

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Polizeipräsidium Reutlingen	29.07.2021	Zum jetzigen Zeitpunkt geben wir keine Stellungnahme in der o.g. Sache ab.	Kenntnisnahme. Nach dem aktuellen förmlichen Beteiligungsverfahren ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung keine weitere Beteiligung vorgesehen.
II.	Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo)	09.08.2021	Da naldo von dem Lärmaktionsplan nicht betroffen ist, haben wir hierzu keine Ergänzungen und Anmerkungen.	Kenntnisnahme.
III.1	Landratsamt Tübingen (Abteilung Recht und Naturschutz)	28.09.2021	I. Naturschutz Durch Maßnahmen wie die Festsetzung einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen, Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Berücksichtigung des Lärmschutzes in der Bauleitplanung sind keine naturschutzfachlichen und -rechtlichen Belange betroffen. Bei baulichen Maßnahmen wie der straßenbaulichen Umgestaltung von Ortseingangs- bzw. Ortsausgangsbereichen kann sich je nach örtlicher Situation (z.B. Überbauung bisher unversiegelter Flächen) eine naturschutzfachliche und -rechtliche Betroffenheit ergeben. In den entsprechenden Verfahren ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen.	Kenntnisnahme. Bei Realisierung von baulichen Maßnahmen werden die betroffenen Behörden beteiligt.
III.2			II. Landwirtschaft Bei der Ausweisung der ruhigen Gebiete (Punkt 12.4) ist darauf zu achten, dass landwirtschaftliche Tätigkeiten weiterhin uneingeschränkt möglich sein müssen. Durch die derzeitigen Planungen werden keine agrarstrukturellen Belange betroffen. Sollten weitere Maßnahmen im Außenbereich geplant werden, bittet die	Kenntnisnahme. Landwirtschaftliche Tätigkeiten werden durch die Ausweisung ruhiger Gebiete nicht eingeschränkt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.3			Untere Landwirtschaftsbehörde um frühzeitige Beteiligung. III. Verkehr und Straßen Die Prüfung und Bewertung der straßenrechtlichen Belange der Bundes- und Landesstraßen liegen in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen. Für diese Bereiche erfolgt vom Regierungspräsidium Tübingen eine gesonderte Stellungnahme. Straßenbereiche in der Baulast des Landkreis Tübingen sind in unwesentlichen Übergangsbereichen der Ortsdurchfahrt auf die freie Strecke tangiert und werden nach rechtskräftigem Beschluss des Lärmaktionsplanes im Zuge von baulichen Kooperationsmaßnahmen zwischen der Stadtverwaltung Rottenburg und dem Landkreis Tübingen abgehandelt. Geplante verkehrsrechtliche Maßnahmen werden ebenfalls nach rechtskräftigem Beschluss des Lärmaktionsplanes im Zuge einer Verkehrsschau mit Anhörung durch die Verkehrsbehörde der Stadt Rottenburg festgelegt.	Kenntnisnahme.
III.4			IV. Gesundheit Aus gesundheitlicher Sicht, insbesondere zum Schutz der Anwohner der Stadt Rottenburg und benannter Teilorte, haben Lärmschutzmaßnahmen einen bedeutenden Einfluss auf das gesundheitliche Wohlbefinden der dort wohnenden Menschen. Wenn hier durch Maßnahmen wie Geschwindigkeitsbegrenzungen bereits eine deutliche Lärminderung erreicht werden kann,	Zurückweisung. Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert. Kenntnisnahme. Ziel der Lärmaktionsplanung ist, die negativen gesundheitlichen Auswirkungen durch Verkehrslärm zu reduzieren.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			sind diese Maßnahmen im Interesse der Gesunderhaltung der Bürger und damit im Interesse der Abteilung Gesundheit im Landratsamt Tübingen.	
IV.1	Regierungspräsidium Tübingen	30.09.2021	I. Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Stadt Rottenburg, Stufe 3 (Stand: 07. Juli 2021) werden mehrere Maßnahmen zur Lärminderung vorgeschlagen. In Kapitel 13, Seite 93 werden die Maßnahmen, die sich in der Baulast des RP Tübingen befinden, aufgelistet. Hierzu zählen der Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge, die Umgestaltung der Ortseingangs- und Ortsausgangsbereiche als auch passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung.	Kenntnisnahme.
IV.2			Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbeläge Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen den Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen prüfen. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt.	Zurückweisung. Regierungspräsidium ist nicht zuständig. Zuständigkeit allenfalls für Straßen in der Baulast des Bundes und des Landes.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			Umgestaltung der Ortseingangs- und Ortsausgangsbereiche Die Umgestaltung der Ortseingangs- und Ortsausgangsbereiche sind als langfristige Maßnahmen im Lärmaktionsplan enthalten. Die Maßnahmen sollen zur Lärminderung beitragen. Der Lärmaktionsplan beinhaltet die Umgestaltung der Ortseingangs- und Ortsausgangsbereiche entlang der L 370, in Obernau Ost und in Bieringen Ost. Dem Regierungspräsidium Tübingen wurde das Konzept bisher noch nicht vorgestellt, die konkreten Maßnahmen bezüglich der Umgestaltung der Ortseingangs- und Ortsausgangsbereiche sind somit noch nicht bekannt. Das zuständige Fachreferat beim Regierungspräsidium Tübingen ist, wenn konkrete Planungen vorliegen rechtzeitig zu informieren bzw. zu beteiligen.	Kenntnisnahme. Bei Konkretisierung der Maßnahme werden alle betroffenen Behörden beteiligt.
IV.4			Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung Die Stadt Rottenburg regt an, die Eigentümer von stark belasteten Wohngebäuden bei der Antragstellung im Rahmen der Lärmsanierung bezüglich Bezuschussung von Lärmschutzfenstern zu unterstützen. Lärmmindernde Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind grundsätzlich möglich. Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Die berechneten Emissionspegel können je nach Richtlinie voneinander abweichen. Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation können beim Regierungspräsidium Tübingen unter folgender Adresse gestellt werden. II. Als höhere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir zu den vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie folgt Stellung: Nach § 45 Abs.1 Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenverkehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder verbieten, auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt. Da es keine festgelegten Lärmgrenzwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt, können nach der Rechtsprechung die Grenzwerte aus der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung für die Straßenpla-	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			nung, als Orientierungswerte angesehen werden. Liegen die Lärmpegel über diesen Grenzwerten, ist bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans eine Abwägung der Stadt/Gemeinde erforderlich. Auch die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr stellen nach der Rechtsprechung eine Orientierungshilfe dar. Laut Bundesverwaltungsgericht kann sich bei Überschreiten dieser Werte das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten. Der aktualisierte Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 mit Ergänzung vom 13.04.2021 ist auf der Basis dieser Rechtsprechung als Anleitung zur Ermessensausübung anzusehen, damit lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden. Nach dem Kooperationserlass verdichtet sich in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten das Ermessen, wenn etliche Anwohner von Lärmpegeln über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind, in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Nur wenn die Maßnahmen aus Gründen der Luftreinhaltung, der Leistungsfähigkeit der Straße oder wegen Verkehrsverlagerungen nachweisbar zu erheblichen Nachteilen führen würden, kann davon abgesehen werden. Bei Werten ab 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts ist bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen, dass diese Werte im gesundheitskritischen Bereich liegen, d.h. in der Regel werden verkehrsrechtliche Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen bei einer im Übrigen	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			sorgfältigen Abwägung ab diesen Werten in Betracht kommen. In diese Abwägung sind alle relevanten Belange einzustellen, also neben dem Interesse der Anwohner, von unzumutbarem Verkehrslärm verschont zu bleiben, auch die Verkehrsfunktion der Straße (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelfunktion der Straße, Staugefahr). Beschränkungen kommen grundsätzlich nur dort in Betracht, wo Menschen wohnen. Strecken bis maximal 300m, an denen niemand wohnt oder wo die Lärmpegel unter 65/55 dB(A) liegen, zwischen bewohnten, lärmbelasteten Strecken können einbezogen werden. Außerdem sind anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fußgänger- und Radverkehr und der Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) zu berücksichtigen. Auch die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer kann eine Rolle spielen: Wo die Wohngebäude von der Straße aus nicht zu sehen sind, versteht der Verkehrsteilnehmer nicht, warum er aus Lärmschutzgründen langsamer fahren soll. Zudem kommt es darauf an, wie stark die Maßnahme den Lärmpegel reduziert. Diese genauen Abwägungsüberlegungen sind noch nicht im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten, müssen sich aber daraus ergeben oder sollten dann zumindest dem Gemeinderatsbeschluss (-protokoll) über den Lärmaktionsplan entnommen werden können. Falls eine detaillierte Ermessensentscheidung fehlt	Zurückweisung. Bei der Abwägung wurden alle genannten Punkte berücksichtigt. Es wird erwartet, dass trotz etwaiger Geschwindigkeitsreduzierungen die Umlaufzeiten und die Fahrpläne der einzelnen Buslinien eingehalten werden können, da die Abwicklungsgeschwindigkeit des ÖPNVs insbesondere von den Abständen der Haltestellen abhängt. Gleich-

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.6			oder nicht alle relevanten Belange aufgenommen wurden, kann und muss die Straßenverkehrsbehörde in ihrem Zustimmungsantrag diese Abwägungen ergänzen. Die einzelnen Maßnahmen betreffen zumeist die Ausweitung der bisherigen Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Anschlussbereichen. Dort liegen die Werte im gesundheitskritischen Bereich. Teilweise ist die Anzahl der betroffenen Häuser doch sehr gering, sodass hier eine genaue Abwägung und Ermessensentscheidung getroffen werden muss, die alle Belange und Aspekte, wie oben angeführt, explizit benennt und berücksichtigt. Dafür ist auch die Anzahl der Bewohner in den betroffenen Häusern ausschlaggebend. Und die Auswirkungen auf den ÖPNV und evtl. Verdrängungseffekte auf andere Straßen müssen dargelegt werden. Darüber hinaus wird im Einzelnen Folgendes festgestellt:	ermaßen sind unter Berücksichtigung der entstehenden Zeitverluste keine mittelbaren Verdrängungseffekte auf das nachgeordnete Straßennetz zu erwarten. Die Abwägungsüberlegungen sind Kapitel 12 des LAPs zu entnehmen.
IV.7			Eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung in der Hindenburgstraße in Seebronn ist verhältnismäßig, da die Betroffenen vollständig abgebaut werden können. Hier besteht auch ein vordringlicher Handlungsbedarf. Am Tag liegen die Werte unter 70 dB(A) und können durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur wenig reduziert werden. Hier ist eine genaue Abwägung mit der Anzahl der betroffenen Bewohner unter Berücksichtigung der Verkehrsfunktion der Straße notwendig. Die Anordnung nur nachts ist nicht irreführend, sondern wird sehr oft so beschildert, stellt	Zurückweisung. In der Hindenburgstraße wird der Pflichtwert 70 dB(A) tags erreicht. Somit besteht in diesem Bereich auch tagsüber vordringlicher Handlungsbedarf. Grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist jedoch ohnehin, die Betroffenen möglichst unter die Lärmpegel 65/55 dB(A) zu senken. Mit einer rein nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung können die Betroffenen tags nicht gemindert werden. Dieses Ziel wird am besten durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h erreicht. Somit können die

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.8			also keine Begründung für eine ganztägige Beschränkung dar. Zudem ist die Nachtruhe schützenswerter als der Tag. Dies gilt auch für Ergenzingen. Insofern müsste diese Beschränkung tags unter Berücksichtigung aller oben genannten Belange vertieft geprüft und abgewogen werden. Die vorgelegte Begründung genügt nicht.	Betroffenheiten oberhalb der Pegelwerte 60 dB(A) nachts vollständig abgebaut werden und tagsüber ebenfalls gemindert werden. Zurückweisung. In Ergenzingen befindet sich der Hauptbelastungsbereich entlang der L 356 Auberlin- / Basinger Straße. Dort werden die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts überschritten. Insgesamt wurden 23 Hauptwohngebäude mit Lärmpegeln > 65 dB(A) ermittelt. Diese Anzahl erscheint im Verhältnis zum betrachteten Streckenabschnitt mit einer Länge von 350 Metern hoch. Jedes Gebäude der 1. Baureihe ist betroffen. Mit Tempo 30 ganztags kann die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Pegelwerte 60 dB(A) nachts vollständig abgebaut werden. Auch am Tag kann somit die Anzahl der Betroffenen weiter reduziert werden.
IV.9			In der Sprollstraße liegt wie dargestellt ein Sonderfall vor. Die bisher geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h war nicht mit dem Lärmschutz begründet. Deshalb muss in der Beurteilung, ob hier ein Lärmschutz erforderlich ist, auf die Geschwindigkeit von 50 km/h abgestellt werden. Die Ergebnisse zeigen, dass hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit dem Zusatzzeichen Lärmschutz angezeigt ist. Vorab muss dafür die Zustimmung des Regierungspräsidiums eingeholt werden.	Zustimmung. Zurückweisung. Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert.
IV.10			In der Sülchenstraße besteht für eine Geschwindigkeitsbeschränkung bei Nacht ein vordringlicher Handlungsbedarf. Die Betroffenen tagsüber können durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht gravierend gemindert werden. Daher ist hier eine genaue	Zurückweisung. Insbesondere der westliche Abschnitt der Sülchenstraße ist von Überschreitungen der Auslösewerte des nächtlichen Pflichtwertes von 60 dB(A) betroffen. Mit Tempo 30 kann die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Pegelwerte 60 dB(A) nachts vollständig abgebaut werden. Im

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.11			Begründung und Abwägung notwendig. Auch hier muss die Beschränkung tags unter Berücksichtigung aller oben genannten Belange vertieft geprüft und abgewogen werden. Die vorgelegte Begründung genügt nicht. In der südlichen Seebronner Straße sind die Auslösewerte überschritten. Daher wäre hier bei genauer Abwägung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h bis zur Einmündung Jahnstraße ganztags möglich. Weiter nördlich entlang der Seebronner Straße im Bereich vor den Schulen besteht bereits eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Der Lückenschluss zwischen den beiden Abschnitten kann damit begründet werden, dass häufige Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit vermieden werden sollen.	westlichen Teilabschnitt der Sülchenstraße, bis zur Einmündung Graf-Burkhard-Straße/Jaumannstraße, werden die Lärmpegel 65/55 dB(A) tags/nachts an jedem Hauptwohngelände der 1. Baureihe überschritten. Grundsätzliches Ziel der Lärmaktionsplanung ist es, die Betroffenen möglichst unter diese Lärmpegel von 65/55 dB(A) am Tag/in der Nacht zu senken. Dieses Ziel wird am besten durch eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h erreicht. Kenntnisnahme.
IV.12			In der nördlichen Utta-Eberstein-Straße in Ergenzingen liegen auf 180 Metern nur wenige Häuser über dem Wert von 65 dB(A). Nachts geht die Betroffenheit durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung nicht gravierend zurück. Da es sich um den Anschlussbereich zur bereits vorhandenen Beschränkung handelt, kann einer Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags hier unter der Voraussetzung der genauen Abwägung und räumlicher Eingrenzung zugestimmt werden. Dasselbe gilt auch für Baisingen, Hier sind auf 320 Metern tagsüber nur wenige Häuser mit über 65 dB(A)	Zurückweisung. Ausschließlich im nördlichen Bereich der Utta-Eberstein-Straße in Ergenzingen liegen Wohngebäude bei denen Lärmpegel von 65 dB(A) tags überschritten werden. Insgesamt liegen dort 6 Gebäude mit 26 Einwohner:innen über dem Auslösewert. Zustimmung. Zurückweisung. Durch eine Verlängerung der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h kann die Anzahl

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.13			belastet, nachts können die Werte nicht gravierend gesenkt werden. In der Ortsdurchfahrt Weiler ist die Anzahl der betroffenen Hauptwohngebäude im Hinblick auf die Gesamtstrecke relativ gering und die Beeinträchtigung für den Verkehr sehr groß. In der Nacht liegen 4 Gebäude im vordringlichen Handlungsbedarf. Tags kann die Betroffenenzahl nur auf 10 Betroffene halbiert werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h am Tag bedarf einer besonderen Begründung, die auch die evtl. fehlende Akzeptanz der weniger dichten Bebauung berücksichtigt. Hier wäre eine räumliche Eingrenzung denkbar.	der Betroffenen oberhalb der Pegelwerte 65 dB(A) tags fast vollständig abgebaut werden. Die Anzahl der Betroffenen > 55 dB(A) nachts sinkt um 35%. Eine geringe prozentuale Reduzierung unter die Auslösewerte zeigt jedoch die Wichtigkeit der Maßnahme aufgrund der hohen Vorbelastungen. Die Maßnahme trägt zur Lärmreduzierung bei und wird trotz der resultierenden Einschränkungen als verhältnismäßig bewertet. Zurückweisung. In der Ortsdurchfahrt Weiler werden die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts überschritten. Dies betrifft 15 bzw. 20 Wohngebäude. Zudem wird an 4 Wohngebäuden der Pflichtwert von 60 dB(A) nachts überschritten. Mit einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h kann die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Pegelwerte 60 dB(A) nachts vollständig abgebaut werden, oberhalb der Pegelwerte 65 dB(A) tags halbiert werden und oberhalb der Pegelwerte 55 dB(A) nachts um 40 % gesenkt werden. Bei der Ermessensentscheidung der Stadt über Lärminderungsmaßnahmen sind auch die Grenzwerte der 16. BImSchV in die Abwägung mit einzustellen. Nach der 16. BImSchV sind die Grenzwerte 59/49 dB(A) tags/nachts für Wohnbebauung und 64/54 dB(A) für Mischgebiete einzuhalten. Diese werden an einem Großteil der Wohngebäude überschritten, sodass für Ortsdurchfahrt Weiler eine sog. Gefahrenlage besteht. Die Lärminderungsmaßnahme Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen ist somit verhältnismäßig und gerechtfertigt.
IV.14			In der Bricciusstraße in Wurmlingen könnten durch eine zeitliche Erweiterung der Geschwindigkeitsbeschränkung auch am Tag die Pegelwerte oberhalb von 65 dB(A) an 9 Gebäuden reduziert werden. Hier ist	Kenntnisnahme. Mit einer Erweiterung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h kann die Anzahl der Betroffenen oberhalb der Pegelwerte 60 dB(A) tags um 60 %

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.15			wiederum die Verteilung der Häuser und die Zahl der darin Wohnenden bei der Ermessensentscheidung ausschlaggebend.	gesenkt werden. Die Betroffenen Gebäude liegen ausschließlich in der 1. Baureihe.
IV.16			Eine Verlängerung der bestehenden Beschränkung auf 30 km/h in der Unterjesinger Straße um 100 Meter in Richtung Nordosten betrifft lediglich 5 Gebäude bei Nacht. Deshalb ist eine Beschränkung ganztags hier nicht begründbar.	Zurückweisung. Die Betroffenheiten oberhalb der Lärmpegel 55 dB(A) nachts in der Unterjesinger Straße sind gering. Ziel der Lärmaktionsplanung ist es dennoch, die Betroffenheiten möglichst unter den Lärmpegel 55 dB(A) nachts zu senken. Dieses Ziel kann durch eine Verlängerung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h um 100 m Richtung Nordost fast vollständig erreicht werden. Die resultierenden Einschränkungen (Fahrzeitverlust von maximal 5 Sekunden) erscheinen zum Schutz der Anwohner:innen der Unterjesinger Straße verhältnismäßig.
IV.17			In der Ortsdurchfahrt Wendelsheim können bei einer Beschränkung auf 30 km/h nachts die Betroffenheiten stark reduziert werden. Eine Reduzierung auf 40 km/h ganztags ist dagegen nicht zielführend, da die nächtlichen Lärmwerte nicht genügend reduziert werden können.	Kenntnisnahme.
IV.18			In Hemmendorf ist eine sorgfältige Abwägung zur Ausweitung der zwei Teilbereiche notwendig, da kein vordringlicher Handlungsbedarf besteht und eine Reduzierung der Betroffenen nicht sehr gravierend ausfällt.	Zurückweisung. Die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts werden im Belastungsbereich L 389 Hemmendorf an fünf bzw. 20 Hauptwohngebäuden überschritten. Mit einer Verlängerung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags können die Lärmbetroffenheiten auf ein bzw. 13 betroffene Hauptwohngebäude reduziert werden.
			In Obernau erscheint eine gut begründete nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Abhängigkeit der betroffenen Bewohner verhältnismäßig.	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.19			Dasselbe gilt für die Ortsdurchfahrt Bieringen, die jedoch auf den tatsächlich stark betroffenen Abschnitt der Neckartalstraße reduziert werden muss. Für die Zustimmung zur Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan gemäß der VwV des Bundes zu § 45 Abs.1 bis 1e StVO V. i.V.m. VwV IM StVO zu § 45 2.3 bedarf es dann einer Gebäudelärmkarte (bei ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung je einer mit den Tages- und Nachtlärmpegeln) nach RLS90 in 1 dB(A)-Schritten mit Eintragung der Zahl der Betroffenen nach VBEB bei jedem Gebäude.	Zurückweisung. Die Geschwindigkeitsbeschränkung ist bereits auf den stark betroffenen Abschnitt der Neckartalstraße beschränkt. Die Gebäudelärmkarten für die Zeitbereiche Tag und Nacht, in denen die am Gebäude ermittelten Lärmpegel sowie die Einwohner:innenzahl je Gebäude dargestellt sind, liegen dem Lärmaktionsplan als Anlage im pdf-Format bei.
V.1	Regionalverband Neckar-Alb	01.10.2021	Die Stadt Rottenburg hat auf der Grundlage der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans erarbeitet, indem Ziele, Strategien und Maßnahmen zur Lärminderung formuliert werden. Die Öffentlichkeit wurde über die Lärmuntersuchungen informiert und an der Erarbeitung des Lärmaktionsplans beteiligt. Durch die Große Kreisstadt Rottenburg am Neckar führen insgesamt acht Straßenabschnitte, die als Hauptverkehrsstraßen mit Verkehrsbelastungen über dem Schwellenwert der dritten Stufe der Lärmkartierung (8.200 Kfz/24h, § 47b Nr. 3 BImSchG) eingestuft sind. Die Stadt ist daher zur Erstellung eines Lärmaktionsplans gesetzlich verpflichtet. Für die betroffenen Verkehrswege werden mögliche Maßnahmen zur Minderung der Lärmbelastungen untersucht. Darüber hinaus werden auf freiwilliger Basis 15 weitere freiwillige Strecken untersucht.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.2			Als (vorübergehende) wirksame Sofortmaßnahme kommen an Lärmschwerpunkten häufig straßenverkehrsrechtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen in Betracht. Die Lärmaktionsplanung der Stadt Rottenburg sieht als Maßnahme zur Minderung der Lärmbelastung die Festsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme vor. Ziel ist es, für alle betroffenen Anwohner die im Urteil des VGH Baden-Württemberg genannten Grenzwerte von 65 dB(A) am Tag sowie 55 dB(A) in der Nacht einzuhalten. Aus regionalplanerischer Sicht ergeben sich keine Bedenken.	Kenntnisnahme.
VI.1	Ortsrat Bieringen	09.09.2021	Beschlussantrag: 1. Der Ortschaftsrat Bieringen beantragt in der gesamten Ortsdurchfahrt auf der L 370 auf Grundlage der Lärmaktionsplanung Stufe 3 i.V.m. Sicherheitsaspekten eine Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h ganztags.	Zurückweisung. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der gesamten Ortsdurchfahrt aus Lärmschutzgründen ist unverhältnismäßig. Die Betroffenen tags liegen einzig entlang der Neckartalstraße. Allerdings ist auch hier die Anzahl der Lärmbetroffenen gering, sodass nur eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h gerechtfertigt ist.
VI.2			2. Der Verkehrslärm, der innerorts wirkt, entsteht auch durch überhöhte Geschwindigkeiten und unverhältnismäßige Beschleunigungsvorgänge außerorts. Deshalb	Zurückweisung. Aufgrund der geringen Lärmbetroffenheiten im Ortsteil Bieringen sind in diesen Bereichen keine Maßnahmen vorgesehen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.3			beantragt der Ortschaftsrat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf diesen Strecken (Ortsausfahrten Biringen Richtung Sulzau und Biringen Richtung Obernau). 3. Außerdem fordert das Gremium eine zeitnahe Berücksichtigung des Beschlusses der öffentlichen Sitzung vom 29.04.2021 (Austausch der stationären Messanlagen an beiden Ortseingängen, Fahrbahnverschwenkung mit Querungshilfe an der Einmündung Neckartalradweg). Je höher die Geschwindigkeitsüberschreitungen umso höher wird die Lärmbelästigung. Der Antrag mit Begründung liegt dieser Beratungsunterlage bei. Der Antrag liegt dem Ordnungsamt bereits vor.	Die Stadt Rottenburg am Neckar wird angeregt, flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit durchzuführen. Laut der Stadt Rottenburg am Neckar wird das Anliegen an den Straßenbaulastträger weitergeleitet. Ein Vor-Ort-Termin ist bereits veranlasst. Kenntnisnahme. Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit sind generell sinnvoll, nicht jedoch originärer Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Nach Angaben der Stadt wird dies im Haushaltsjahr 2022 umgesetzt.
VI.4			Den Beschlussanträgen wird mit 4 Stimmen und einer Enthaltung zugestimmt. Begründung: Die Berechnungs-Ergebnisse stehen im Gegensatz zu dem in der Ortschaft wahrgenommenen Verkehrslärm in einem eklatanten Missverhältnis. Die Lärmberechnung nach der Lärmaktionsplanung (LAP) berücksichtigt weder das saisonal unterschiedliche Verkehrsaufkommen (Motorräder/Trikes/Quads etc. von März bis Oktober) und bildet insbesondere auch nicht individuelles Fahrverhalten - nicht zuletzt auch in Bezug auf die Eigenheiten der Ortsdurchfahrt -	Kenntnisnahme. Die Berechnung des Verkehrslärms erfolgt entsprechend den rechtlichen Vorgaben anhand von Computermodellen. In die Modelle fließen u.a. die Gesamtverkehrsstärke und Schwerverkehrsanteil, die Straßenoberfläche, Steigungen, die Bebauung, vorhandene Lärmschutzanlagen und die Geländetopografie ein. Für den Straßenverkehrslärm ist die Berechnungsmethode nach den Vorgaben der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) verbindlich. Die RLS-90 betrachtet lediglich die Fahrzeugkategorien Pkw und Lkw. Motorräder werden üblicherweise bei den Pkw mit einberechnet. Die Lärmproblematik des Motorradverkehrs ist bekannt. Sie lässt sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzw. auf der

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			bis hin zu Poser-Verhalten ab. Somit liefert das Schallberechnungsmodell keine Ergebnisse/Erkenntnisse zu derartigen Fahrerverhalten. Auch das Problem umschaltbarer bzw. manipulierter Auspuffanlagen geht nicht in die Berechnung ein. Des Weiteren liegen der Lärmberechnung lediglich Verkehrszahlen als Jahresmittelwert zugrunde, was letztlich ein ausschließlich theoretisches Ergebnis zu Tage fördert. Ferner finden auch unnötige Beschleunigungsvorgänge und die damit einhergehenden Pegelspitzen in der Berechnung keine schalltechnische Berücksichtigung. Wie auf Anfrage beim Büro Rapp bestätigt wurde, finden derartige Alltags-Faktoren / -Probleme keinen Eingang in das Schallberechnungsmodell mittels einer Umrechnungsformel bzw. eines Realitätsfaktors. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ganztags wird gefordert, da hier das Gros des Verkehrsaufkommens und des -lärms zu verzeichnen ist. Nachts können sich die BewohnerInnen in der Ortschaft mittels Rollladen-Schließung Oder - zur Not - zusätzlich durch geschlossene Fenster temporär selbst behelfen. Der Forderung des Ortschaftsrats liegt die Auffassung zugrunde, dass mittels reiner schwarz/weiß-Betrachtung (Lärm versus Sicherheit) der Verkehrssituation im Ort nicht angemessen Rechnung getragen wird. Viel-	Grundlage der bestehenden gesetzlichen Regelungen heute nicht in erforderlichem Umfang lösen. Das Land Baden-Württemberg bemüht sich in Verbindung mit der Initiative Motorradlärm darum, dass alle bestehenden Handlungsmöglichkeiten ergriffen werden, um Motorradlärm wirkungsvoll zu reduzieren. Kenntnisnahme. Jahresmittel stellen den durchschnittlichen täglichen Verkehr am besten dar. Auch dieses Vorgehen entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Eine Abweichung hiervon ist nicht zulässig. Siehe Wertung VI.4. Die Berechnung der Lärmpegel im Rahmen der Lärmaktionsplanung erfolgt bislang nach den Berechnungsvorschriften der RLS-90, die keine Alltagsfaktoren berücksichtigt. Siehe Wertung VI.1.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			mehr sind die sich bietenden Synergieeffekte (Geschwindigkeitsreduzierung und-überwachung) zu nutzen, um reale Verbesserungen für die Ortschaft zu bewirken. Die Ortsdurchfahrt auf der L370 ist geprägt von langgestreckten, „schnurgeraden“ Ein- bzw. Ausfahrten an den Ortsein- bzw. -ausgängen, des Weiteren durch zahlreiche Grundstücksein- und -ausfahrten, zwei S-Kurven-Abschnitte in östlicher Fahrtrichtung sowie zwei einmündenden Kreisstraßen. Diese Konstellation führt zu permanenten Beschleunigungs- und Bremsvorgängen mit entsprechenden Pegelspitzen wodurch sich der Verkehrslärm messbar über den Werten nach dem Schallberechnungsmodell bewegt. Neben der Lärmentwicklung hat der östliche Abschnitt der Ortsdurchfahrt bei 50 km/h durch die zahlreichen beidseitigen Grundstücksein- / -ausfahrten auch entsprechendes Gefährdungspotential, da die Sichtverhältnisse in diesem Bereich keine derartige Geschwindigkeit ermöglichen / zulassen. Neben den beschriebenen Straßenführungen und dem hieraus resultierendem Lärmaufkommen, welches sich mit dem Schallberechnungsmodell nicht erfassen lässt, liegen den Berechnungen lediglich Verkehrszahlen im Jahresmittel zugrunde. Die im LAP genannten Ansätze der „VZ-Stadt Rottenburg“ sind des Weiteren widersprüchlich. So wurden in der Lärmaktionsplanung in der Bieringer Straße in Obernau 4.157 Kfz/24h zugrunde gelegt und in der sich anschließenden Neckartalstraße in Bieringen lediglich 3.289 Kfz/24h.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Diese der LAP zugrunde gelegten Berechnungsansätze wurde im Zeitraum März bis September stichprobenweise von Ortschaftsratsmitgliedern mittels Zählungen überprüft. Diese ergaben stets Werte, welche deutlich über dem Jahresmittel von ca. 3.300 Kfz/24h lagen. So beispielsweise am Sonntag, 18. Juli, von 16.00 bis 17.00 Uhr in der Neckartalstraße. In diesem Zeitabschnitt wurden 339 Pkws gezählt, wobei die Mehrzahl den Tagesrichtwert von 65 bB(A) überschritt. Von den in dieser Stunde gezählten 171 Motorräder lagen annähernd 100% über dem besagten Richtwert. Ebenso die 7 Quads bzw. Jeeps. Zum Vergleich: Zeitgleich wurde ein Polizeieinsatzfahrzeug mit Martinshorn registriert, welches im Gegensatz zu den Motorrädern „nur“ 88 dB verursachte. Das Resultat der vor Ort gemessenen Lärmwerte - wenn auch mit nicht geeichten Geräten - liegt demzufolge erheblich über den Rechenergebnissen der Lärmaktionsplanung. Vergleichbare Werte wurden an weiteren Tagen bei Zählungen registriert. Die örtliche Prüfung machte auch deutlich, dass das Schallberechnungsmodell der topographischen Lage der Ortsdurchfahrt im Neckartal keine Rechnung trägt. Ebenso nicht, dass die zwei Kreisstraßen bergaufwärts aus dem Tal führen. Das Tal wirkt wie ein Trichter, der Schall potenziert sich und entweicht nach oben. So ist z.B. das Baugebiet Talacker vom Lärm direkt betroffen, obwohl es Luftlinie 250 m entfernt der L 370 neu	Kenntnisnahme. S.o.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			liegt, die Hohen-Wohnlage obere Burkhardtstraße/Hörnleweg ist vom Schall ebenfalls direkt betroffen. Beide Wohnlagen finden in der Berechnung keine Berücksichtigung. Dieser lärmverursachenden Gesamt-Konstellation kann - wie dargelegt - mit den standardisierten Berechnungsmodellen nicht ansatzweise Rechnung getragen werden. Eine Entscheidung „Für/Wider - 30 km/h“ ausschließlich nach den theoretischen Berechnungsergebnis spiegelt letztlich nicht die realen Lärmverhältnisse wider und verhindert des Weiteren die örtliche Verkehrssicherheit im Ganzen zu verbessern. Beispielsweise bestünden im 30 km/h-Bereich dann ggf. die Möglichkeit in Richtung Obernau einen weiteren Zebrastreifen für Fußgänger anzubieten, da bei dieser Höchstgeschwindigkeit eine freie Sichtachse von 50 Meter ausreichend wäre. Der Antrag des Ortschaftsrats hat zum Ziel, über die Geschwindigkeitsreduzierung anhand gemessener Lärmwerte zugleich einen Mehrwert an Verkehrssicherheit zu erreichen. Diese Verkehrssicherheit lässt sich aber nur gewährleisten in dem die momentan funktionslosen stationären „Blitzer“ erneuert werden. Die in der LAP vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung mittels wirkungsvoller Fahrbahnverschnenkungen an den Ortseingängen wurde bereits in den 1990ziger Jahren zusammen mit dem Tiefbauamt geprüft. Eine derartige Lösung wurde seinerzeit aus Kostengründen verworfen und deshalb hiernach die stationären Geschwindigkeitsüberwachung installiert.	

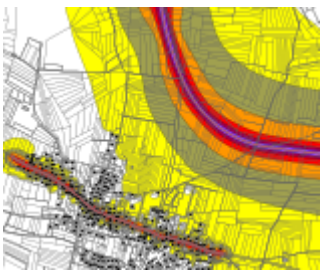
Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Abschließend bleibt ferner festzustellen, dass der „Höllen“-Lärm zwischen den kurzen freien Strecken zwischen den Ortschaften Sulzau bzw. Obernau durch extrem beschleunigtes Fahrverhalten im Rahmen der LAP keinerlei Berücksichtigung findet. Dieser durch „Poser-Verhalten“ erzeugte Verkehrslärm potenziert den auf die EinwohnerInnen wirkenden Lärmpegel. Diesem Fahrverhalten wird mit keinem Realitätsfaktor zugunsten der Bevölkerung in der LAP Rechnung getragen (siehe auch diesbezügliche Stellungnahme des Ing.-Büros Rapp: „Bei der Lärmberechnung wird jedoch sowohl die saisonal höhere Anzahl der Motorradfahrer wie auch das Fahrverhalten nicht berücksichtigt. Der Lärmberechnung liegen Verkehrszahlen im Jahresmittelwert zu Grunde- demnach mittelt sich auch die hohe Anzahl der Motorräder im Sommer im Vergleich zur geringeren Anzahl Motorräder im Winter. Auch das Fahrverhalten kann mit dem Schallberechnungsmodell (welches bei der Lärmberechnung im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgeschrieben ist) nicht abgebildet werden: dies trifft aber auf alle Kraftfahrzeuge zu. Unnötige Beschleunigungsvorgänge und damit einhergehende Pegelspitzen werden schalltechnisch nicht berechnet, sondern müssten in speziellen Fall gemessen werden.“). Weiterhin keine Aufmerksamkeit findet zum Themenkomplex (Lärm/Geschwindigkeit/Sicherheit) die Einfahrt bzw. Kreuzung der Landstraße in die L 370 alt durch die NutzerInnen des Neckartal-Radwegs. Der Mündungs- / Kreuzungsbereich liegt bekanntermaßen außerhalb der Ortsdurchfahrt mit den dort vielfach weit	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			über 100 km/h gefahrenen Geschwindigkeiten. Auch an dieser Stelle wird das Gefährdungspotential insbesondere für Familien-Gruppen trotz zig-facher Interventionen der Ortsverwaltung bis heute von den zuständigen Stellen ignoriert. Eigene Messungen des Verkehrslärms Urn die Argumente zum o.g. Beschlussantrag zu erhärten und zu unterstützen, haben mehrere Bieringer Einwohnerinnen und Einwohner eigene Lärmmessungen durchgeführt. Die Ergebnisse liegen diesem Beschlussantrag bei (Anlage 1, 2 Grafiken). Die insgesamt 17 Messungen erfolgten im Zeitraum 18.7.2021 bis 25.9.2021. Zum Einsatz kam dabei in 15 der 17 Messungen das Schallmessgerät TROTEC SL 400, die restlichen beiden Messungen erfolgten mit einer Smartphone-App. Gemessen wurde überwiegend an den beiden Ortsausgängen Richtung Sulzau und Obernau sowie zwei Mal in der Ortsmitte am Rolf-Schorp-Platz. Insgesamt wurde 1514 Stunden und zu verschiedenen Tageszeiten zwischen 6:27 und 23:01 Uhr gemessen. Die Messergebnisse zeigen zusammenfassend folgendes Bild: • Pro Stunde fahren 229 Fahrzeuge durch Bieringen. Das bedeutet: Etwa alle 15 Sekunden fährt ein Fahrzeug durch Bieringen. • 65 % der Fahrzeuge überschreiten die zulässigen Grenzwerte für Verkehrslärm, d.h. nur 35% der Fahrzeuge liegen unterhalb des Grenzwerts.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			An den Ortsausgängen Richtung Sulzau und Obernau überschreiten sogar 72% der Fahrzeuge den zulässigen Grenzwert. In der Ortsmitte ist die Belästigung durch Verkehrslärm geringer.	
VII.1	Ortschaftsrat Seeborn	22.09.2021	Die Vorsitzende erinnert zur Historie, dass die Reduzierung der Geschwindigkeit in der Ortsdurchfahrt, inkl. einer Tonnagebegrenzung für LKW schon jahrelang ein Thema in Seeborn sei. Im Jahr 2019/2020 habe eine Bürgerinitiative aus Anwohnern der Hindenburgstraße eine entsprechende Unterschriftenliste dazu eingereicht. Auch die Verkehrssicherung in der Freudenstädter Straße sei immer wieder Thema. Dort sei bereits Tempo 30 angeordnet und eine Querungshilfe geschaffen worden. Die Frage sei, ob diese Querungshilfe in einen Zebrastreifen umgewandelt werden solle. An der Abzweigung nach Remmingsheim sei auch schon mal ein Kreisverkehr angedacht worden, aber dies liege anscheinend nicht in der Zuständigkeit der Stadt.	Zurückweisung. Dies entspricht Maßnahmen aus Verkehrssicherheitsgründen. Solche können im Lärmaktionsplan nicht angeordnet werden.
VII.2			Die Vorsitzende erläutert den Lärmaktionsplan, auszugsweise, bezogen auf Seeborn anhand einer Power-Point-Präsentation -siehe Anlage 1-. Der komplette Lärmaktionsplan ist bereits seit Wochen auf der städtischen Homepage einsehbar. Am stärksten von Überschreitungen der Auslösewerte betroffen ist der Streckenabschnitt der Hindenburgstraße, zwischen Einmündung Freudenstädter Straße und Eisentalstraße. In diesem Bereich wird der nächtliche Pflichtwert 60 dB(A) überschritten und der Pflichtwert 70 dB(A) tags erreicht. Eine Anordnung von Tempo 30	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			nachts entlang der L 361 Hindenburgstraße, parallel zur bereits bestehenden Anordnung Tempo 30 ganztags entlang der Freudenstädter Straße, ist für den Verkehrsteilnehmer ggf. irreführend und trägt nicht zur Akzeptanzsteigerung gegenüber der Lärminderungsmaßnahme bei. Ein weiterer positiver Synergieeffekt, neben der Lärminderung entlang der Hindenburgstraße, ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich des Fußgängerüberwegs östlich der Einmündung Freudenstädter Straße. Die Abwägung im Lärmaktionsplan kommt zu dem Schluss, dass die mit der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h aus Lärmschutzgründen resultierenden Einschränkungen (theoretischer Fahrzeitverlust von 22 Sekunden) zum Schutz der Anwohner der Hindenburgstraße verhältnismäßig sind. Die Vorsitzende stellt fest, dass der Ortschaftsrat heute zu diesem Lärmaktionsplan Stellung nehmen bzw. ergänzende Maßnahmen benennen könne. Die Umsetzung von Tempo 30 in besagtem Teilstück sei jedoch „Pflichtaufgabe“ der Stadt. Aus ihrer Sicht wäre zu überlegen, im Hinblick auf einen sicheren Schulweg und Frequentierung des Dorfladens, in der Hindenburgstraße zwischen Rathaus und ehemaligen Gasthaus Lamm einen Zebrastreifen anzuordnen. Eine Umwandlung der Querungshilfe in der Freudenstädter Straße in einen Zebrastreifen wäre für sie ebenfalls erstrebenswert. Im Übrigen sei dies auch von Bürger*innen so geäußert bzw. angeregt worden.	Siehe Wertung VII.1.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.4			Der Ortschaftsrat tut sich etwas schwer mit ergänzenden Maßnahmen. Ein neuer, lärmoptimierter Belag komme sicher nicht in Betracht weil der Fahrbahnbelag erst vor nicht allzu langer Zeit ausgetauscht worden ist. Lärmschutzwände seien natürlich auch indiskutabel. Der Verkehr durch Seebronn werde jedoch stetig zunehmen, vor allem wenn die Autos auf der B 28 „stehen“.	Kenntnisnahme. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags erfolgt im turnusmäßigen Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke.
VII.5			Auf Vorschlag der Vorsitzenden beantragt der Ortschaftsrat einhellig als ergänzende Maßnahmen zu Tempo 30 in besagtem Bereich die Anordnung eines Zebrastreifens im Bereich zwischen Rathaus und ehemaligem Gasthaus Lamm sowie die Umwandlung der Querungshilfe in der Freudenstädter Straße ebenfalls in einen Zebrastreifen.	Eine Lärmschutzwand ist im LAP ohnehin nicht vorgesehen. Siehe Wertung VII.1.
VIII.1	Ortsrat Baisingen	26.09.2021	Ich hatte letzten Mittwoch, 22.09.2021, den Lärmaktionsplan auf der Tagesordnung unserer Ortschaftsrats-sitzung. Zunächst habe ich den Rat über die uns betreffenden Inhalte informiert, danach haben wir uns dazu beraten. Nach der Beratung waren wir uns einig, dass die vorgeschlagene Maßnahme (Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen im Bereich L 356 Kaiserstraße, beginnend mit Einmündung Galgenweg und weiter entlang der Ergenzinger Straße, bis zur Einmündung Wernauer Straße – vgl. S. 92 im Lärmaktionsplan) in Ordnung ist.	Kenntnisnahme.
VIII.2			In diesem Zusammenhang wünschen wir uns, dass in Zukunft weitere Lärmschutzmaßnahmen für unseren	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Ort getroffen werden, beispielsweise die Errichtung eines Lärmschutzwalles bei der Ortsumgehung L 1361.	Zurückweisung. Die Ortsumfahrung wurde in der Lärmkartierung berücksichtigt. Die Lärmbelastungen lassen eine bauliche Lärmsanierungsmaßnahme als nicht erfolgversprechend erscheinen: 
IX.1	Ortsrat Ergenzingen	23.09.2021	OVin Quintana Leiva teilt mit, dass das Ergebnis der Wirkungsanalyse sowie der Entwurf des Lärmaktionsplans wurden dem Gemeinderat in seiner Sitzung am 15.06.21 vorgestellt und beschlossen. Der Planentwurf wird bis zum 31.10.21 veröffentlicht. Es liegt die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie die Öffentlichkeitsbeteiligung vor.	
IX.2			OVin Quintana Leiva liest folgendes vor. 1) wir wohnen im Ortsteil Ergenzingen und sind sehr erstaunt, dass der Lärmaktionsplan praktisch keine übermäßige Lärmbelastung durch die A 81 feststellt, weshalb lt. Plan auch keine Maßnahmen zur Lärmminimierung erforderlich sind. Das entspricht überhaupt nicht unserer Erfahrung! Vor allem nachts ist die Belastung durch die Autobahn manchmal unerträglich. Immer mehr und immer lautere Fahrzeuge sind unterwegs. Die Zunahme des Lärms in den letzten Jahren ist deutlich erkennbar. Der Plan errechnet diesen und	Zurückweisung. Das Ergebnis der Lärmkartierung zeigt, dass die Bebauung im Südosten von Ergenzingen vom Lärm der A 81 erreicht wird. Jedoch liegen die Lärmpegel tagsüber nicht über 60 dB(A) sowie nachts nicht über 55 dB(A). Somit werden die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung nicht überschritten. Die Berechnung der Lärmbelastung geht allgemein nicht zu Lasten der Betroffenen. Die gesetzlich vorgesehenen Berechnungsmethoden führen regelmäßig dazu, dass die berechneten Lärmimmissionen die gemessenen Werte übersteigen. Dieser Umstand verhilft den Betroffenen zu einem höheren

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.3			stellt ihn nicht durch tatsächliche Messung fest. Da die Berechnung nach unserer Überzeugung in keinsten Weise die Realität abbildet, sollte die Stadt Rottenburg hier für die Einwohner von Ergenzingen unbedingt einen Weg finden, um die Belastung zu reduzieren. Auch wenn es vielleicht einen etwas größeren Aufwand bedeutet, bitte ich dringend darum, dass Messungen erfolgen, um die tatsächlichen Werte feststellen zu können und entsprechende Maßnahmen auf den Weg zu bringen, damit die Nachtruhe der Ergenzinger*innen wieder gewährleistet wird. 2) die Ortsdurchfahrt an der Uta-Eberstein-Str. soll ganz zur Zone 30 km/h werden. Das begrüßen wir sehr. Allerdings nützen Beschränkungen nur dann etwas, wenn diese auch kontrolliert werden. So wird es auch im Lärmaktionsplan festgestellt!! Bisher geschieht das aber nicht in ausreichendem Umfang. Die Kontrollen finden nur punktuell und viel zu selten (manchmal nur 1x im Monat in der ganzen Ortschaft) statt, digitale Anzeigetafeln gibt es auch nur sehr wenige! Im Interesse der unter dem Lärm leidenden Bevölkerung bitten wir hier schnellstmöglich um massive Erweiterung der Kontrollen!! Vielen Dank für Ihre Unterstützung zur Schaffung eines lärmgeminderten und damit lebenswerten Umfelds!	Schutzniveau. Gleichwohl können Fälle auftreten, in denen die berechnete Belastung nicht dem subjektiven Empfinden der Betroffenen entspricht.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.4			Beide Fraktionen des Ortschaftsrates fordern daraufhin, dass im gesamten Ort Ergenzingen Tempo 30 eingeführt werden soll. Tempo 30 bedeutet auch mehr Sicherheit für alle im Straßenverkehr. Der Ortschaftsrat beschließt einstimmig, die Forderung von Tempo 30 für die gesamte Ortsdurchfahrt.	Zurückweisung. Der LAP sieht eine ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 30 km/h in der Baisinger Straße / Auberlinstraße sowie in einem Teilbereich der Utta-Eberstein-Straße vor. Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h wäre zwar wünschenswert, es fehlen aber die rechtlichen Voraussetzungen nach StVO.
X.1	Ortsrat Weiler	28.09.2021	Wir haben am 23.09.2021 in der Ortschaftsratssitzung Weiler den Lärmaktionsplan hinsichtlich der Ortsdurchfahrt Weiler besprochen und befürworten einstimmig den Vorschlag zu der Lärminderungsmaßnahme Tempo 30 ganztags.	Zurückweisung. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Laut Richtlinie (Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2006)) ist ein Kreisverkehr nicht möglich, da untergeordnete Zufahrten zu geringe Belastungen aufwiesen (geringste Belastung der Untergeordneten Arme 15% der Gesamtbelastung -> 15.000 KfZ/24h gesamt -> mindestens 2250 KfZ/24h aus den Seitenarmen (aus den Wohngebieten auf die Hauptstraße).
X.2			Zudem befürworten wir noch die Durchführung von weiteren Maßnahmen zur Eindämmung der Geschwindigkeit und insbesondere um die Gefahrenlage bei der Überquerung der Ortsdurchfahrt zu reduzieren, bzw. am Ortsausgang Richtung Dettingen eine Überquerung der stark frequentierten Ortsdurchfahrt zu ermöglichen.	
X.3			Hierzu bitten wir um Prüfung folgender Maßnahmen: - Ortsausgang Richtung Dettingen: Kreisverkehr	

Stellung- nahme Nr.	Träger	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.4			- Zwischen Ortsausgang Weiler bis zur Abbiegung nach Dettingen durchgängig Tempolimit 70	Zurückweisung. Nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
X.5			- Anbringung einer festen Geschwindigkeitsmessanlage am Ortsausgang	Zurückweisung. Nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
X.6			- Ortseingang von Rottenburg kommend besteht bereits eine Geschwindigkeitsmessanlage. Da es in Weiler regelmäßig vorkommt, dass Fahrzeuge an den Fußgängerampeln trotz Rotschaltung nicht halten, ist es uns ein großes Anliegen, dass wir eine Ampelblitzer erhalten.	Zurückweisung. Nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
			Ich würde mich freuen, wenn wir uns diesbezüglich nochmals separat besprechen könnten, danke.	Kenntnisnahme.
X.7			Aufgrund der Grenzwertüberschreitung der 16. BIm-SchV besteht für die L 385 Ortsdurchfahrt Weiler eine sog. Gefahrenlage. Die Lärminderungsmaßnahme Tempo 30 ganztags aus Lärmschutzgründen ist somit verhältnismäßig und gerechtfertigt. An den Ortseingängen bzw. -ausgängen der Ortsdurchfahrt L 385 Weiler befinden sich bereits Fahrbahnverswenkungen, welche die Geschwindigkeit bei Einfahrt in den Ort drosseln bzw. das frühzeitige Beschleunigen der Kraftfahrzeugführer verhindern sollen. Ebenfalls befindet sich am nördlichen Ortsausgang eine stationäre Geschwindigkeitsmessanlage. Als weiteres langfristiges Ziel der Lärminderung bleibt, neben einer Ortsumfahrung, noch der Austausch des vorhandenen Fahrbahnbelages und der Einbau eines lärmoptimierten Belages.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.1	Ortsrat Obernau	28.09.2021	Am Mittwoch den 15. Sept. 2021 fand unsere Sitzung um 20:00 Uhr statt. Lärmaktionsplan Der von dem Planungsbüro und der Stadt vorgestellte Lärmaktionsplan der Stadt Rottenburg (auf der Homepage der Stadt einsehbar) ist leider ein rein theoretisches Rechenbeispiel d.h. keinerlei Messungen und somit auch an vielen Stellen weit weg von der Realität. Trotzdem stellt dieser Plan eine zu hohe nächtliche Lärmbelastung auf den Durchgangsstraßen Bieringer Straße und Neckarau fest. Es wird empfohlen eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 umzusetzen. Des weiteren sollte langfristig eine geschwindigkeitsreduzierende Verkehrsinsel aus Richtung Bad Niedernau geplant werden. Der Ortschaftsrat möchte die Umsetzung dieser Maßnahmen.	Zurückweisung. Messungen führen häufig zu nicht repräsentativen Ergebnissen. Nur eine ganzjährige, flächendeckende Messung mit einheitlichen Messgeräten könnte vergleichbare und repräsentative Daten erzeugen. Dies kann aufgrund der Kosten und des Aufwandes nicht geleistet werden. Aufgrund dessen werden verbindlich vorgeschriebene Berechnungsmethoden genutzt. Die Werte der Berechnungen liegen dabei häufig über den gemessenen Werten.
XI.2			Ebenso befürworten/fordern wir, dass die Neustetter Straße mit den gleichen Maßnahmen berücksichtigt wird. Hier ist die Belastung gleich groß, aber mit wesentlich mehr Anwohnern, also noch dringlicher. Eine Verkehrsinsel vor der Ortseinfahrt von Richtung Bad Niedernau hätte einen sehr großen Effekt. Die Realität in der Straße Neckarau ist viel schlimmer, als theoretisch errechnet. Wir haben hier regelmäßig Fahrzeuge die voll beschleunigen und innerorts auf der Höhe Zebrastreifen / Bushaltestelle Geschwindigkeiten von 80 – 100 km/h fahren.	Kenntnisnahme. Zurückweisung. Das ist falsch. Das Ergebnis der Lärmkartierung zeigt, dass die Auslösewerte 65/55 dB(A) in der Neustetter Straße nahezu nicht überschritten werden. Lediglich an zwei Gebäuden in der Neustetter Straße konnten Lärmpegel über 55 dB(A) nachts festgestellt werden. Diese liegen direkt an der Kreuzung Neckarau / Bieringer Straße. Somit können die Lärmpegel der beiden Wohngebäude durch die dortige Geschwindigkeitsreduzierung unter den Wert von 55 dB(A) nachts gesenkt werden. Zurückweisung.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Grundsätzlich sinnvoll wäre es natürlich, wenn auf der Straße Neckarau eine Fahrradweg-Kennzeichnung (wie auf Siebenlindenstraße, mit roten Ausfahrtkennzeichnungen) gemacht würde, hier Radweg Neckartal → Rommelstal. Dies würde ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung und außerdem eine verbesserte Sicherheit für die Radfahrer bringen.	Zurückweisung. Fahrbahnmarkierungen sind keine Maßnahme des Lärmaktionsplanes. Dementsprechend muss sich die Stadt Rottenburg am Neckar außerhalb der vorliegenden Planung mit dem Anliegen befassen. Die Stadt beteuert, dass das Anliegen von der Stadtverwaltung geprüft wird.
XII.1	Ortsrat Schwalldorf	30.09.2021	Nachdem in Schwalldorf die Einführung einer „Zone 30“ in der gesamten Ortsdurchfahrt häufig von der Einwohnerschaft angefragt und in OR-Sitzungen thematisiert wurde, bitte ich Sie, dieses Thema im Zuge des Lärmaktionsplanes mitzunehmen und im Hinblick auf Lärmschutz und/oder Sicherheit prüfen zu lassen.	Zurückweisung. Für Schwalldorf bestehen keine Tatbestandsvoraussetzungen gemäß StVO, da die Auslösewerte 65/55 dB(A) tags/nachts nicht überschritten wurden.
XIII.	Ortsrat Wurmlingen	01.10.2021	Die Beratung des Lärmaktionsplans im Ortschaftsrat Wurmlingen in der gestrigen Sitzung hat eine Empfehlung des Ortschaftsrates zur flächendeckenden Ausweisung von Tempo 30 km/h in der Ortslage von Wurmlingen (gesamter Ort) ergeben. Einen Auszug aus der Niederschrift reichen wir nach. ----- Zur Konkretisierung. Es sind natürlich nur die Straßen angesprochen, die Gegenstand der Lärmkartierung waren. Namentlich die L371 und L372 oder aber auch Almenstraße, Unterjesinger Straße, Briccusstraße, Thomas-Bengel-Straße und Hirschauer Straße.	Zurückweisung. Eine durchgängige Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h wäre zwar wünschenswert, es fehlen aber die rechtlichen Voraussetzungen nach StVO, da die Lärmwerte hier nicht überschritten werden.

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.	Bürger:in 1 Oberнау	30.07.2021	Wir wohnen in Ro.-Oberнау, Neuer Weg. Wir werden oft von Lärm belästigt. Der Lärm kommt allerdings nicht von der Ortsdurchfahrt sondern von Motorrädern, Sportwagen, Quads usw., die nach dem Ortsschild den Motor aufdrehen, uz. von unten (Neckartal) und von oben (Steige). Manche sind so laut, dass man an Manipulation denkt. Ich hoffe, auch für dieses Problem ist jemand zuständig.	Zurückweisung. Die Lärmproblematik des Motorradverkehrs (o. Ä.) ist bekannt. Sie lässt sich im Rahmen der Lärmaktionsplanung bzw. auf der Grundlage der bestehenden gesetzlichen Regelungen heute nicht in erforderlichem Umfang lösen.
II.1	Bürger:in 2 Wurmlingen	06.09.2021	Ich möchte nochmals, wie in unserem ersten Gespräch im März diesen Jahres auf die geschätzt seit mindestens ca. 15 Jahren vorhandene Planung über eine Beruhigung des Verkehrs bezüglich der nördlichen Einfahrt nach Wurmlingen hinweisen.	Zustimmung. Die vorgesehene Verlängerung soll davon unabhängig bis nördlich des Hauses Unterjesinger Str. 53 gelten.
II.2			Außerdem ist die Abb. 54 im Lärmaktionsplan bezüglich der Geschwindigkeit in der Unterjesingerstraße nicht korrekt. Tempo 30 beginnt aktuell von Norden her kommend erst nach der Einmündung in den Seegärtenweg.	
II.3			Wie besprochen Anregungen und Vorschläge unsererseits um die Situation an der Ortsdurchfahrt in Wurmlingen für die Anwohner erträglicher zu gestalten. Die „Einfahrt“ nach Wurmlingen aus nördlicher Richtung(Unterjesingen)muss deutlich schmaler werden. Abbiegespuren zum alten Steinbruch und in die Ammertalstraße sollten gänzlich entfallen. An dieser Stelle wäre evtl. ein Kreisverkehr wie z.B. am östlichen Ortseingang von Wendelsheim mit Bushaltestellen auf beiden Straßenseiten sinnvoll. Die Buslinie 18 vom	

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			Rössle durch die Lindenstraße zu leiten finde ich grundsätzlich fragwürdig. Wir können ja auch mal hoffen, dass es irgendwann dann auch eine direkte Busverbindung Richtung Ammertalbahn gibt. Die Straßenbreite ist völlig überzogen, sie gleicht ja eher eine Landebahn für Flugzeuge. Hier sollte z.B. der Mittelstreifen begrünt und leichte Kurven eingebaut werden. Ein Fahrradstreifen würde eine optische Verengung auch fördern.	
			Wie im Lärmaktionsplan schon empfohlen muss Tempo 30 in der Unterjesinger Straße in nördliche Richtung erweitert werden. Sehr viel näher können die Gebäude 35,41,42,44,48, Ringstraße 1 und Märheldstraße 15 nicht mehr an der Straße liegen. (Zitat Südwest Presse/Rottenburger Post vom 01.03.2021 bezüglich des Lärmaktionsplans: „In der Unterjesinger Straße werden dagegen keine Lärmschutzmaßnahmen ergriffen. „Die Anwohnerhäuser liegen zu weit weg von der Straße“, sagte Hellstern.“ Diesen Satz hat Frau Hellstern nach Nachfrage meinerseits nie gesagt!)	Siehe Wertung II.2.
II.5			Die Einmündung in die Märheldstraße sollte ebenfalls schmaler gestaltet werden. An dieser Stelle wird sehr häufig, sehr schnell gefahren bzw. mit quietschenden Reifen losgefahren bzw. mit viel Schwung von der südlichen Seite aus der Unterjesingerstraße eingebogen (obwohl nach ca. 10 Metern die 30er Zone beginnt). Dies sind in der Regel Bewohner von Wurmlingen!	Siehe Wertung II.3. Die Stadt gibt an, dass die Einmündung Märheldstraße im Zuge des Umbaus der Ortsdurchfahrt schmaler gestaltet wird.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.6			An dieser Stelle findet meiner Meinung nach auch eine starke Gefährdung der Kinder statt die u.a. von der Bühlenhöhe zu Schule und Kindergarten laufen. Der Gehweg der Höhestraße endet zusätzlich auch noch gegenüber Gebäude Märheldstraße 15. An dieser Stelle gibt es auch Gefahren durch Parkende z.B durch Ignorieren der Bodenmarkierung. Die Ampelanlage kurz vor bzw. nach Einmündung der Ringstraße war vor Jahren ursprünglich geschwindigkeitsgesteuert. Nach kürzester Zeit war diese Funktion defekt(?), stillgelegt(?) und nie mehr aktiv. Instandsetzung unter Tempo 30 wäre sinnvoll. Damit wäre auch die völlig sinnfreie Blitzanlage an der vorhandenen Stelle(Gefälle, danach nimmt das Auto, der Lkw ganz von alleine wieder Fahrt auf!!)unnötig.	Zurückweisung. Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Kenntnisnahme. Laut Angaben der Stadt wird die Notwendigkeit von Ampelanlage und Blitzer im Zuge des Umbaus der Ortsdurchfahrt geprüft.
II.7			Eine zusätzliche Querungshilfe(z.B. Zebrastreifen, o.ä.)auf Höhe der Mitfahrbank.	Zurückweisung. Siehe Wertung II.5. Die Stadt lehnt diesen Vorschlag ab, da keine zweite Querungshilfe an der Unterjesinger Straße notwendig sei. Eine Verlegung der Mitfahrbank an einen passenderen Standort ist jedoch vorstellbar.
II.8			Am östlichen Ortseingang von Hirschau kommend sollte auch hier unbedingt Tempo 30 erweitert werden. Die Gebäude 28,30/1,30 und 32 liegen ebenfalls direkt an der Straße. Die Anwohner sind vielleicht(?) durch die Verkehrsinsel und den Blitzer etwas geschützt da vielen nicht klar ist, wie schnell dort gefahren werden darf. Durch die Engstelle wird das Tempo jedenfalls verringert.	Zurückweisung. Die Wirkungsanalyse der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 ergibt, dass die Betroffenen anhand dieser Maßnahme nicht unter die Lärmpegel 65/55 dB(A) am Tag/in der Nacht gesenkt werden können. Aufgrund dessen kommt die Abwägung zu dem Schluss, dass die negativen Einschränkungen dieser Maßnahme im Vergleich zum Lärmschutz der Anwohner:innen dominieren und die Maßnahme somit nicht verhältnismäßig ist.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.9			Die Planungen an dieser Stelle sind ja aber sowieso ganz andere, da hier unserer Meinung nach völlig unnötig ein Billigdiscounter mit ordentlich Flächenfraß entstehen soll. Der in den letzten Jahren massiv zunehmende Lkw-Verkehr könnte durch ein Lkw-Fahrverbot(über 3,5 Tonnen) durch Thomas-Bengel-/Briccius-/Almen- und Unterjesinger Straße auf die durch sehr viel Steuergelder gerade entstehende B28 neu, gezwungen werden. Sobald dann die B28 neu komplett in Betrieb geht, kann auch die L371 von Hirschau her kommend ebenso ein Lkw-Fahrverbot erhalten. Diese B28 neu wurde und wird doch von der Politik als Entlastung für die Ortschaften rechts und links des Neckars gepriesen. Dann kann auch eine Verlegung der Bushaltestelle Rössle in die Uhland-/Hirschauerstraße(bisherige Not-haltestelle bei Dorffest, Fasnet usw.)erfolgen und diese, wie die am östlichen Ortseingang von Wendelsheim gestaltet werden.	Kenntnisnahme. Nach Angaben der Stadt wird die Ortsdurchfahrt von Hirschau kommend im Zuge der Erschließung des Penny Marktes umgebaut.
II.10			Die Abbiegespur von Richtung Rottenburg in die Thomas-Bengel-Straße sollte zurück genommen werden. Das Verhalten der Autofahrer wird sich nur ändern, wenn es „weh“ tut und der Umstieg in den ÖPNV gelingt sicherlich auch nur, wenn ich mit dem Auto länger zu meiner Arbeitsstätte benötige als mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Was natürlich voraussetzt, dass massiv in den ÖPNV investiert werden muss.	Kenntnisnahme. Die hier genannte Maßnahme des Lkw-Fahrverbots für die L 371 im Zuge des Neubaus der B 28 ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplanes. Dementsprechend wird sich die Stadt außerhalb der vorliegenden Planung damit befassen. Laut Angaben der Stadt wird ein Lkw Durchfahrtsverbot von der Stadtverwaltung befürwortet und derzeit geprüft. Kenntnisnahme. Die Abbiegespur wird im Zuge der Erschließung des Baugebietes „Hinter den Gärten“ zurückgebaut.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.11			Unbedingt anmerken möchte ich noch, dass diese ganzen „Berechnungen“ die im Zusammenhang mit solch einem Aktionsplan erfolgen sicherlich korrekt sind. Leider berechnen sie aber nicht das Verhalten der Autofahrer. Für uns als direkt Betroffene sind das beste Beispiel in diesem Zusammenhang die Lkws aus dem Industriegebiet Hirschau. Diese fahren um Lkw-Maut zu sparen via Wurmlingen, Unterjesingen, Entringen zum Autobahnzubringer Herrenberg. Die Lieferung der Rohstoffe für diese Werke erfolgt in entgegengesetzter Richtung. Dies kann keine noch so gute Berechnung abbilden, auf solch eine Idee muss man ja auch erst einmal kommen.. Es wäre ein Leichtes z.B. die Lkws des Industriegebiets in Hirschau direkt auf den Zubringer auf Höhe des Weilheimer Knotens zu leiten. Der Lebens-/Aufenthaltsqualität der Wurmlinger und Hirschauer Einwohner wäre ganz bestimmt damit gedient, wenn die Lkws - so wie evtl. auch einmal geplant - nicht mehr durch ihre Ortschaften fahren. Von den gesundheitlichen Auswirkungen ganz zu schweigen. „...“ (Redaktionelle Anpassung der Stadt Rottenburg)	Zurückweisung. Die Berechnungen basieren auf gesetzlichen Vorgaben. Grundlage der Berechnungen sind Verkehrszählungen, welche auch die Belastungen im Schwerverkehr berücksichtigen. Siehe Wertung II.9.
III.1	Bürger:in 3 Wurmlingen	6.10.2021	Deutlich mehr als enttäuscht sind wir von o.g. Ortschaftsratsitzung nach Hause gegangen. Offensichtlich ist die unerträgliche Verkehrssituation dem Gremium nicht klar. Ich frage mich auch ob überhaupt ein Mitglied des Ortschaftsrats den Brief der unsere Schilderungen und Vorschläge zur Änderung der Situation enthielt, gelesen hat? In der Tagesordnung zur öffentlichen Sitzung unter Top 1: Einwohnerfragen und Top 2: Rückmeldungen	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
III.2			zum Lärmaktionsplan hatten wir uns einen Austausch und kreative Vorschläge für die Stadtverwaltung Rottenburg erhofft. Aber nachdem ein Anwohner der Thomas-Bengel-Straße kurz ein Statement abgegeben hat und wir darauf hingewiesen wurden dass man als „Zuhörer“ eigentlich nicht dazwischen fragen darf(dies haben Sie uns dann aber netterweise gestattet)war das Thema eigentlich „durch“. Von unserem Schreiben fiel kein Wort! <i>(Redaktionelle Anpassung der Stadt Rottenburg aufgrund persönlicher Äußerung)</i> Zudem möchten wir darauf hinweisen dass wir, wie übrigens in unserem Schreiben vom 06.09.2021 schon angedeutet deutliche Zweifel an den berechneten Zahlen bezüglich des Verkehrs und vor allem der Lärmbelastung hegen. Für diese „Mautumgeher“ gibt es sicher keine Formel. <i>(Redaktionelle Anpassung der Stadt Rottenburg)</i>	Kenntnisnahme. Betrifft nicht den Inhalt des LAPs. Zurückweisung. Siehe Wertung XI.4. Die Erfassung der Lärmbelastung erfolgt nach verbindlichen und einheitlichen Berechnungs- und Bewertungsmethoden. Für den LAP Rottenburg am Neckar gilt die „Richtlinie für den Lärmschutz an Straße“ (RLS-90).
IV.1	Bürger:in 4 Wurmlingen	13.09.2021	Ich möchte nur darauf hinweisen dass die Umleitung zum Autobahnzubringer/Horb aus Richtung Hirschau über die Unterjesinger Straße geleitet wurde und nicht über die Almenstraße. Da nehme ich jetzt einfach mal an, dass dies aus der anderen Richtung von der Autobahn über die Almenstraße erfolgte? Es wäre schön gewesen wenn für diesen Zeitraum ein kurzfristiges Tempolimit(30)durch ganz Wurmlingen erfolgt wäre. Andere Ortschaften machen das so.	Zurückweisung. Baustellenumleitungen sind kein Thema der Lärmaktionsplanung

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	Bürger:in 5 Hemmendorf	21.09.2021	Wir kontaktieren Sie bezüglich der in Erwägung gezogenen Geschwindigkeitsbegrenzung durch den Ort Hemmendorf. Wir selbst wohnen direkt an der Hauptstraße in Hemmendorf und würden die Begrenzung auf 30 km/h durch die komplette Ortsdurchfahrt absolut begrüßen. Wir haben zwei kleine Kinder, die natürlich gerne draußen spielen und dabei auch mal komplett um das Haus herum laufen.	Kenntnisnahme. Der LAP sieht eine beidseitig ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 für die L 389 zwischen Einmündung Hessorstraße und Johaniterstraße vor.
V.2			An unserem Haus fahren sehr viele Autos und LKWs vorbei und das leider oft schneller als erlaubt. Daher würden wir nicht nur eine Geschwindigkeitsbegrenzung begrüßen sondern auch die Aufstellung eines Blitzers am Ortsausgang Richtung Hirrlingen. Unsere Tochter ist aktuell frisch eingeschult worden und muss auf dem Weg zur Schule entlang der Hauptstraße laufen (wie auch noch einige andere Kinder in diesem Jahrgang). Auch das ist ein Aspekt, der für eine Geschwindigkeitsreduktion spricht.	Zurückweisung. Nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung.
V.3			Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommen in Hemmendorf gibt es - wie schon geschildert - eine starke Lärmbelästigung. Unser Sohn hat sein Kinderzimmer zur Straße hin. Aufgrund des Lärms ist es im Sommer leider kaum möglich am Abend das Fenster offen zu lassen um durch zu lüften. Wir sind große Befürworter des Vorhabens, ein Tempolimit von 30 km/h durch Hemmendorf zu beschließen und hoffen inständig, dass dies umgesetzt wird.	Kenntnisnahme.
VI.1	Bürger:in 6 Ergenzingen	22.09.2021	1) wir wohnen im Ortsteil Ergenzingen und sind sehr erstaunt, dass der Lärmaktionsplan praktisch keine	Siehe Wertung IX.2 und IX.3.

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			übermäßige Lärmbelastung durch die A 81 feststellt, weshalb lt. Plan auch keine Maßnahmen zur Lärmmin- derung erforderlich sind. Das entspricht überhaupt nicht unserer Erfahrung! Vor allem nachts ist die Be- lastung durch die Autobahn manchmal unerträglich. Immer mehr und immer lautere Fahrzeuge sind unter- wegs. Die Zunahme des Lärms in den letzten Jahren ist deutlich erkennbar. Der Plan errechnet diesen und stellt ihn nicht durch tatsächliche Messung fest. Da die Berechnung nach unserer Überzeugung in keinsten Weise die Realität abbildet, sollte die Stadt Rottenburg hier für die Einwohner von Ergenzingen unbedingt ei- nen Weg finden, um die Belastung zu reduzieren. Auch wenn es vielleicht einen etwas größeren Auf- wand bedeutet, bitte ich dringend darum, dass Mes- sungen erfolgen, um die tatsächlichen Werte feststel- len zu können und entsprechende Maßnahmen auf den Weg zu bringen, damit die Nachtruhe der Ergenzi- nger*innen wieder gewährleistet wird. 2) die Ortsdurchfahrt an der Utta-Eberstein-Str. soll ganz zur Zone 30 km/h werden. Das begrüßen wir sehr. Allerdings nützen Beschränkungen nur dann et- was, wenn diese auch kontrolliert werden. So wird es auch im Lärmaktionsplan festgestellt!! Bisher geschieht das aber nicht in ausreichendem Umfang. Die Kontrol- len finden nur punktuell und viel zu selten (manchmal nur 1x im Monat in der ganzen Ortschaft) statt, digitale Anzeigetafeln gibt es auch nur sehr wenige! Im Inte- resse der unter dem Lärm leidenden Bevölkerung bit- ten wir hier schnellstmöglich um massive Erweiterung der Kontrollen!!	Kenntnisnahme.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.1	Bürger:in 7 Hemmendorf	24.09.2021	Ich bin begeisterter Fahrradfahrer und nutze regelmäßig die Fahrradstrecke über den Feldweg von Hirrlingen nach Hemmendorf und dann weiter Richtung Dettingen. Leider muss ich am Ortseingang Hemmendorf die Hauptstraße überqueren. Hier muss ich des öfteren lange warten, da die Straße stark befahren ist und die Autos Richtung an dieser Stelle (die sich noch innerorts befindet) sehr schnell angerauscht kommen. Ich habe nun erfahren, dass aktuell in Erwägung gezogen wird, durch die Ortsdurchfahrt Hemmendorf eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h zu beschließen. Ich möchte mich hiermit ausdrücklich für dieses Vorhaben aussprechen, da sich dies positiv auf meine Fahrradausfahrten auswirken würde .	Zurückweisung. Aspekte der Verkehrssicherheit sind kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung
VIII.1	Bürger:in 8 Ergenzingen	27.09.2021	Wir haben den Entwurf des Lärmaktionsplans im Internet eingesehen und die maßgebenden Punkte für Ergenzingen durchgeackert. Dabei mussten wir leider feststellen, dass die Ausweisung von Tempo 30 in der Gosbertstr. wohl bisher nicht vorgesehen ist. Wir begrüßen die Ausweitung der 30er Zone in der Utta-Eberstein-Str. und Auberlinstr. Doch wir wundern uns, dass dies nur ein winziger Teil von lärmgeplagten Ortsdurchfahrten darstellt. Auch wir hier in der Gosbertstr. wurden wohl ab dem Kreisverkehr einfach unter den Tisch gekehrt Laut einer Verkehrszählung von 2015 gab es folgende KFZ Zahlen innerhalb von 24 Stunden: Utta-Eberstein-Str. 4.147 Stuttgarter Str. 4.535 Auberlinstr. 5.200 Gosbertstr. 7.714 In diesen vergangenen 6 Jahren hat aber der Verkehr enorm zugenommen Wie wir feststellten, wurde zwischenzeitlich eine	Zurückweisung. Die Daten der Verkehrszählungen stammen nicht von 2015. Die Verkehrsmengen der Auberlinstraße wurden im Rahmen einer Geschwindigkeitsmessung der Stadt Rottenburg 2019 erhoben. Die Verkehrszahlen der Stuttgarter und der Utta-Eberstein-Straße sind dem SVZ-Verkehrsmonitoring 2018 entnommen.

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.2			aktuellere Verkehrszählung durchgeführt Wir fragen uns: Warum haben wir diese Zahlen nicht im Lärmaktionsplan gefunden? Warum wurde in der Gosbertstr. Noch keine Lärmpegelmessung durchgeführt? Die Gosbertstr. ist auch ein Hauptbelastungsbereich innerorts, bei dem die Auslösewerte von 65/55 dB (A) nach unserer Meinung bedeutend überschritten werden. Diese überhöhten Werte sind geschuldet: zum Einen - dem Industrie- und Gewerbegebiet samt den uns geschätzten Einkaufsmöglichkeiten zum Anderen - aufgrund der Zufahrt zur B 28a mit Einfädelspur, die deshalb besonders bevorzugt wird Diese Lärmbelästigung plagt uns den ganzen Tag und macht sich auch besonders schon in den frühen Morgenstunden ab 5 Uhr und noch früher stark bemerkbar und raubt uns den erholsamen Schlaf. Ziel des Lärmaktionsplans ist es, die Lärmsituation für Menschen und Anwohner der Hauptbelastungsbereiche zu verbessern In einer Pressemitteilung wurde über die 1. Beratung des Lärmaktionsplans in Rottenburg berichtet. Dort äußerte sich unser Herr Oberbürgermeister Stephan Neher, dass wenn ein Stadtteil Tempo 30 auf der Ortsdurchfahrt wünsche, dann werden die Stadtverwaltung dieses Anliegen unterstützen.	Zurückweisung. Die Gosbertstraße wurde im Rahmen des Lärmaktionsplans nicht als freiwillige Kartierungsstrecke ausgewählt, da dort in Bezug auf den Verkehrslärm keine Gefahrenlage gemäß StVO besteht. Dies bestätigt eine Verkehrszählung von Oktober 2021.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Das Problem: Für solch ein Tempolimit braucht man eine präzise rechtliche Begründung. Das kann die Sicherheit der Fußgänger sein (z. Bsp. Kindergarten/Schule) oder die Lärmbelästigung Da Einwände zum Lärmaktionsplan bis zum 01.10.2021 vorgebracht werden können, ist meine Frage, ob dies hiermit berücksichtigt wird oder welche weiteren Maßnahmen durch uns erforderlich sind? Deshalb bitten wir um Unterstützung unserer Ortsvorsteherin, sowie unseren Ortschaftsräten (innen) mit ihren Fraktionen, dass auch wir in der Gosbertstr. ein Tempolimit 30 erhalten.	
IX.1	Bürger:in 9 Hemmendorf	29.09.2021	Wir wohnen schon lange an und in unmittelbarer Nähe der Landesstraße 389 (Hessentorstr. 75 und 79) Uns ist die Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt schon immer ein großes Anliegen. Eine Tempolimitierung durch die gesamte Ortsdurchfahrt von 50 auf 30 km/h, wäre eine sinnvolle Maßnahme zur Eindämmung des Straßenlärms. Und auch ein Sicherheitsaspekt für die Fußgänger (vor allem Kinder) und Radfahrer entlang der Landesstraße.	Kenntnisnahme. Der LAP sieht eine beidseitig ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 für die L 389 zwischen Einmündung Hessentorstraße und Johaniterstraße vor.
IX.2			Folgende Aspekte sprechen dafür: Durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen von Kraftfahrzeugen, aufgrund der Anbindung an die B27 in Bodelshausen, ist die Lärmbelastung u.a. durch zu schnell fahrende PKWs und LKWs bei Tag und Nacht sehr groß. Gemäß Abbildung 19: Belastungsbereich L	

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.3			389 Hemmendorf des Planentwurfes vom 07.07.2021, ist die wahrzunehmende Lautstärke durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge bei uns im Haus deutlich hoch. Nachts müssen wir die Fenster in Richtung Landesstraße geschlossen halten, um nicht von vorbeifahrenden Fahrzeugen geweckt zu werden. Vor allem die Lastwagen die vom Steinbruch Frommenhausen regelmäßig durch den Ort fahren. Ein weiterer Punkt für die Reduzierung der Geschwindigkeit ist der Kindergarten-/Schulweg der Kinder, welcher entlang der viel befahrenen Landesstraße verläuft. Ob ein Fahrzeug mit 50 oder 30 km/h an einem vorbeifährt ist ein großer Unterschied. Leider wird die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h nicht eingehalten, oft wird hier viel zu schnell gefahren. Vor allem bei uns am Ortsein-/ausgang. Hier gleicht die Straßenüberquerung durch herein und heraus rasende Fahrzeuge oftmals einem Abenteuer. Die Radweganbindung Dettingen - Hirrlingen, bei der eine Überquerung der Landesstraße unmittelbar am Ortseingang erforderlich ist - Ampel befindet sich in der Ortsmitte- würde hier von einer Reduzierung der Geschwindigkeit ebenfalls profitieren.	Zurückweisung. Aspekte der Verkehrssicherheit sind kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung Zurückweisung. Aspekte der Verkehrssicherheit sind nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.
IX.4			Noch besser wäre eine Insellösung zur Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang.	Zurückweisung. Aspekte der Verkehrssicherheit nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans.
IX.5			Wir würden eine Geschwindigkeitsreduzierung in unserer Ortschaft sehr begrüßen.	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.1	Bürger:in 10 Hemmendorf	29.09.2021	Meine Familie und ich wohnen in unmittelbarer Nähe der Landesstraße 389, deswegen möchte ich mich zur aktuellen Situation im Zuge des Lärmaktionsplanes gerne äußern.	Kenntnisnahme. Der LAP sieht eine beidseitig ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von Tempo 30 für die L 389 zwischen Einmündung Hessorstraße und Johaniterstraße vor.
			Eine Tempolimitierung von 50 auf 30 km/h durch die gesamte Ortsdurchfahrt, erachte ich als eine sinnvolle Maßnahme zur Eindämmung des Straßenlärms und vor allem als ein weiteres Sicherheitsfeature für die Fußgänger und Radfahrer entlang der Landesstraße. Folgende Aspekte sprechen für eine Tempolimitierung von 50 auf 30 km/h in unserer Ortschaft.	
X.2			Durch das sehr hohe Verkehrsaufkommen von Kraftfahrzeugen, aufgrund der Anbindung an die B27 Bodelshausen, ist die Lärmbelastung u.a. durch zu schnell fahrende PKWs und LKWs bei Tag und Nacht zu groß. Gemäß Abbildung 19: Belastungsbereich L 389 Hemmendorf des Planentwurfes vom 07.07.2021, ist die wahrzunehmende Lautstärke durch vorbeifahrende Kraftfahrzeuge bei uns im Garten deutlich ausgeprägter. Nachts müssen wir die Fenster der beiden Schlafzimmer Richtung Landesstraße geschlossen halten, um nicht von vorbeifahrenden Fahrzeugen geweckt zu werden. Ein weiterer Punkt für die Reduzierung der Geschwindigkeit ist der Kindergarten-/Schulweg unserer Kinder, welcher Teilweise entlang der viel befahrenen Landesstraße verläuft. Es ist ein Unterschied auf dem Gehweg, ob ein LKW mit 50 oder 30 km/h an einem vorbei-	Zurückweisung. Aspekte der Verkehrssicherheit sind kein originäres Thema der Lärmaktionsplanung

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
X.3			fährt. Des Weiteren verkürzt sich bei geringerer Geschwindigkeit der Bremsweg - wiederum ein Argument für mehr Sicherheit unserer Kinder und im selben Kontext sowohl für Fußgänger als auch Radfahrer. Ich stelle zunehmend fest, dass generell zu schnell gefahren wird. Vor allem am Ortsein-/ausgang, hier gleicht die Straßenüberquerung durch herein und heraus rasende Fahrzeuge oftmals einem Abenteuer. Die Radweganbindung Dettingen - Hirrlingen und Hemmendorf Mühle - Sportplatz, bei welcher eine Überquerung der Landesstraße unmittelbar an den Ortseinfahrten erforderlich ist - Ampel befindet sich in der Ortsmitte, Umweg entlang der Landesstraße (paradox) - würde hier von einer Reduzierung der Geschwindigkeit auf Höhe der Ortsschilder ggf. schon vor der ehemaligen Mühle profitieren.	Zurückweisung. Nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Im Radwegkonzept enthalten.
X.4			Besser wäre eine Insellösung zur Geschwindigkeitsreduzierung am Ortseingang, nach dem Beispiel von Weiler. In Hemmendorf würde das von Rottenburg her kommend, vor dem Ortsschild und von Bodelshausen kommend, vor Mühle bedeuten.	Zurückweisung. Eine Umgestaltung der Ortseinfahrt ist im Rahmen des LAPs nicht vorgesehen. Die Stadt kann sich außerhalb der Lärmaktionsplanung mit dem Anliegen befassen.
X.5			Meine Familie und ich würden eine Geschwindigkeitsreduzierung in unserer Ortschaft sehr begrüßen.	
XI.1	Bürger:in 11 Ergenzingen	29.09.2021	Seit 1,5 Jahren wohnen wir nun in Ergenzingen und bereits seit 5 Jahren arbeite ich hier. Eigentlich fühlen wir uns in unserer Wohnung in der Baisingerstr. 2/1 sehr wohl. Eigentlich... und deswegen wende ich mich heute auch mit dieser Mail an Sie. Der Verkehr durch viel zu	

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
			schnell fahrenden PKW, aber vorallem der Lärm durch die LKW's ist solangsam unterträglich. Gerade nachts fahren die LKW's und Landmaschinen meiner Meinung nach viel zu schnell in den Ort und bremsen dann quietschend bei den parkenden Autos ab. Durch die Gullydeckel, sowie die normalen "Unebenheiten" der Straße poltertern es extrem laut. Gerade heute Nacht begann das Ganze wieder um 4 Uhr. Wir möchten Sie bitten, wie Hr. Baur vor einigen Jahren bereits schon angemerkt hat, über ein Fahrverbot für LKW's durch unseren schönen Ort nachzudenken.	Siehe Wertung II. 9.
XII.1	Bürger:in 12 Ergenzingen	29.09.2021	Die Lärmbelästigung durch die LKW wird echt immer schlimmer , morgens um halb drei fahren die LKW DHL vom Gelände hinter dem Fitness Studio, mittig über den Kreisverkehr... Das Schlepper und klappert Sie fallen aus dem Bett.... Es sind ja nicht nur alleine Die, auswärtige fahren von der Umgehung Straße ab und kommen noch nicht mal links um die Kurve, versperren die ganze Straße, oder bleiben bald an dem gelben Haus schräg gegenüber hängen..	Siehe Wertung II.9.
XII.2			Es gehört ein komplettes Durchfahrtsverbot für LKWS her, mit Ausnahme des Lieferanten für den Netto... Die ganze Ortsdurchfahrt gehört mit 30 versehen, Autofahrer kommen und Rasen komplett , egal aus welcher Richtung kommend ,über den Kreisverkehr mit richtig viel Gas ohne zu schauen ob sich jemand im Kreisverkehr befindet, oder nicht... deswegen hat es hier auch schon mehrere Unfälle gegeben einer mit Krankenhaus auf enthalten, ein Radfahrer, der sich im Kreisverkehr befand ist auf einer Motorhaube gelandet.	

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Muss erst was schlimmeres Passieren??? Tagsüber hier Fenster zu öffnen ist vom Lärm her nicht möglich, da das hohe Verkehrsaufkommen es nicht zulässt... Bitte ändern Sie etwas daran ...	
XIII.1	Bürger:in 13 Hemmendorf	30.09.2021	Ich möchte mich für eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h auf der Hessentorstr. aussprechen. Fast alle Dörfer der Umgebung mit Durchfahrtsstraßen haben bereits diese Beschränkung. Begründung: Von Weiler, bzw. Hirrlingen her kommend münden bereits vor dem Dorf 2 wichtige Fahrradwege in die Strasse ein. Ein Stück weit läuft die Hauptverbindung des Fahrradweges von Rottenburg nach Hechingen, bzw Bodelshausen auf dieser Strasse und man kann beobachten dass Fahrradfahrer gezwungen sind auf den Bürgersteig auszuweichen um unbeschadet dieses Teilstück zu überstehen. Im Wesentlichen handelt es sich bei der Bebauung entlang der Strasse um Einzelhäuser. Zwischen diesen wird der Schall mehrfach hin und her geworfen und damit unerträglich laut. Fenster bei Nacht zu öffnen ist nicht möglich, wenn man Wert auf gesunden Schlaf legt. Tagsüber nutzen auch 3-fach Verglasungen wenig. Der Schalldruck dringt hier auch durch Wände. Bitte führen Sie die Beruhigungsmaßnahmen schnellstmöglich durch.	Kenntnisnahme. Der Lärmaktionsplan sieht eine ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für den Bereich der L 389 Einmündung Hessentorstraße bis Johanniterstraße vor.
XIV.1	Bürger:in 14 Bieringen	30.09.2021	Ich möchte mich zur anstehenden Lärmaktionsplanung äußern.	

Stellung- nahme Nr.	Bürger:in	Stellung- nahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.2			Ich selbst wohne in der Starzacher Straße 70 in Rottenburg Bieringen, Ortsausgang Richtung Starzach und weiß das Straßenlärm immer etwas mit Geschwindigkeit zu tun hat. Die Verkehrsführung ist an beiden Orteingängen sehr „gradlinig“ und verleitet die Verkehrsteilnehmer auf der Straße schneller als erlaubt zu fahren und somit auch für unnötigen Lärm zu sorgen. Seit vielen Jahren versuchen wir den Verkehr in der Starzacher Straße zu beruhigen, dieser nimmt ständig zu, die Fahrzeuge sind stärker motorisiert und fahren immer schneller. In keinem Rottenburger Stadtteil gibt es eine derartige Ortsein- und Ausfahrt, ohne das die Anwohner in irgendeiner Art und Weise geschützt werden. Hier werden Spitzengeschwindigkeiten weit jenseits von 100 km/h gefahren. - kein Blitzer - kein Anzeiger „Sie Fahren“ - keine verkehrstechnische Verbauung (Insel, Schlenker, etc.) Zudem mündet und kreuzt genau in diese Starzacher Straße 100 Meter vor dem Ortsschild aus Richtung Starzach-Sulzau kommend der viel befahrene Neckartal- Radweg. Auch das ist zwischen Sulz und Tübingen einmalig und beispiellos und sorgt für eine große Gefahrenstelle, welche zudem schlecht ausgeschildert ist. Erlaubt ist hier Tempo 100!	Siehe Wertung VI.4. Siehe Wertung VI.4.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			Die Themen Lärm und Geschwindigkeit sind untrennbar miteinander verbunden. Zum Thema Geschwindigkeit führen wir seit 15 Jahren Gespräche, diskutieren und erarbeiten Vorschläge - es ändert sich leider nichts. Ich trage die Sorge in mir, dass mit dem Lärmschutzkonzept eine neue Überschrift zu einem bereits bekannten und alten Problem zu erhalten. Es kann nicht sein, dass wir hier wieder von vorne beginnen. Die Probleme sind bekannt und benannt. Ich bitte Sie um Hilfe und Unterstützung.	Siehe Wertung VI.4.
XV.1	Bürger:in 15 Ergenzingen	01.10.2021	Kurz vor Schluss möchte auch ich noch eine Stellungnahme zum Lärmaktionsplan als Einwohnerin von Ergenzingen abgeben. Ich wohne mitten im Ort und bin heute früh trotz geschlossener Rolläden wieder vom lauten monotonen Geräusch der Autobahn aufgewacht. Im Sommer ist es nachts und in den frühen Morgenstunden je nach Windrichtung bei geöffnetem Fenster kaum auszuhalten, da die Lärmbelästigung durch die A81 fast unerträglich geworden ist. Neben einem monotonen Dauergeräusch kommen die Beschleuniger und Raser mit ihrem laut dröhnenden Motor hinzu. Ein kleines Stück Hoffnung bleibt, dass mit der neuen Bundesregierung ein längst überfälliges Tempolimit auf der Autobahn kommt, und mit dann fälligen Geschwindigkeitsmessungen zumindest die Raser gedrosselt werden. Laut Lärmaktionsplan sind wir gar nicht vom Lärm der Autobahn betroffen, dies ist jedoch ein Irrtum. Messungen bei entsprechender Windrichtung könnten dies sicher auch belegen.	Kenntnisnahme. Die Stellungnahme wurde an die zuständige Planungsbehörde (Autobahn GmbH/RP Tübingen) weitergeleitet. Siehe Wertung IX.2.

Stellungnahme Nr.	Bürger:in	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XV.2			Ganz schockiert habe ich im letzten Mitteilungsblatt gelesen, dass in der Stehelinstraße, die südlich an unserem Haus vorbeiführt, bei Geschwindigkeitsmessungen am Nachmittag die Höchstgeschwindigkeit bei 81 km/h lag und es 40 weitere Überschreitungen gab. Neben dem Lärm, der dadurch entsteht, ist die Gefährdung anderer Verkehrsteilnehmer massiv erhöht. Erfreulicherweise soll Tempo 30 bald in fast ganz Ergenzingen gelten. Dies erfordert aber auch verstärkte Kontrollen durch Geschwindigkeitsmessungen im Ort. Da ich in Ergenzingen selbst alle täglichen Strecken mit dem Fahrrad zurücklege, hoffe ich, dass sich dadurch auch manch brenzlige Situation mit den Autofahrern reduziert. In der Hoffnung, dass unsere Lebensqualität im Ort durch angestrebte Maßnahmen zur Lärminderung wieder erhöht wird, verbleibe ich mit freundlichen Grüßen!	Kenntnisnahme. Der Lärmaktionsplan sieht eine ganztägige Geschwindigkeits-beschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen für die Baisinger Straße / Auberlinstraße in Ergenzingen (beginnend in Höhe des Wohngebäudes Baisinger Str. 35 bis zum Kreisverkehrsplatz) sowie für die nördliche Utta-Eberstein-Straße vor. Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden im Lärmaktionsplanung angeregt. Laut der Stadt werden bereits Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt.