung“ (zweithöchste von insgesamt vier Belastungsstufen) und damit einer hohen Gesundheitsgefährdung ausgesetzt [1]. Die politischen Entscheidungsträger*innen in Radolfzell stehen damit in der gesetzlichen Pflicht (!), kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, die die Gesundheitsgefährdung mindern. In Zahlen ausgedrückt sind dies die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur festgelegten Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht, die nicht überschritten werden dürfen [2]. <b>Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf der Radolfzeller Straße von 50 auf 40 km/h am Tag führt lediglich zu einer Lärminderung von ca. 1 dB(A) und damit zu einer Lärmbelastung von 69 dB(A) am Tag. Sie ist damit völlig unzureichend, um die Anwohner*innen in Markelfingen ausreichend vor verkehrsbedingtem Lärm und den damit verbundenen, hohen gesundheitlichen Risiken zu schützen. Sie verfehlt daher das zentrale Ziel des Lärmaktionsplans.</b> Auch die Reduzierung auf Tempo 30 ganztags, die zu einer Minderung um ca. 2,5 dB(A) und damit zu einer Lärmbelastung von 67,5 dB(A) tags und 56,7 dB(A) nachts führt, reicht nicht aus, um die Lärmbelastung an der Radolfzeller Straße in Markelfingen unter die Auslösewerte zu senken. Es ist daher notwendig, die Intensität des Durchgangsverkehrs in Markelfingen insgesamt zu reduzieren. Das bedeutet, dass es für</p> <p>[1] vgl. Anhang 6 - Steckbriefe für zusammengefasste Maßnahmen, S. 12 [2] vgl. Vorentwurf Lärmaktionsplan, S. 15</p>	<p>Vgl. Planfall 1, hier wird Tempo 30 für die Radolfzeller Straße nachts empfohlen.</p> <p>Die Gebäude mit Pegeln &gt;67 dB(A) befinden sich zum Teil im Bereich der Oberdorfstraße. Diesem Abschnitt (vgl. Planfall 2) wird eine Fahrbahnsanierung mit lärm-minderndem Asphalt empfohlen. Tempo 30 ist hier bereits umgesetzt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
--	--

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 30 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

Autofahrer\*innen unattraktiver werden muss, die Ortsdurchfahrt gegenüber der B33 zu wählen; eine ganztägige Ausweisung von Tempo 30 auf der Radolfzeller Straße stellt hierfür eine erste wichtige Maßnahme dar.

**Luftqualität.** Baden-Württemberg hat klare Ziele - und die Stadt Radolfzell klare Verpflichtungen: Bis 2030 sollen die CO2-Emissionen im Verkehrssektor um 55 Prozent und der Autoverkehr in Stadt und Land, der mit 60 Prozent den größten Anteil an den Treibhausgasemissionen im Verkehr hat, um ein Fünftel reduziert werden. Diese verbindlichen Vorgaben nehmen Radolfzell und seine Ortsteile wie Markelfingen in die gesetzliche Pflicht, die Mobilitätswende zügig einzuleiten. **Eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 40 auf 30 km/h auf der Radolfzeller Straße in Markelfingen führt nachweislich zu einer deutlichen Verringerung der Schadstoffbelastung durch den Durchgangsverkehr** bei gleichbleibendem Verkehrsfluss, der für die Ortsdurchfahrt gewährleistet ist [3]. Zudem erhöht die ganztägige Ausweisung von Tempo 30 auf der Radolfzeller Straße in Markelfingen die Wahrscheinlichkeit, dass die Attraktivität für Autofahrer\*innen, diese als Durchgangsstraße zu nutzen, insgesamt abnimmt und sie stattdessen auf die B33 ausweichen (vgl. Lärmemissionen). Dies würde sich zusätzlich positiv auf die Luftqualität im Ort auswirken. **Eine vom Ortschaftsrat Markelfingen vermutete Verkehrsverlagerung im Zuge einer ganztägigen Tempo-30-Zone auf der Radolfzeller Straße in die bereits mit Tempo 30 ausgewiesene und durch zahlreiche parkende Fahrzeuge verengte Straße Zum Lerchental kann hingegen ausgeschlossen werden, da in dieser Nebenstraße keine Fahrzeitgewinne zu verzeichnen sind** [4]. Nicht zuletzt deshalb stammt ein Drittel der von mir im Jahr 2022 gesammelten Unterschriften für eine ganztägige Verkehrsberuhigung der Radolfzeller Straße auf 30 km/h von Anwohner\*innen Zum Lerchental. So sehr ich das politische Engagement der einzelnen Mitglieder\*innen des Ortschaftsrates Markelfingen schätze, so sehr hat mich die politische Fehleinschätzung und Leichtfertigkeit, mit der sich die Mehrheit gegen eine Tempo-30-Zone entschieden hat, fassungslos gemacht, ebenso wie die Tatsache, dass die offensichtlichen Vorteile einer Geschwindigkeitsreduzierung von 40 auf 30 km/h für die Verkehrssicherheit schlichtweg ignoriert wurden.

**Verkehrssicherheit.** Politik ist nicht dazu da, das Interesse einzelner Autofahrer\*innen durchzusetzen, möglichst schnell von A nach B zu kommen. Politik ist dazu da, vor allem die Schwächsten in unserer Gesellschaft zu schützen - allen voran Kinder und ältere Menschen. Und davon leben in Markelfingen sehr viele, die täglich den örtlichen Kindergarten und die Schule im Oberdorf besuchen, oder von ihrer (betreuten) Wohnung im Unterdorf die Radolfzeller Straße überqueren müssen, um z.B. mit dem Stadtbus nach Radolfzell zu fahren. Aber auch Radfahrende gehören zu dieser „Gruppe der Schwächsten“, da sie sich die Radolfzeller Straße mit den Autofahrenden teilen müssen. **Eine ganztägige Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf der Radolfzeller Straße in Markelfingen von 50 bzw. 40 km/h auf 30 km/h trägt wesentlich zur Verkehrssicherheit dieser Gruppe bei. Der Reaktions- und Bremsweg verkürzt sich maßgeblich und das Sicherheitsgefühl von Fußgänger\*innen und Radfahrenden steigt nachweislich** [5]. Darüber hinaus wird Verkehrsgerechtigkeit für diejenigen geschaffen, die das Auto nicht zur Fortbewegung nutzen (können). Dass sich insbesondere Schulkinder durch die hohen Geschwindigkeiten von 40 und 50 km/h auf der Radolfzeller Straße unsicher fühlen, äußerten sie bereits im Zuge der vergangenen Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2019 gegenüber Ortsvorsteher Lorenz Thum und forderten eine Verkehrsberuhigung - ohne Erfolg [6]. Auch die unabhängige gutachterliche Empfehlung der Firma Fichtner Water & Transportation GmbH aus dem Jahr 2017 für eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der gesamten Orts-

[3] vgl. Vorentwurf Lärmaktionsplan, S. 19, 22  
[4] vgl. Vorentwurf Lärmaktionsplan, S. 44.  
[5] vgl. Vorentwurf Lärmaktionsplan, S. 20, 43f.  
[6] <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/radolfzell/Wie-soll-sich-Markelfingen-entwickeln-Der-Ortschaftsrat-hat-darauf-noch-keine-endgueltige-Antwort-parat;art372455,10326904>

2

durchfahrt in Markelfingen [7] änderte nichts an der ablehnenden Haltung von Ortsvorsteher Lorenz Thum und den Mitglieder\*innen des Ortschaftsrates Markelfingen, obwohl die hohe Dringlichkeit einer drastischen Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Markelfingen bestand - und weiterhin besteht, hat dieser doch den höchsten (!) Anteil in Radolfzell, wie aktuelle Messungen belegen [8]. **Für einen staatlich anerkannten Ferien- und Erholungsort wie Markelfingen ist es beschämend, sich einerseits gegenüber Tourist\*innen mit seinem hohen Erholungsfaktor zu rühmen und andererseits die eigenen Anwohner\*innen unnötigen Verkehrsrisiken auszusetzen und sie nicht ausreichend vor verkehrsbedingter Luftverschmutzung und gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen**

Politiker\*innen müssen mutiger werden und sich von veralteten Denkmustern verabschieden die nicht mehr in unsere Zeit - geprägt durch eine Polykrise aus Klimawandel Biodiversitätsverlust und sozialer Ungleichheit - passen. Die Abkehr von einer autoorientierter Verkehrs- und Stadtplanung hin zu einer suffizienten Mobilität, die der Förderung des Umweltverbundes höchste Priorität einräumt, mag wie eine überfordernde und kaum vorstellbare Vision klingen. Doch große historische Beispiele wie die Gründung der Europäischen Union nach dem Zweiten Weltkrieg zeigen, dass gerade aus schwierigen Zeiter großartige Veränderungen entstehen können; hätten Sie zur damaligen Zeit an Winstor Churchills Vision eines vereinten und friedlichen Europas geglaubt?

**Haben wir den Mut und glauben wir daran, dass die Mobilitätswende eine große Chance für eine lebenswerte, soziale und sichere Stadt Radolfzell ist - und die Einrichtung einer ganztägigen Tempo-30-Zone in der Ortsdurchfahrt Markelfingen ein erster, sehr wichtiger Schritt auf diesem Weg.**

Für Rückfragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße



[7] <https://www.suedkurier.de/region/kreis-konstanz/radolfzell/Fachleute-empfehlen-Tempo-30-in-Markelfingen;art372455,9134942>  
[8] vgl. Integriertes Klima-Mobilitätskonzept 2030PLUS, S. 42; Plan 53, S. 7

Kenntnisnahme.

Von einer Verkehrsverlagerung ist nach Prüfung durch das Verkehrsmodell nicht auszugehen.

Kenntnisnahme.

Die Verkehrssicherheit steigt bei Tempo 30 gegenüber Tempo 40 oder Tempo 50

Kenntnisnahme.

Kenntnisnahme.

Kenntnisnahme.

3

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.                      Stellungnahmen von    Beschlussvorschlag    Seite 31 von 39

<b>C.19    BÜRGER 19 – [REDACTED]</b> (Schreiben vom 02.10.2024, nachrichtlich)	
<p><b>Von:</b> [REDACTED] <b>Gesendet:</b> Mittwoch, 2. Oktober 2024 14:30 <b>An:</b> Poststelle Radolfzell &lt;Poststelle.Radolfzell@Radolfzell.de&gt; <b>Betreff:</b> Antrag auf Lärmschutz</p> <p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>Lärm macht physisch und psychisch krank. Nach der Luftverschmutzung ist Lärm die zweitgrößte umweltbedingte Ursache für Gesundheitsprobleme. Der Straßenverkehr ist dabei die mit Abstand größte Lärmquelle: Drei Viertel der Menschen in Deutschland fühlen sich durch Straßenverkehrslärm gestört oder gar belästigt – dazu gehöre auch ich. Als von einer hohen Lärmbelastung betroffene Person fordere ich hiermit, dass dem Schutz vor Verkehrslärm in Radolfzell am Bodensee eine deutlich höhere Priorität zugemessen wird.</p> <p>Besonders dringlich ist die Situation in der Schützenstraße, Übergang Schützenstraße - L220, Straßenabschnitt zwischen Haselbrunnstraße und der Brücke über die Bahntrasse. Der Verkehr trifft hier beschleunigt von der Abfahrt von der Brücke auf der Schützenstraße ein. Daher beantrage ich hiermit, dass folgende Maßnahmen in dem Lärmaktionsplan der aktuellen vierten Runde für den oben genannten Bereich festgeschrieben und umgesetzt werden: Die zulässige Höchstgeschwindigkeit soll ganztägig auf 30km/h begrenzt werden. Tempo 30 ist nachweislich eine wirksame und kostengünstige Maßnahme zur Minderung von Verkehrslärm und kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung schnell und rechtssicher umgesetzt werden. Anordnungen verkehrsberuhigender Maßnahmen z.B. in Form von Durchfahrtssperren für Kfz-Verkehr (insbesondere LKW) sind ebenso in Betracht zu ziehen. Lärmschutz muss an der Quelle ansetzen - um Betroffene dauerhaft wirksam zu entlasten, muss der motorisierte Individual- und Schwerverkehr im oben genannten Bereich deutlich reduziert werden. Ohne entsprechende verkehrsberuhigende Maßnahmen wird eine dauerhafte Lärmreduktion nicht realisierbar sein.</p> <p>Besonders Schwertransport und Durchgangsverkehr stellen eine enorme Belastung der AnwohnerInnen der Schützenstraße dar. Maßnahmen zum Lärmschutz sollten entsprechend auf der gesamten Straßelänge und zu jeder Tageszeit ergriffen werden.</p>	<p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
	<p>Straßenverkehrslärm belastet mich in meinem Alltag wie folgt: Nachts wache ich auch bei geschlossenen Fenstern vom Lärm durchfahrender Fahrzeuge, vor allem LKWs, auf. Es gilt zwar zum Lärmschutz Tempo 30 zwischen 22 und 6 Uhr, doch wird sich daran weder gehalten, noch wird es ausreichend kontrolliert. Eine dauerhafte Anlage zur Geschwindigkeitskontrolle fehlt. Auch tagsüber stört der Verkehr die Konzentration, so dass arbeiten im Home Office kaum möglich ist. Nicht einmal am Wochenende verbessert sich die Situation merklich.</p> <p>Ein Rechtsgutachten der renommierten Kanzlei Geulen und Klinger im Auftrag der Deutschen Umwelthilfe bestätigt, dass Behörden weitaus mehr Handlungsmöglichkeiten in Sachen Lärmschutz haben als weitläufig angenommen. Kommunen können mittels der Lärmaktionsplanung bereits unter geltender Rechtslage beispielsweise über streckenweise oder großflächige Einführung von Tempo 30 entscheiden. Das Rechtsgutachten mit mehr Details finden Sie auf dieser Website: <a href="https://www.duh.de/laerm/">https://www.duh.de/laerm/</a></p>	
<p><b>C.20</b></p>	<p><b>BÜRGER 20 – [REDACTED] (KONSTANZER STRAßE [REDACTED])</b> (Telefonat vom 15.01.2025)</p>	
<p>Befürwortung von Tempo 30, inklusive auf der Brücke der Konstanzer Straße</p>		<p>Kenntnisnahme.</p>
<p><b>C.21</b></p>	<p><b>BÜRGER 21 – [REDACTED]; SCHÜTZENSTRASSE [REDACTED]</b> (Schreiben vom 01.12.2024)</p>	
<p>Sehr geehrte Damen und Herren,</p> <p>wir Familie [REDACTED] mit vier Erwachsenen und einem Kleinkind in der Schützenstr. [REDACTED] wünschen uns Tempo 30 für die gesamte Schützenstraße. Wir wohnen gegenüber vom Seemax und zeitweilig staut sich der Verkehr enorm mit entsprechendem Lärm. Außerdem sind dafür, dass die Straße doch sehr lang ist, insgesamt drei Fußgängerüberwege sehr wenig. Wir bitten Sie, das bei Ihren Überlegungen zu berücksichtigen.</p> <p>Mit freundlichen Grüßen</p> <p>Barbara und Axel</p> <p>[REDACTED]</p>		<p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>
<p><b>C.22</b></p>	<p><b>BÜRGER 22 – [REDACTED]; BADENER STR [REDACTED]</b> (Schreiben vom 09.12.2024)</p>	
<p>Sehr geehrter [REDACTED]</p> <p>sehr geehrte Damen und Herren,</p>		

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 33 von 39
	<p>ich bedanke mich für das Engagement bezüglich der Aufstellung einer kartographischen Erfassung aller Lärmindizes im Stadtgebiet Radolfzell und das dazu abgeleitete Maßnahmen zur Reduktion der Belastung für die Bürgerinnen, Bürger und Umwelt.</p> <p>Ich selbst wohne in Güttingen und bin vom Lärm betroffen. Aktuell herrscht in Güttingen entlang der L220 weitestgehend Tempo 40. Im öffentlich zur Verfügung gestellten Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan ist ausführlich beschrieben, dass sich u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Verkehrsfluss NICHT durch eine Reduktion auf Tempo 30 verlangsamt und die Kapazität einer Straße hierunter nicht leidet.</li> <li>- Der Bremsweg sich durch eine Reduktion auf Tempo 30 halbiert.</li> <li>- Die Reduktion auf Tempo 30 eine Lärmreduktion von mehreren dB bringt</li> <li>– aufgrund der logarithmischen Skala ist dies eine merkliche Verbesserung.</li> <li>- Die Reduktion positive Auswirkungen auf Abgasemissionen hat – selbst wenn dazu „in den zweiten Gang“ runtergeschaltet werden muss.</li> <li>- Tempo 30 nur geringfügige Auswirkungen von wenigen Sekunden auf die Fahrzeiten des ÖPNV hat.</li> </ul> <p>Von Bekannten aus dem Ort erhalte ich für die Forderung von Temporeduktion zum Lärmschutz viel Zuspruch. Es wurden bspw. bereits Unterschriftenlisten gesammelt und das Thema wurde unterstützt von Bürgern im Ortschaftsrat vorgetragen. Von wenigen Bürgern kommen Aussagen wie „Ich bremsen mit meinem Auto auch bei Tempo 60 genauso schnell wie mit 30“, oder „Ich laufe ja eh nicht und möchte schnell nach Hause kommen, daher auf keinen Fall Tempo 30, denn dann bin ich ja noch langsamer“. Neben der faktischen Unwahrheit dieser Aussagen ist das unsolidarisch und gefährdend gegenüber anderen Verkehrsteilnehmern.</p> <p>Güttingen ist ein Ort der an einer stark befahrenen Durchfahrtsstraße liegt. Das ist eine Tatsache und diese wird und soll auch so bleiben. Aber es muss in unserer Hand liegen, die Belastung und das daraus entstehende Risiko soweit mitzugestalten, dass der Ort sicher, ohne gesundheitlicher Einschränkungen und lebenswert bleibt.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Betroffenheiten im gesundheitskritischen 67/57 dB(A) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich besteht keine Rechtsgrundlage für ein ganztägiges Tempolimit.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 34 von 39
-----	--------------------	--------------------	-----------------

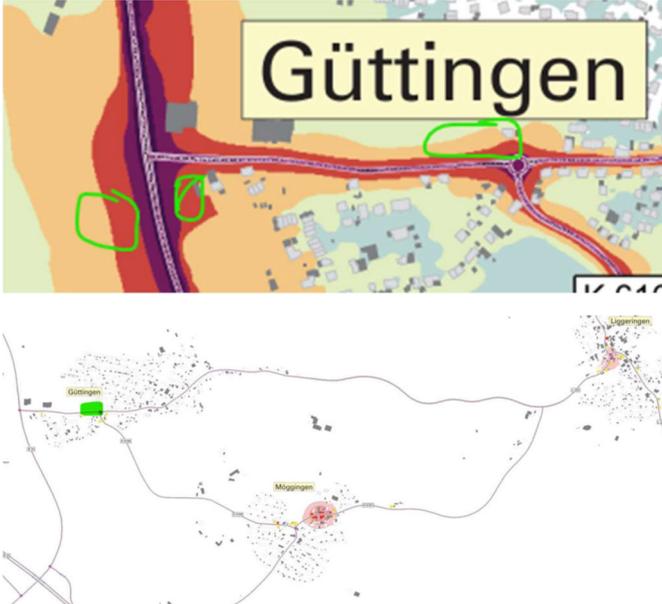
<p><b>Stellungnahme 1: Lärmreduktion bedeutet Verkehrssicherheit</b></p> <p>Neben der Lärmproblematik gibt es in Güttingen entlang der L220 keine mögliche Alternative Route als Fußgänger von Ost nach West oder umgekehrt zu kommen. Ein Beispiel: Von der Schule zur Buchenseehalle muss man die L220 entlanglaufen, es gibt keine alternative Route. Gleiches gilt vom und zum Kindergarten oder vom/zum Ortszentrum (s. Skizze). Fußgänger und Radfahrer sind also zwangsläufig darauf angewiesen entlang der L220 zu laufen / fahren – oder das Auto zu nehmen. Letzteres ist in Güttingen leider auch üblich, denn es ist nicht angenehm entlang eines 1,2 m breiten Gehsteigs zu laufen, wenn auf der Ortsstraße zwei LKWs passieren.</p>  <p><i>Lagebild Güttingen: in lila die Schule, Sporthalle, Kindergarten und Ortsmitte</i></p> <p>Schüler und Kinder haben entlang der L220 ihren Schulweg, Der Kindergarten hat wöchentlich Ausflüge zur Buchenseehalle. Die Tatsache, dass bisher noch kein Zwischenfall geschehen ist, ist KEIN Beweis dafür, dass die Situation sicher oder angemessen ist.</p> <p>Die Gehwege und Fahrbreiten erfüllen nicht die heutigen Standardbreiten im Neubau von Verkehrswegen. Die abgesenkten Bordsteine sind teilweise nicht gegenüberliegend, sodass Kinder unter 6/14 Jahren, welche zur Benutzung des Gehwegs verpflichtet bzw. angehalten sind, zwangsläufig auf die Straßen ausweichen müssen, um den Bordstein nach einer Einmündungsstraße wieder befahren zu können. Geltende Mindestabstände von 1,5 Metern zu Fußgängern können gar nicht eingehalten werden(!).</p> <p>Besonders betroffen ist im Übrigen der Abschnitt zwischen dem „Kreisel“ und der Buchenseehalle, da viele Autofahrer aufgrund des „Außerörtlichen Charakters“ hier massiv beschleunigen und die vorgegebene Geschwindigkeitsbeschränkung ignorieren. Ich weiß von Mitbürgerinnen und Mitbürgern, dass diese gerne häufiger das Fahrrad nehmen würden, wenn es nicht so unangenehm wäre durch den Ort zu laufen/zu fahren.</p> <p>Eine Reduktion des Tempos würde also nicht nur zu mehr Sicherheit, weniger Lärm und weniger Abgasen</p>	<p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen. Andere Verkehrsprobleme können nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Der Lärmaktionsplan bezieht sich nur auf Straßenverkehrslärm und nicht auf weitere Lärmquellen. Andere Verkehrsprobleme können nicht berücksichtigt werden.</p> <p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>
---	---

**Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde**

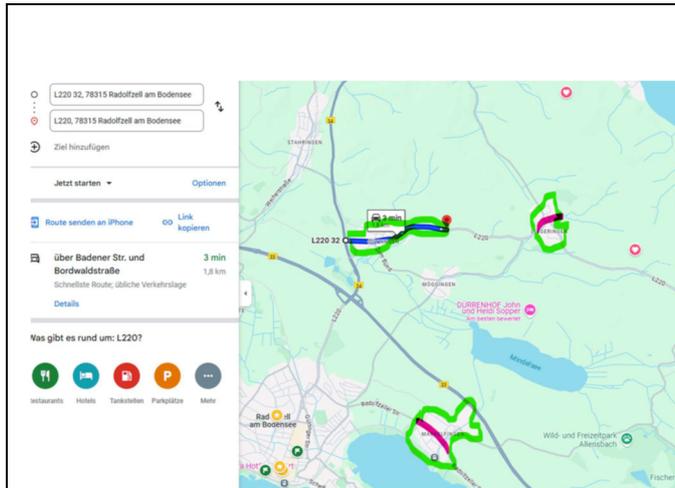
Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag	Seite 35 von 39
	<p>führen, sondern auch dazu beitragen, dass mehr Anwohner zu Fuß gehen oder mit dem Fahrrad fahren. Das wäre eine Win-Win Situation für Lärmschutz und Sicherheit und eine echte Aufwertung für den Ort.</p> <p><b>Stellungnahme 2: Temporeduktionen sind möglich</b></p> <p>Aufgrund der besonderen „Situation“, dass die L220 eine Landesstraße ist und zugleich die Ausweichstraße der B33 ist, wurde in der Vergangenheit von Vertretern der Stadt Radolfzell die These in den Raum gestellt, man könne hier keine Reduktion der Geschwindigkeit umsetzen. Diese „These“ ist falsch, denn:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- im aktuellen Lärmaktionsplan sind Maßnahmen im Ortsteil Liggeringen vorgesehen. Liggeringen liegt ebenso an der L220.</li> <li>- Weitere Dörfer entlang der L220 (Bsp. Dettingen) haben es auch geschafft mit dem Land Vereinbarungen zu treffen und umzusetzen, die über die Reduktion auf Tempo 30 sogar hinaus gehen (Verkehrsberuhigung z.B. durch Pflanztröge).</li> </ul> <p>Und wie Eingangs erklärt schreibt der Erläuterungsbericht zum Lärmaktionsplan selbst, dass es keine negativen Auswirkungen auf die Kapazität oder den Verkehrsfluss durch die Reduktion auf Tempo 30 gibt.</p> <p><b>Stellungnahme 3: Lärmschutz ist notwendig aufgrund der Exposition im Ort</b></p> <p>Es gibt kaum einen anderen Ortsteil im erfassten Gebiet, der ähnlich exponiert gegenüber dem Straßenverkehr ist, wie der Ortsteil Güttingen, denn:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Güttingen ist im westlichen Ortsteil (Buchenseehalle bis Kreisel) von dem Lärmemissionen der B34 betroffen.</li> <li>2) Güttingen hat als Ortsteil-Durchtrennende Straße die L220, welche eine Hauptverkehrsverbindung der anliegenden Dörfer sowie Konstanz ist. Insbesondere der Schwerlastverkehr z.B. nach Liggeringen muss aufgrund der Verkehrsbeschränkungen der Route „Dettenbach“ durch den Ort Güttingen fahren. Damit ist in keinem anderen Ortsteil ist die Belastung ähnlich hoch.</li> <li>3) Die L220 ist eine „Ausweichstraße“ zur B33 und damit wie keine andere Straße im Gebiet potentiell von einer massiven Verkehrsflutung betroffen, z.B. bei Sanierungsarbeiten oder Sperrungen der B33. Hierauf gilt es sich vorzubereiten und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.</li> <li>4) Der Lärmschutzplan berücksichtigt nicht neu erschlossene Baugebiete. Die Exposition ist daher höher als im Bericht dargestellt und muss neu bewertet werden.</li> </ol>	<p>Bekannt.</p> <p>Bekannt. Maßnahmen wegen Lärm sind nur bei relevanten Lärmüberschreitungen möglich.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Bekannt.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p> <p>Kenntnisnahme.</p>	

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
-----	--------------------	--------------------

<p>Zu 1):</p> <p>Aufgrund der vorherrschenden westlichen Winde ist die Belastung weitaus massiver ausgeprägt, als in der kartografischen Erfassung dargestellt, da Windverschiebungen des Lärms im Index keine Berücksichtigung finden. Der gesamte westliche Ortsteil ist also massiv davon betroffen, dass mit Aufhebung des Tempo 70 auf Höhe des „Netto“, die Fahrzeuge, Motorräder und LKWs den Berg Richtung Stahringen den Berg hoch beschleunigen. Ebenso ist das Naherholungs- und Naturschutzgebiet rund um die Bucheseen sowie der Güttinger Sportplatz stark vom Verkehrslärm betroffen. Die Bereiche werden im Lärmaktionsplan trotz der so bedeutenden gesellschaftlichen Rolle für die Naherholung nicht betrachtet und müssen mit einbezogen werden.</p>  <p><i>Plan, auf dem der Lärmaktionsplan beruht, in grün die Naherholungsgebiete und bereits bebauten Grundstücke</i></p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurde das gesamte Untersuchungsgebiet Stadt Radolfzell betrachtet. Bei den Berechnungen sind auch die Wetterverhältnisse im Mittel einbezogen.</p> <p>Die Bereiche wurde nicht als ‚Ruhige Gebiete‘ ausgewiesen.</p> <p>Eine konkrete Festlegung von ‚Ruhigen Gebieten‘ ist derzeit im Lärmaktionsplan nicht erforderlich und nicht vorgesehen. Bei möglichen Planungen sollen die Ziele der Lärmaktionsplanung zum Schutz und Ausbau ‚Ruhiger Gebiete‘ berücksichtigt werden und im Zusammenhang mit der Stadtentwicklungs- und Landschaftsplanung sowie Freiflächenentwicklung weiterentwickelt werden.</p>
<p>Zu 2) und zu 3):</p> <p>Güttingen hat ca. 2 km „Ortsdurchfahrt“. Liggeringen und Markelfingen nur ca. die Hälfte bzw. ein Drittel dieser Länge. Zudem sind die beiden Orte wesentlich „runder“ in der kartografischen Ausprägung, sodass auf die kürzere Länge der Ortsdurchfahrt weniger betroffene Häuser kommen. Trotzdem wurde für beide Orte ein Lärmaktionsplan erstellt und für Güttingen nicht, obwohl in Güttingen ein Großteil aller Häuser in direkter oder angrenzender Reihe zur Durchfahrtsstraße stehen.</p>	<p>Die Ortsdurchfahrten der anderen Ortschaften sind anders gestaltet. Bspw. durch den Radius der Straße in Liggeringen sind gibt es hier mehr Betroffenheiten. Darüber hinaus stehen die Gebäude näher an der Straße. Die Länge der Ortsdurchfahrt hat auf die Lärmausbreitung keinen direkten Einfluss.</p> <p>Sofern Betroffenheiten im gesundheitskritischen (&gt;67/57 dB(A)) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (&gt;70/60 dB(A)) Bereich</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde



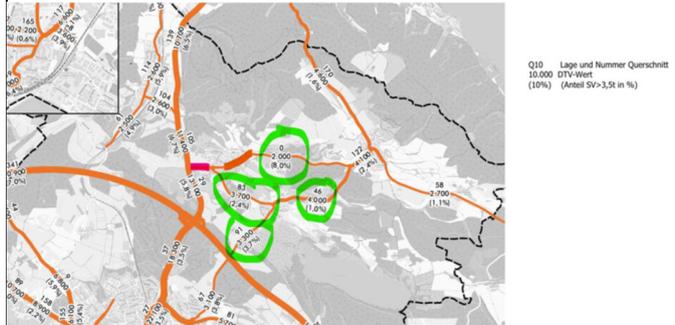
Länge der Ortsdurchfahrten und betroffene Häuser: Güttingen hat ca. eine 3x längere Ortsdurchfahrt als andere Ortsteile, die Teil des Lärmaktionsplans wurden.

Weiter stimmen die Berechnungen des Verkehrsaufkommens nicht, da in Güttingen zwei Verbindungsstraßen zusammenlaufen, aber nicht getrennt betrachtet wurden. Hier markiert in „lila“ und in „orange“ am Beispiel des Verkehrsaufkommens Tagsüber:

Orange: Verkehr angegeben mit 2.000/24h zwischen Liggeringen und Güttingen.

Lila: hier fehlt aber der hinzukommende Verkehr, welcher von Möggmgen kommend auf die L220 im Ort zufährt und so ZUSÄTZLICH den Abschnitt zwischen „Kreisel“ und „Buchenseehalle“ belastet. Dies sind weitere 3.700 Fahrzeuge/24h. Diese Fahrzeuge sind allesamt dem benannten Abschnitt hinzuzuzählen, da niemand von Möggingen via Güttingen nach Liggeringen fahren würde und das der „Zubringerverkehr“ der Ortsteile Allensbach, Markelfingen, Möggingen und aller Güttinger zur B34 ist (zusätzlich zu den erfassten 2.000Fahrzeuge/24h).

**Das Gesamtaufkommen ist also 5.700 Fahrzeuge pro 24h (tagssüber) und damit deutlich höher als in Liggeringen oder Markelfingen!**



Fehler in der dargestellten Menge zum Verkehrsaufkommen. Volumenströme müssen für den Teilabschnitt „Kreisel“ bis „B34“ addiert werden

vorliegen, müssen im Untersuchungsgebiet Maßnahmen gefunden werden.

Das Verkehrsaufkommen stammt aus dem aktuellen Verkehrsmodell für das Mobilitätskonzept der Stadt Radolfzell. Für den Abschnitt östlich Kreisverkehr in Güttingen stimmt die DTV KFZ mit 2.000. Für den Abschnitt südlich Kreisverkehr stimmt die DTV KFZ mit 3.700. Für den Abschnitt westlich Kreisverkehr, was hier im Plan durch einen dickeren Strich dargestellt ist, liegt die DTV KFZ bei 5.100. Eine simple Addition der beiden Zahlen ist nicht möglich, da auch Verkehrsaufkommen in Güttingen für ein Zuwachs, bzw. Abgang führt. Es kommt jedoch aus Lärmsicht sehr nah an die 5.700 heran. Die Verkehrsmengen sind korrekt in der Berechnung berücksichtigt.

Die Zahlen sind aufgrund der Übersichtlichkeit nicht in der Karte dargestellt, sie waren jedoch Berechnungsgrundlage.

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
-----	--------------------	--------------------

<p>Zu 4)</p> <p>Im Lärmaktionsplan wurde nicht die neu bebauten Gebiete der Flurnummern 989/29, 989/23, 989/30, 989/28, 989/25, 989/31 beachtet. Hier sind ca. 14 Wohneinheiten, größtenteils auf städtisch vergebenen Bauplätzen. Dieses Siedlungsgebiet ist also Teil der städtischen Strategie für Wohnen der Stadt Radolfzell und wurde bereits in dem Jahr 2019 ausgeschrieben. Die Häuser und Wohneinheiten wurden im Lärmaktionsplan von 2024 jedoch nicht als bebautes und bewohntes Gebiet bewertet. Anhand der Auswertung der Lärmkarten, ist zu erkennen, dass diese Gebäude stark exponiert sind und in die Bewertung einfließen müssen.</p>  <p><i>Tatsächlicher Katasterplan</i></p> <p><b>Zusätzlicher Hinweis:</b> Die gesamte hier gelbe Fläche zw. Kreisel und Buchenseehalle ist <b>Bauerwartungsland</b> und entsprechend im Flächennutzungsplan ausgewiesen und bestimmt. Der Bereich befindet sich im roten und orangenen Bereich der Lärmindexkarten. Im Sinne einer vorrausschauenden Maßnahmenplanung des Lärmaktionsplan 2024 ist dieses Gebiet entsprechend für eine sehr wahrscheinliche, zukünftige Bebauung mit zu bewerten</p> <p><b>Daher die Forderung: Aufgrund der falschen Grundlage des Verkehrsaufkommens in Güttingen zw. „Kreisel“ und Buchenseehalle“ sowie der Nichtberücksichtigung der etwa 14 dort im Bestand befindlichen Wohneinheiten der städtisch ausgeschriebenener Bauflächen des Gebiets „am Kreisel“ ist der Lärmindex für diesen Bereich neu zu erstellen uns zu bewerten.</b></p>	<p>Es werden die vorgegebene Datensätze der LUBW vom Jahr 2022 verwendet. In der nächsten Runde der Lärmaktionsplanung werden wird die neue Bebauung berücksichtigt.</p> <p>Der Immissionsort am nächsten Gebäude zur Straße (das am KVP) wurde neu berechnet. Hier kommt es zu keiner Überschreitung von 67 db(A). Dies bedeutet, dass es auch durch den neuen Gebäudebestand zu keiner anderen Bewertung kommt.</p> <p>Aufgrund der fehlenden Überschreitungen von 67/57 dB(A) ist eine Maßnahme aus Lärmgründen nicht begründbar.</p>
<p><b>Vorschläge zur weiteren Gestaltung:</b></p> <p>1)</p> <p>Einführung von Tempo 30 im gesamten Bereich der L220 zwischen der Buchenseehalle und dem Ortszentrum (Beginn Bordwaldstraße) – s. lila Markierung. Mindestens jedoch zwischen der Buchenseehalle und der Grundschule Güttingen. Auf Höhe der Grundschule Güttingen eine Verkehrssensibilisierende Installation, z.B. die Einführung der „dauerhaften Rotschaltung“ der Ampel mit Annäherungssensor, eine signalisierende</p>	<p>Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.</p>

Behandlung der eingegangenen Stellungnahmen aus der Beteiligungsrunde

Nr.	Stellungnahmen von	Beschlussvorschlag
Fahrbahnmarkierung (z.B. roter Querstreifen mit Schrift Vorsicht „Schule“). 2) Installation einer festen Radarmessanlage im Abschnitt zwischen „Kreisel“ und „Buchenseehalle“, um Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit und der damit einhergehenden Gefahr für die Besucher der Sporthalle (Schüler/Kindergarten!) hier zu unterbinden. 3) Ausweitung des „Tempo 70“ entlang der B34 im Einflussbereich des Ortes oder Errichtung einer Lärmschutzwand – s. blaue Markierung. Auch in Vorbereitung des Baugebietes zw. Kreisel und Buchenseehalle.  <i>Maßnahmen: in blau: Tempo 70 Ausweitung bzw. Lärmschutzwände, in lila: Temporeduktion und Lärmschutzmaßnahmen</i>		Das Anliegen wird an die zuständige Stelle weitergeleitet.  Sofern Betroffenheiten im gesundheitskritischen (>67/57 dB(A)) oder spätestens im grundrechtlich geschützten gesundheitsgefährdenden (>70/60 dB(A)) Bereich vorliegen, müssen im Untersuchungsgebiet Maßnahmen gefunden werden.