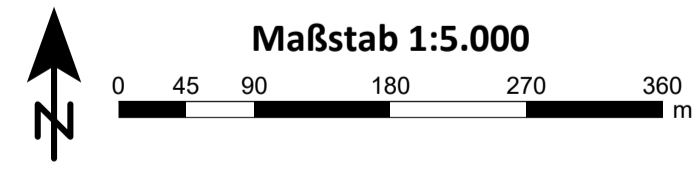




- Legende**
- ☒ Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
LrT
in dB(A)

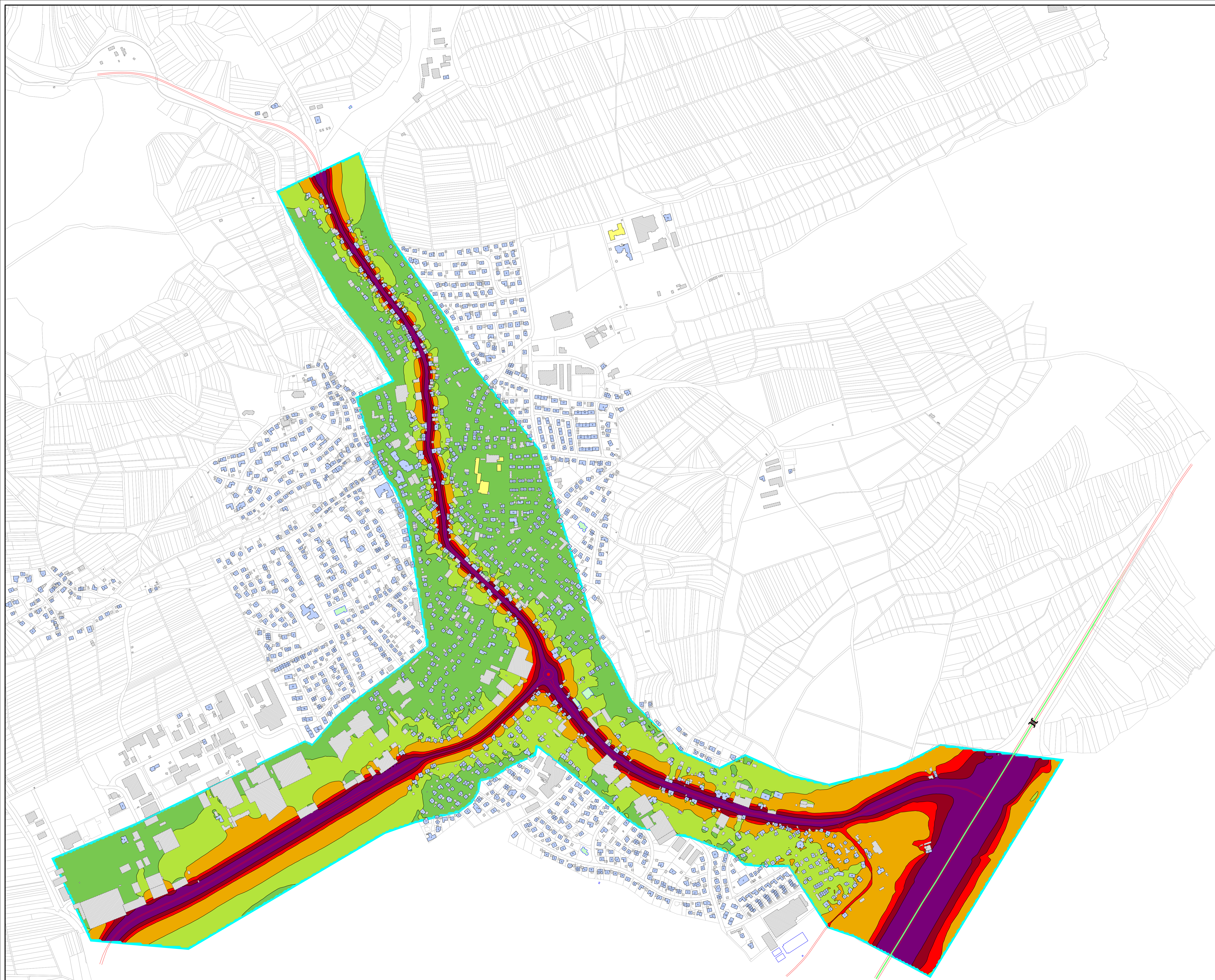
- 55 <= < 60
- 60 <= < 65
- 65 <= < 67
- 67 <= < 70
- 70 <=



2.1 Rasterlärnkarte nach RLS-19, Tag

Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Tag
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

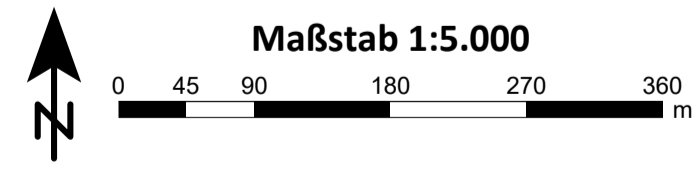
Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 17.06.2024



- Legende**
- ☒ Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Rechengebiet Lärm

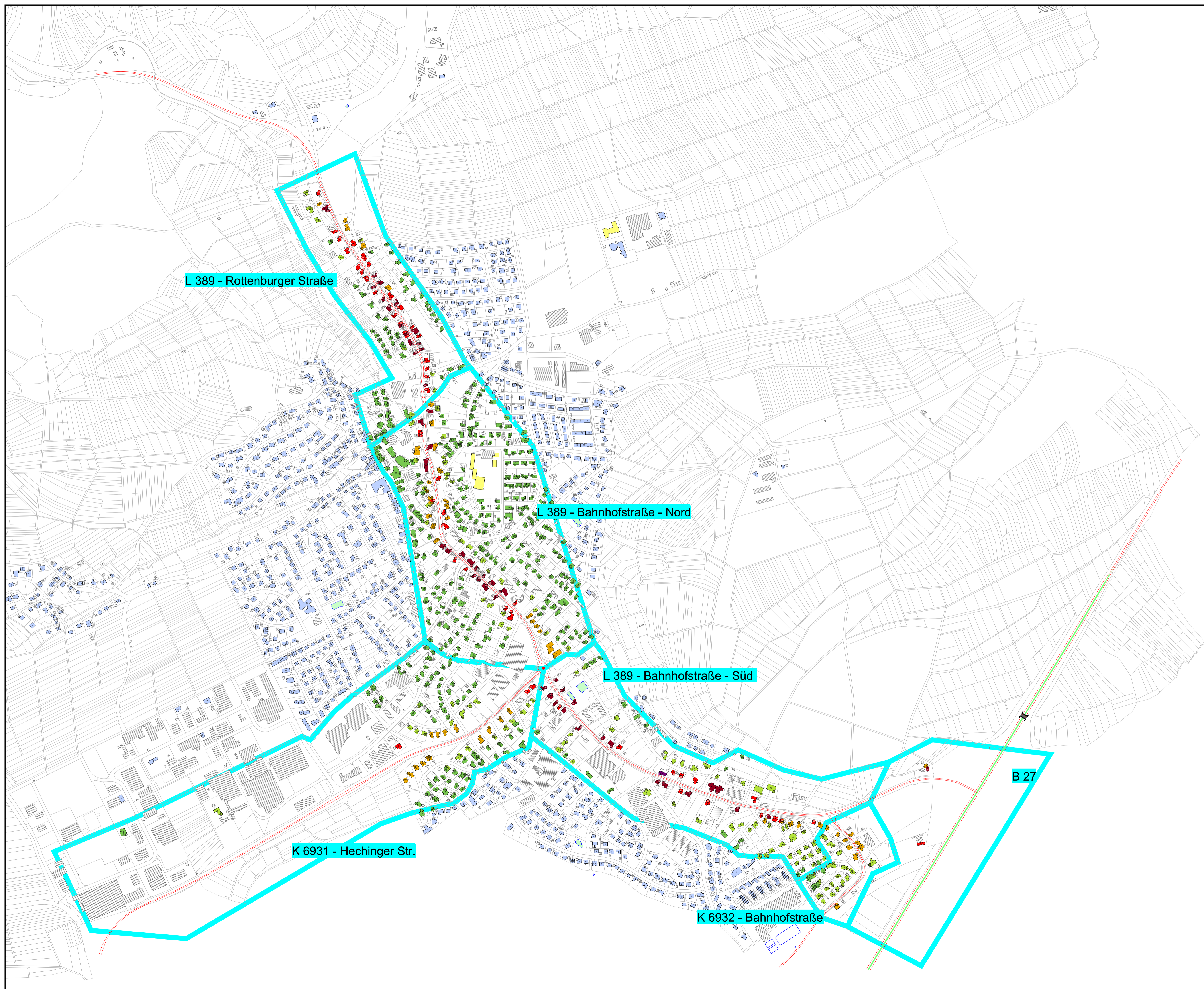
Pegelwerte
LrN
in dB(A)

| | |
|-------|------|
| 45 <= | < 45 |
| 50 <= | < 50 |
| 55 <= | < 55 |
| 57 <= | < 57 |
| 60 <= | < 60 |



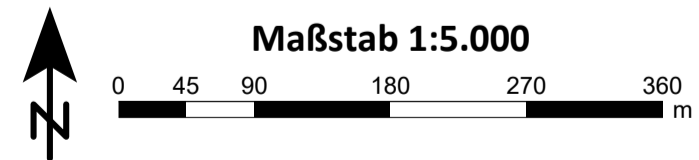
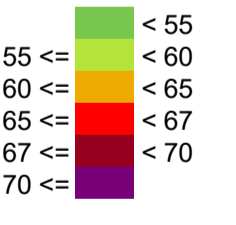
2.2 Rasterlärnkarte nach RLS-19, Nacht
Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Nacht
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 17.06.2024

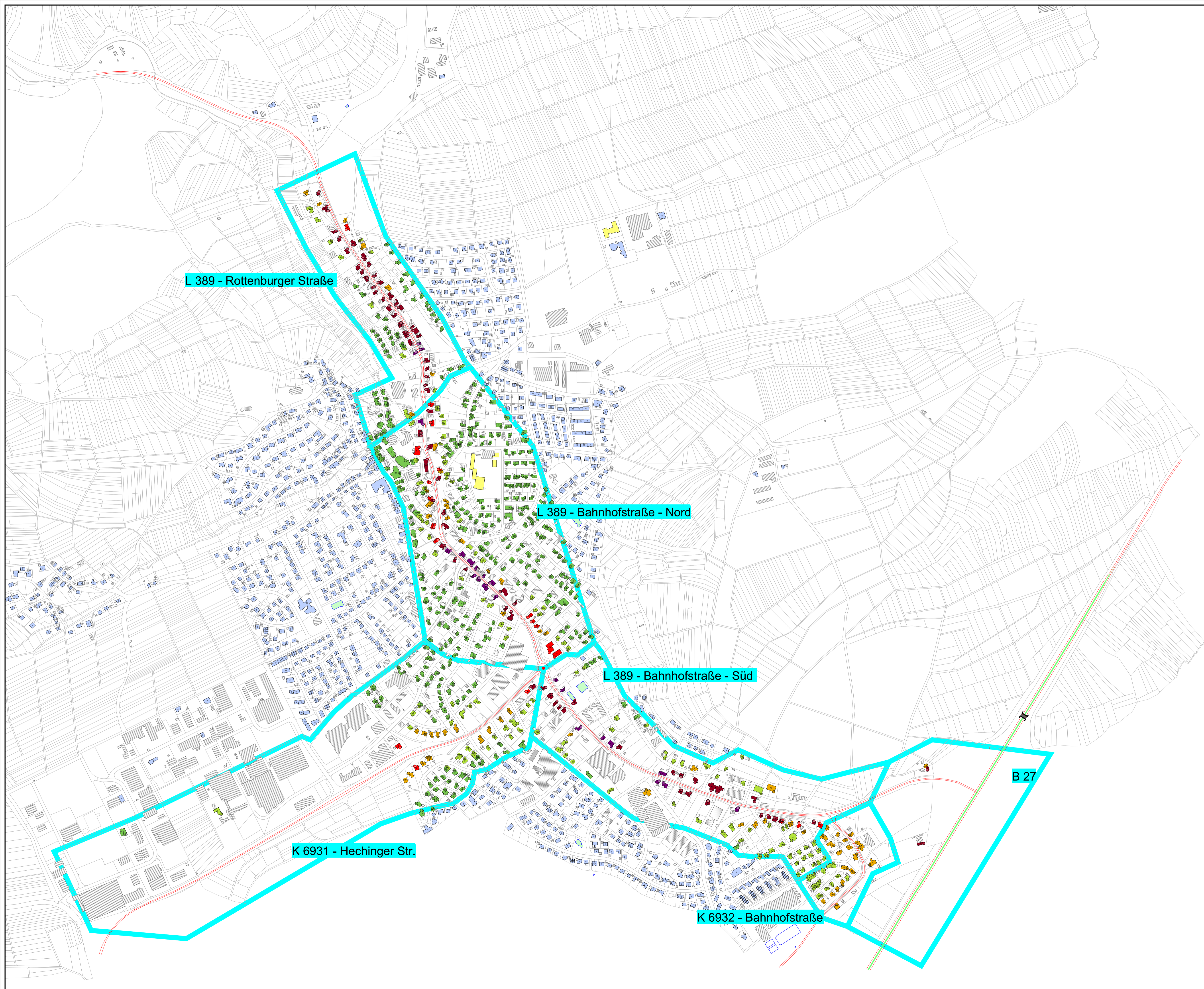


- Legende**
- ☒ Straße
 - Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
LrT
in dB(A)



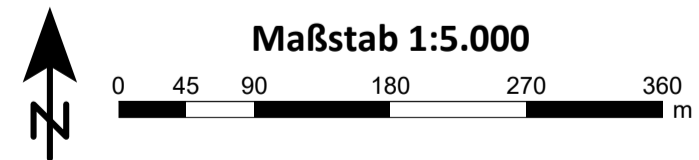
3.1 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Tag
Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Tag
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude
Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 17.06.2024



- Legende**
- ☒ Straße
 - ▒ Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - ▒ Nebengebäude
 - ▒ Schule
 - ▒ Kindergarten
 - ▒ Rechengebiet Lärm

Pegelwerte
LrN
in dB(A)

| | |
|-------|------|
| 45 <= | < 45 |
| 50 <= | < 50 |
| 55 <= | < 55 |
| 57 <= | < 57 |
| 60 <= | < 60 |



3.2 Gebäudelärmkarte nach RLS-19, Nacht
Mit Angaben zu den Lärmpegeln in dB(A) in 4 m Höhe
im Zeitbereich Nacht
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude
Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 17.06.2024



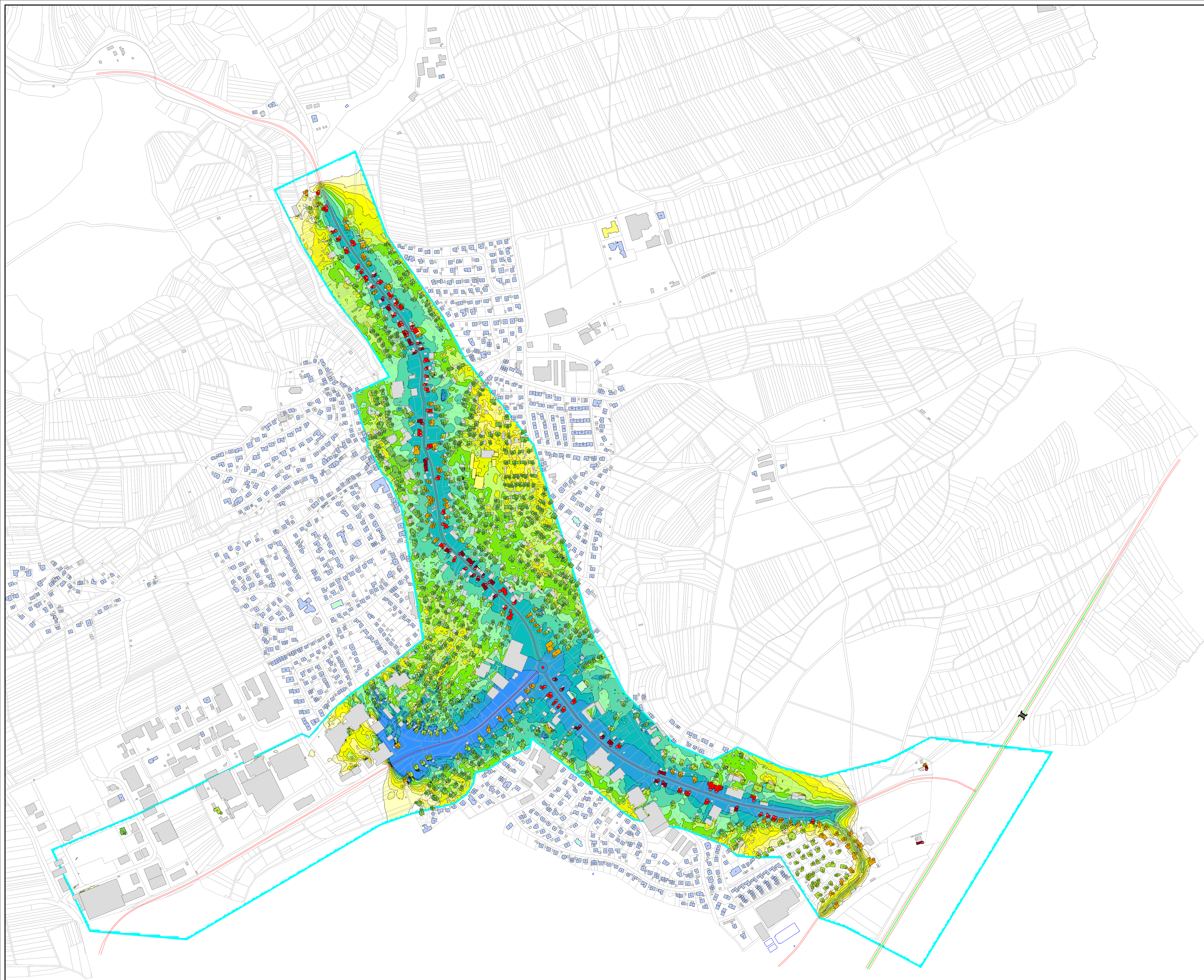
- Legende**
- ☒ Straße
 - ▒ Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - ▒ Nebengebäude
 - ▒ Schule
 - ▒ Kindergarten
 - ▒ Lärmschutzwand
 - ▒ Rechengebiet Lärm

- Pegelwerte**
LrT
in dB(A)
- <= 55
 - 55 <= < 60
 - 60 <= < 65
 - 65 <= < 67
 - 67 <= < 70
 - 70 <= <

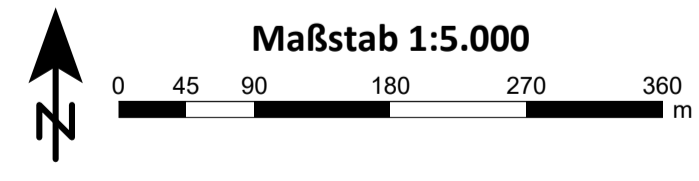
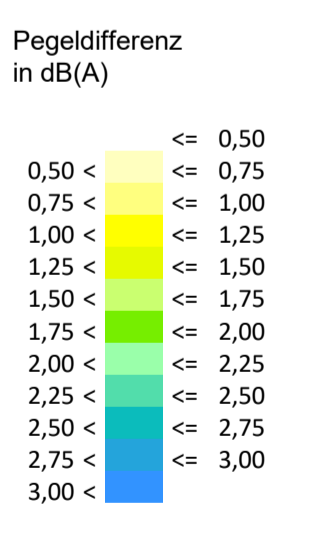
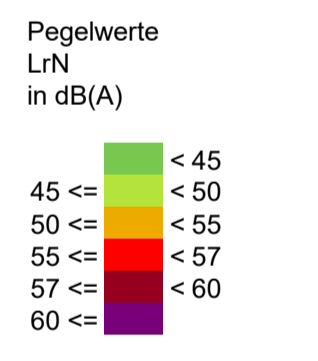
- Pegeldifferenz**
in dB(A)
- <= 0,50
 - 0,50 < <= 0,75
 - 0,75 < <= 1,00
 - 1,00 < <= 1,25
 - 1,25 < <= 1,50
 - 1,50 < <= 1,75
 - 1,75 < <= 2,00
 - 2,00 < <= 2,25
 - 2,25 < <= 2,50
 - 2,50 < <= 2,75
 - 2,75 < <= 3,00
 - 3,00 < <

Maßstab 1:5.000
0 45 90 180 270 360 m

4.1 Differenzlärkarte T30 nach RLS-19, Tag
Rasterdifferenzlärkarte in 4 m Höhe
im Zeitbereich Tag
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude
Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 17.12.2024



- Legende**
- ☒ Straße
 - ▒ Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - ▒ Nebengebäude
 - ▒ Schule
 - ▒ Kindergarten
 - ▒ Lärmschutzwand
 - ▒ Rechengebiet Lärm



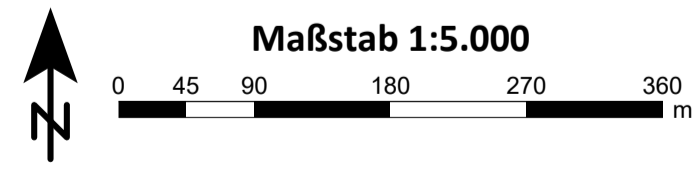
4.2 Differenzlärmskarte T30 nach RLS-19, Nacht
 Rasterdifferenzlärmskarte in 4 m Höhe
 im Zeitbereich Nacht
 und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude
 Bearbeiter: HJc
 Erstellt am: 17.12.2024



- Legende**
- ☒ Straße
 - ▒ Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - ▒ Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - ▒ Lärmschutzwand
 - ▒ Rechengebiet Lärm

- Pegelwerte**
 LrT
 in dB(A)
- < 55
 - 55 <= < 60
 - 60 <= < 65
 - 65 <= < 67
 - 67 <= < 70
 - 70 <= < 75

- Pegeldifferenz**
 in dB(A)
- <= 0,50
 - 0,50 < <= 0,75
 - 0,75 < <= 1,00
 - 1,00 < <= 1,25
 - 1,25 < <= 1,50
 - 1,50 < <= 1,75
 - 1,75 < <= 2,00
 - 2,00 < <= 2,25
 - 2,25 < <= 2,50
 - 2,50 < <= 2,75
 - 2,75 < <= 3,00
 - 3,00 < <= 3,25



5.1 Differenzlärkarte T40 nach RLS-19, Tag

Rasterdifferenzlärkarte in 4 m Höhe
 im Zeitbereich Tag
 und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

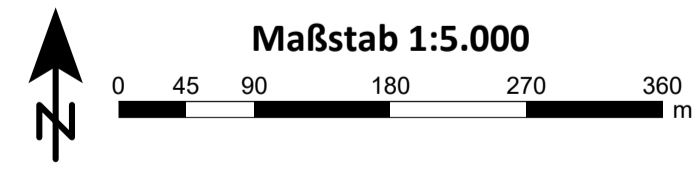
Bearbeiter: HJc
 Erstellt am: 04.02.2025



- Legende**
- ☒ Straße
 - ▒ Hauptgebäude mit Anzahl der Einwohner
 - ▒ Nebengebäude
 - Schule
 - Kindergarten
 - ▬ Lärmschutzwand
 - ▭ Rechengebiet Lärm

- Pegelwerte**
LrN
in dB(A)
- < 45
 - 45 <= < 50
 - 50 <= < 55
 - 55 <= < 57
 - 57 <= < 60
 - 60 <=

- Pegeldifferenz**
in dB(A)
- <= 0,50
 - 0,50 < <= 0,75
 - 0,75 < <= 1,00
 - 1,00 < <= 1,25
 - 1,25 < <= 1,50
 - 1,50 < <= 1,75
 - 1,75 < <= 2,00
 - 2,00 < <= 2,25
 - 2,25 < <= 2,50
 - 2,50 < <= 2,75
 - 2,75 < <= 3,00
 - 3,00 <



5.2 Differenzlärkarte T40 nach RLS-19, Nacht

Rasterdifferenzlärkarte in 4 m Höhe
im Zeitbereich Nacht
und Einwohnerzahl je Hauptwohngebäude

Bearbeiter: HJc
Erstellt am: 04.02.2025

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Beteiligungsverfahren

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|-------------------------------------|-------------------|---|--|
| I | Gemeinde Hirrlingen | 24.10.2025 | Die Gemeinde Hirrlingen erhebt keine Einwendungen noch liegen besondere Hinweise vor. | Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung |
| II | Regionalverband Neckar-Alb | 17.11.2025 | Belange des Regionalplans sind nicht unmittelbar betroffen. Der Regionalverband Neckar-Alb befürwortet die Aufstellung des Lärmaktionsplans als Beitrag zur Erreichung der Klima- und Umweltschutzziele. | Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung |
| III.1 | Regierungspräsidium Tübingen | 25.11.2025 | <p>Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Gemeinde Bodelshausen, Stufe 4 (Bericht zur Offenlage Stand: 20.10.2025) werden mehrere Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen.</p> <p>In der Zuständigkeit des Regierungspräsidium Tübingen befinden sich Maßnahmen zur Erneuerung des Fahrbahnbelages und der passive Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung.</p> <p>Das Regierungspräsidium, Abteilung 4, nimmt zu dem ausliegenden Lärmaktionsplan der Gemeinde Bodelshausen wie folgt Stellung:</p> <p>Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Erneuerung Fahrbahnbelag</p> <p>Der Lärmaktionsplan regt an, für alle Bereiche im Gemarkungsgebiet Bodelshausen, in denen die Auslösewerte der Lärmaktionsplanung von 65/55 dB(A) überschritten werden und noch kein lärmmindernder Belag verbaut wurde, einen lärmmindernden Fahrbahnbelag einzubauen. Vordringlicher Handlungsbedarf besteht entlang der L 389, wo die Lärmpegel und Betroffenheiten trotz</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Hinweis: Die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat haben sich für die Festsetzung von Tempo 40 entlang der L 389 entschieden.</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|---|--|
| III.2 | | | <p>Tempo 30 hoch sind. Nach Auskunft des zuständigen Baureferates sind im Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2026 bis 2029 keine Maßnahmen im Zuge der L 389, Ortsdurchfahrt (OD) Bodelshausen vorgesehen.</p> <p>Hinweis: Es besteht die Möglichkeit, die angeregte Lärminderungsmaßnahme ggf. zeitnah durch die Kommune umzusetzen. Sofern die Gemeinde Bodelshausen beispielsweise beabsichtigt, selbst Leitungsarbeiten in der Ortsdurchfahrt durchzuführen, würde sich die Straßenbauverwaltung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln an der Erneuerung der Fahrbahnecke beteiligen. Voraussetzung dafür wäre der Abschluss einer Bau durchführungsvereinbarung und die Übernahme der Projektleitung durch die Gemeinde.</p> <p>Ausbesserungsarbeiten an hervorstehenden Kanal- und Schachtdeckeln Die Kanal- und Schachtdeckel sind grundsätzlich von den jeweiligen Eigentümern der Leitung instand zu halten und auszubessern.</p> <p>Mit der Vereinbarung zum „Ausbau der Ortsdurchfahrt von Bodelshausen im Zuge der Landesstraße 389“ vom 21.04.1967/ 25.04.1967 mit Zusatzvereinbarung vom 8.12.1967/12.12.1967 gingen die Straßenabläufe einschließlich der Schachtabdeckungen in der Unterhaltung an die Gemeinde Bodelshausen über. Diese Maßnahmen befinden sich somit nicht mehr in der Zuständigkeit des Regierungspräsidiums Tübingen. Die damals festge-</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input checked="" type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Die Gemeinde Bodelshausen hat für das Haushaltsjahr 2026 bereits die Sanierung einzelner Schachtdeckel entlang der L 389 eingeplant.</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|---|---|
| III.3 | | | <p>setzte OD-Grenze erstreckt sich von Rottenburg kommend von der Hausnummer 77 bis zur Einmündung L 389/Blöhsteinstraße.</p> <p>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung Die Gemeinde Bodelshausen unterstützt die Eigentümer stark belasteter Wohngebäude bei der Antragstellung im Rahmen der Lärmsanierung bezüglich Bezuschussung und Einbau von Lärmschutzfenstern. Lärmmindernde Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung sind grundsätzlich möglich, sofern die Fördervoraussetzungen erfüllt sind. Das Regierungspräsidium Tübingen informiert im Zuge der Lärmaktionsplanung über die Fördermöglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen.</p> <p>Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zählt unter anderem der Einbau von Lärmschutzfenstern. Derartige Baukosten können bis zu einem Anteil von 75 % gefördert werden. Voraussetzung für die Förderung baulicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes sind u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Auslösewerte (Lärmbelastung in dB(A)) der Lärmsanierung sind an einer schutzbedürftigen Gebäudefassade überschritten • Die bauliche Anlage wurde vor dem 01.04.1974 errichtet bzw. der Bebauungsplan wurde vor diesem Datum erstellt. • Förderfähig sind Gebäude, die im Rahmen der Lärmsanierung noch keine Zuschüsse erhalten haben und die die Fördervoraussetzungen erfüllen. | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Zustimmung</p> <p><input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung | | | | | | | | | | | | |
|---|----------|-------------------|---|------------------|-----|-------|---|----------|----------|-------------------------------|----------|----------|----------------|----------|----------|--|
| | | | <p>Die zugrunde zu legenden Auslösewerte der Lärmsanierung sind abhängig von der ausgewiesenen Gebietsnutzung und können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.</p> <table border="1" data-bbox="779 422 1384 625"> <thead> <tr> <th>Gebietsnutzungen</th> <th>Tag</th> <th>Nacht</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete</td> <td>64 dB(A)</td> <td>54 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Dorf-, Kern- und Mischgebiete</td> <td>66 dB(A)</td> <td>56 dB(A)</td> </tr> <tr> <td>Gewerbegebiete</td> <td>72 dB(A)</td> <td>62 dB(A)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, kann vom Eigentümer ein Antrag auf Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) beim Regierungspräsidium gestellt werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. 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.</p> <p>Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation und zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen können beim Regierungspräsidium Tübingen digital unter Abteilung4@rpt.bwl.de oder unter folgender Adresse gestellt werden.</p> | Gebietsnutzungen | Tag | Nacht | Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) | Dorf-, Kern- und Mischgebiete | 66 dB(A) | 56 dB(A) | Gewerbegebiete | 72 dB(A) | 62 dB(A) | |
| Gebietsnutzungen | Tag | Nacht | | | | | | | | | | | | | | |
| Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete | 64 dB(A) | 54 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | |
| Dorf-, Kern- und Mischgebiete | 66 dB(A) | 56 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | |
| Gewerbegebiete | 72 dB(A) | 62 dB(A) | | | | | | | | | | | | | | |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|-----------------------------|-------------------|---|--|
| III.4 | | | <p style="text-align: center;">Regierungspräsidium Tübingen Referat 44 Postfach 2666 72016 Tübingen</p> <p>Hinweise, Informationen und die erforderlichen Antragsunterlagen können im Internet unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx heruntergeladen werden.</p> <p>Eine Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde (Referat 46) des Regierungspräsidiums ist für den Lärmaktionsplan der Gemeinde Bodelshausen nicht erforderlich.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |
| IV.1 | Landratsamt Tübingen | 26.11.2025 | <p>I. Verkehr und Straßen</p> <p>Die Lärmaktionsplanung Stufe 4 der Gemeinde Bodelshausen vom 20.10.2025 wurde von Seiten der Abteilung Verkehr und Straßen zur Kenntnis genommen. Die Anordnungsobliegenheit der Verkehrszeichen liegt bei der unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mössingen.</p> <p>Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 17. Juli 2018, Az. 10 S 2449/17, Rn. 33).</p> <p>Daher ist im Abwägungsprozess der unteren Straßenverkehrsbehörde zu prüfen, ob mit der von der Gemeinde Bodelshausen gewünschten Anordnung von 40 km/h und</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|--|---|
| IV.2 | | | <p>den hierdurch noch erhöhten Betroffenheiten diesem Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung und somit der maximal möglichen Reduzierung zum Schutz vor Lärm und Abgas Rechnung getragen wird.</p> <p>Die konkretisierenden Festlegungen erfolgen im Zuge des Anhörungsverfahrens zur Festsetzung der verkehrsrechtlichen Anordnung durch die untere Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mössingen, in Abstimmung mit der Polizei und dem Straßenbaulasträger.</p> <p>II. Gesundheit Der Beurteilung liegen die zur Verfügung gestellten digitalen Planungsunterlagen mit durchgeführter Lärmkartierung zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Bodelshausen zugrunde.</p> <p>Ziel ist, die Bevölkerung vor Lärm und dessen gesundheitlichen Auswirkungen zu schützen. Die gewählten Maßnahmen sollen die Emission verringern und scheinen adäquat. Die Auswirkungen der geplanten Maßnahmen (z.B. Pegelminderungen) wurden berechnet und bewertet (s. LAP_Bodelshausen_Planentwurf_20251020 – 2.7 Wirkungsanalyse und Abwägung der Geschwindigkeitsbeschränkungen). Eine Reduzierung der Betroffenenzahlen durch die geplanten Maßnahmen ist deutlich ersichtlich.</p> <p>Die Diskussion der Ergebnisse kommt im Gutachten zu einer positiven Bewertung der Maßnahmen. Eine deutliche Reduzierung von Lärm und dessen gesundheitliche Auswirkungen auf die Betroffenen ist durch die Umset-</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input checked="" type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|------------------------|-------------------|--|---|
| | | | <p>zung der Maßnahmen zu erwarten. Die Abwägung weiterer Gesichtspunkte/Aspekte führt außer in den Bereichen Fahrzeitverlusten zu keinen oder nur minimal negativen Auswirkungen, in einigen Kategorien wird sogar mit einer Verbesserung gerechnet.</p> <p>Weitere Lärminderungsmaßnahmen (s. LAP_Bodelshausen_Planentwurf_20251020 – 2.9 Weitere Lärminderungsmaßnahmen), wie z.B. der Einbau eines lärmindernden Fahrbahnbelags (Lärminderungspotential 2-4 dB(A); insbesondere entlang der L 389, wo die Lärmpegel und Betroffenheiten trotz Tempo 40 bzw. 30 hoch sind und ein vordringlicher Bedarf festgestellt wurde), flankierende Maßnahmen (Kontrollen bzw. Anzeigendisplays) sowie passiver Lärmschutz (Unterstützung bei der Beantragung eines Zuschusses für den Einbau von Lärmschutzfenstern) sollen ebenfalls umgesetzt werden und die Betroffenheiten reduzieren.</p> <p>Aus Sicht des Gesundheitsschutzes ist unter Betrachtung der gesundheitlichen Mehrbelastung durch Lärm der Betroffenen bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 40 im Vergleich zu Tempo 30 der Empfehlung des Planungsbüros Rapp AG zu folgen.</p> | <p>Die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat lehnen Tempo 30 entlang der L 389 wegen des Fahrzeitverlustes und erwarteter mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung ab.</p> |
| V.1 | Stadt Mössingen | 28.11.2025 | <p>Auf allen drei Rechengebieten der L 389 wurden sowohl tagsüber als auch nachts Werte ermittelt, die die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreiten oder zumindest das Ermessen bis hin zur Pflicht zum Einschreiten reduzieren. Die Lärmaktionsplanung zielt darauf ab, die Lärmbelastung durch geeignete Maßnahmen auf ein Niveau zu reduzieren, das unterhalb der Werte von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegt. Da diese Vorgabe mit der Reduzierung auf</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input checked="" type="checkbox"/> Ablehnung <p>Die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat lehnen Tempo 30 entlang der L 389 wegen des Fahrzeitverlustes und erwarteter mangelnder Akzeptanz in der Bevölkerung ab.</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|---|---|
| V.2 | | | <p>40 km/h zumindest auf den drei Rechengebieten der L 389 in keinem Fall erreicht werden kann, sehe ich diese Maßnahme als nicht ausreichend an. Aus Gründen des Lärmschutzes ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h die geeignetere Maßnahme. Dadurch könnte die Anzahl der Betroffenen um ein Vielfaches reduziert werden.</p> <p>Die Reduzierung der Geschwindigkeit würde zudem positiv zur Verträglichkeit zwischen den verschiedenen Verkehrsarten beitragen und könnte eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit sich bringen. Ein Nachteil, den die Reduzierung der Geschwindigkeit mit sich bringen wird, ist der Fahrzeitverlust für den ÖPNV. Diesbezüglich müsste eine Stellungnahme des/der betroffenen Busunternehmen eingeholt werden.</p> <p>Für die zusätzlich erfassten Streckenabschnitte K 6931 Hechinger Straße und K 6932 Bahnhofstraße sehe ich derzeit keine Grundlage für die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen. Die Auslösewerte werden auf beiden Strecken nur geringfügig überschritten. Insbesondere entlang der K 6932 können keine Betroffenheiten verzeichnet werden. Entlang der K 6931 sind vier Gebäude von erhöhten Lärmwerten betroffen. Zwei dieser Gebäude befinden sich direkt am Kreisverkehr, weshalb eine geschwindigkeitsreduzierende Maßnahme dort ohnehin keine Auswirkungen hätte. Zudem könnte die Lärmbelastung an eben diesen beiden Gebäuden genauso von der L 389 Bahnhofstraße ausgehen.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input checked="" type="checkbox"/> Ablehnung <p>Es ist richtig, dass die Lärmbelastung entlang der K 6931 und der K 6932 gering ist, insbesondere im Vergleich zur Lärmbelastung entlang der L 389. Dennoch bestehen neben den einzelnen Betroffenheiten im Bereich der Auslösewerte (65/55 dB(A) tags/nachts) einige Betroffenheiten im Bereich der Grenzwerte der 16. BImSchV. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40 km/h hat nahezu keine negativen Auswirkungen. Die Gemeinde Bodelshausen strebt eine einheitliche Lösung für die drei untersuchten Strecken an.</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|---|-------------------|---|--|
| V.3 | | | Nachdem alle relevanten Gesichtspunkte (Verkehrsfluss, Verlagerungseffekte, etc.) im Zuge des LAP bereits geprüft und ausgeführt wurden, werden diesbezüglich im Rahmen der Stellungnahme keine weiteren Ausführungen getroffen. Die Ausführungen werden von meiner Seite genauso gesehen und anerkannt. Die Stellungnahme erfolgt vorbehaltlich der Anhörung im Rahmen der verkehrsrechtlichen Anordnung. | Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung |
| VI.1 | Freiwillige Feuerwehr Bodelshausen | 29.11.2025 | In meinen nachfolgenden Ausführungen beziehe ich mich auf die Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplanes der Gemeinde Bodelshausen vom 14.11.2023. Problemstellung Eintreffzeit In den „Hinweise(n) zur Leistungsfähigkeit der Feuerwehr“ ist für den Standardbrand eine 1. Eintreffzeit von 10 Minuten festgelegt. Die Eintreffzeit für nachrückende Einheiten wird dort mit 15 Minuten definiert. | Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung |
| VI.2 | | | <u>Phase 1:</u> Die Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehr Bodelshausen werden über digitale Funkmeldeempfänger von der integrierten Leitstelle Tübingen zu Einsätzen alarmiert. Nach Eingang des Alarmes müssen die Einsatzkräfte von ihrem Wohnort bzw. ihrer Arbeitsstätte zum Feuerwehrhaus fahren. Zur Einhaltung der Eintreffzeit ist schon in dieser Phase eine, unter Berücksichtigung der rechtlichen Vorgaben angemessene und zügige Anfahrt notwendig. Aus Fürsorgegründen wird den Einsatzkräften von mir seither dringend empfohlen die Vorgaben der StVO und die Verkehrssicherheit immer zu wahren. | Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung Eine verpflichtende Einhaltung der StVO ist in Phase 1 nicht ausdrücklich geregelt, sie ist jedoch aus Sicherheitsgründen sinnvoll. Der Fahrzeitverlust bei Tempo 40 ist gering. Zudem wird davon ausgegangen, dass im Bestand aufgrund von Querungsvorgängen, Parkvorgängen, ein- und abbiegenden Fahrzeugen etc. derzeit ohnehin nicht durchgehend Tempo 50 gefahren werden kann. |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|--|--|
| VI.3 | | | <p><u>Phase 2:</u> Die Fahrt vom Feuerwehrhaus zur Einsatzstelle mit den Feuerwehrfahrzeugen erfolgt im genannten Einsatzfall mit Sondersignalen (Blaulicht und Martinshorn), dabei darf von den Verkehrsregeln abgewichen werden (§ 35 StVO). Tatsächlich gilt weiterhin die Bindung an die Sorgfaltspflichten. Es muss sichergestellt sein, dass andere Verkehrsteilnehmer die Feuerwehrfahrzeuge bemerkt haben und freie Bahn schaffen können.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |
| VI.4 | | | <p>Auswirkungen auf die Feuerwehr Mit der Umsetzung von Geschwindigkeitsbeschränkung geht eine allgemeine Verlangsamung des Verkehrsflusses einher. Dies hat zur Folge, dass die Fahrt der Einsatzkräfte zum Feuerwehrhaus deutlich mehr Zeit benötigt (vgl. Einführung Tempo 30 Wohngebiete Februar 2023). Die Fahrt zum Einsatzort wird ebenfalls erschwert, da selbst mit Sonderrechten der normale Verkehr mehr Zeit benötigt, um Platz zu machen. Die allgemeine Verlangsamung des Verkehrsflusses erschwert auch hier das Vorkommen, trotz Sonderrechten.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input checked="" type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Die Bedeutung schneller Einsatzzeiten für Rettungskräfte ist unbestritten. Eine geringfügige Zeitverzögerung bei der Anfahrt der Einsatzkräfte im Privatfahrzeug zur Wache sind nicht auszuschließen. Die Fahrzeitverluste bei Tempo 40 sind jedoch marginal. Eine Beeinträchtigung der Blaulichtfahrten durch die Maßnahmen des Lärmaktionsplans ist jedoch nicht ersichtlich. Wesentliche Kriterien für die Fahrdauer sind vielmehr Verkehrsaufkommen oder Verlangsamungen bei der Überfahrt an Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren.</p> |
| VI.5 | | | <p><u>Einführung Tempo 30 Wohngebiete Februar 2023</u> Bereits die Einführung der Tempo 30 Zone in den Wohngebieten im Februar 2023 hat die Ausrückezeit (Ausfahrt des ersten Feuerwehrfahrzeuges) um eine Minute verlängert. Siehe Fortschreibung Feuerwehrbedarfsplan vom 14.11.2023, Seite 60. Bereits mit dieser Verlängerung</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|------------------------------|-------------------|---|---|
| VI.6 | | | <p>reichte die Fahrzeitabschätzung nur noch zur Abdeckung der Kernbereiche im Ortsgebiet aus.</p> <p>Fazit Mit Bezug auf die in der Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplan vom 14.11.2023 angestellten Fahrzeitenberechnungen (Fahrzeit-Isochronen) würde die Einführung der im Planentwurf genannten Geschwindigkeitsbegrenzungen (sowohl auf Tempo 30 als auch auf Tempo 40) bewirken, dass die vorgegebene Eintreffzeit sich je nach Einsatzort deutlich verlängern wird bzw. nicht mehr eingehalten werden kann. Daher ist die Einrichtung von neuen Geschwindigkeitsbeschränkungen im Hinblick auf die Wahrung der öffentlichen Sicherheit kritisch zu sehen.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>S. Wertung VI.4.</p> |
| VII.1 | HVB Wiest + Schürmann | 02.12.2025 | <p>Da unser Fahrpersonal täglich auf den betroffenen Straßen unterwegs ist, haben wir bewusst deren Erfahrungswerte in unsere Stellungnahme mit einbezogen. Aus diesen Rückmeldungen ergibt sich ein eindeutiges Bild: Insbesondere im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr erwarten wir erhebliche Probleme, sollte es zu einer weiteren Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kommen.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input checked="" type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Es wird vorab darauf hingewiesen, dass es keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung ist, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Aufgrund des Fahrzeitverlustes für den ÖPNV hat sich die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat bereits für die Festsetzung von Tempo 40 anstelle von Tempo 30 ausgesprochen. Aus planerischer Sicht kann derzeit jedoch nicht nachvollzogen werden, dass die vorgesehenen Maßnahmen von Tempo 40 zu erheblichen Beeinträchtigungen des Linienverkehrs führen würden, da die betroffenen Buslinien nur Teilabschnitte der Änderungsbereiche durchfahren und der Fahrzeitverlust bei Tempo 40 deutlich geringer als bei</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|--|---|
| VII.2 | | | <p>Kritisch sehen wir außerdem die zunehmende Unübersichtlichkeit der Beschilderung. Aus Erfahrungen in anderen Gemeinden wissen wir, wie schnell ein „Schilderwald“ entsteht – beispielsweise mit wechselnden Tempovorgaben wie 30, 40 oder 50 km/h, teils zeitlich begrenzt auf Nachtstunden. Dies führt dazu, dass sich viele Autofahrende – zur Sicherheit – konsequent an die niedrigste Geschwindigkeit halten, selbst wenn temporär höhere Geschwindigkeiten zulässig wären. Dies betrifft natürlich auch den ÖPNV und wirkt sich negativ auf die Pünktlichkeit und den Betriebsablauf aus.</p> | <p>Tempo 30 ist. Zumal hängt die Takteinhaltung des ÖPNVs maßgeblich von anderen Faktoren wie Lage und Abstände der Haltestellen, Fahrgastwechsel etc. ab. Beispielsweise beträgt der Abstand zwischen den Haltestellen Bahnhofstraße und Fa. Ruoff nur rund 550 m mit einem Kreisverkehr dazwischen. Bereits entlang dieser Strecke ist eine Beschleunigung auf 50 km/h nahezu ausschließbar. Bei umfangreicheren Geschwindigkeitsreduzierungen sind Einzelfallbetrachtungen der ÖPNV-Linien erforderlich. Hingegen genügt ein nur pauschaler Hinweis auf eine mögliche Beeinträchtigung des ÖPNV regelmäßig nicht als Argument gegen die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, sondern es bedarf stets einer Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls, alles andere ist ermessensfehlerhaft (VG Berlin, 01.04.2019 – 11 K 250.16 – S. 13 f.; VG Berlin, 01.02.2019 – 11 K 394.18 –, juris Rn. 24; VG Berlin, 21.11.2007 – 11 A 38.07 –, S. 11).</p> <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Die Gemeinde Bodelshausen strebt eine einheitliche Lösung für alle untersuchten Strecken an, sodass ein „Schilderwald“ vermieden wird.</p> |
| VII.3 | | | <p>In einer anderen Gemeinde wurde kürzlich eine durchgehende Tempo-30-Zone eingeführt. Dort ergibt sich pro</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme: <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--|-------------------|---|---|
| | | | <p>Fahrt eine durchschnittliche Verzögerung von etwa 1 Minute und 30 Sekunden. Diese Zeit lässt sich im Fahrverlauf nicht mehr kompensieren und summiert sich im Tagesverlauf erheblich. Diese Problematik wurde im Übrigen auch mit Herrn Albert vom Landratsamt Zollernalbkreis besprochen, den wir in diesem Zusammenhang in CC gesetzt haben.</p> <p>Wir möchten Sie daher ausdrücklich bitten, im Rahmen der weiteren Umsetzung des Lärmaktionsplans auch den Kontakt zum Landratsamt zu suchen. Die geplanten Maßnahmen würden die derzeitigen Fahrzeiten erheblich beeinflussen und könnten gravierende Auswirkungen auf die Fahrplangestaltung haben.</p> | <p><input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Die Stellungnahme des Landratsamtes wurde unter Nummer VIII ausgewertet.</p> |
| VIII.1 | <p>Landratsamt Zollernalbkreis Verkehrsamt Nahverkehr</p> | 15.12.2025 | <p>Die dargestellten Vorschläge für Geschwindigkeitsbeschränkung betrifft direkt unsere Linie 305 Bisingen - Thanheim - Hechingen - Bechtoldsweller - Bodelshausen und indirekt die Linie 307 Bisingen - Grosselfingen - Hechingen - Sickingen - Bodelshausen, die mit der Linie 305 eng verzahnt ist und in der Regel mittels Linienwechsel aufeinander übergehen. An den Bahnhöfen Bisingen und Hechingen sowie am Haltepunkt Bodelshausen bestehen Übergänge von und zu den Zügen der Zollern-Alb-Bahn.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme</p> <p><input type="checkbox"/> Zustimmung</p> <p><input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |
| VIII.2 | | | <p>Bereits heute verkehren die Busse durch das steigende Verkehrsaufkommen und den in den letzten Jahren eingerichtete Geschwindigkeitsreduzierungen im Durchschnitt mit einer Verspätung von 3-5 Minuten. Dabei sind Rückstaus und häufig vorkommende Baustellen noch gar nicht berücksichtigt. Das ist insbesondere in der Hauptverkehrszeit tagsüber ein großes Problem.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme</p> <p><input type="checkbox"/> Zustimmung</p> <p><input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Hinweis: Bundesweit hat das Kfz-Verkehrsaufkommen seit der Corona-Pandemie leicht abgenommen. Laut den Daten von Mobidata BW trifft dies auf Bodelshausen ebenfalls zu.</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|---|--|
| VIII.3 | | | <p>Anschlussverluste an den Umsteigepunkten halten sich aktuell noch halbwegs in Grenzen, da die Umsteigezeiten an den Bahnhöfen so dimensioniert sind, dass kleinere Verspätungen bis zu 5 Minuten in der Regel keine negativen Auswirkungen haben. Für Bodelshausen liegen allerdings Fahrgastbeschwerden vor, dass morgens der Zubringer zum Zug nach Tübingen so verspätet ist, dass der Anschluss nicht mehr erreicht wird.</p> <p>Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40 km/h auf den dargestellten Bereichen würde die Situation noch weiter verschärfen.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Es ist keinesfalls Ziel der Lärmaktionsplanung, den ÖPNV zu schwächen. Im Gegenteil führt eine erhöhte Nutzung des ÖPNVs durch vermiedene MIV-Fahrten gleichermaßen zu einer Reduzierung der Lärmbelastung. Aufgrund des Fahrzeitverlustes für den ÖPNV hat sich die Gemeindeverwaltung und der Gemeinderat bereits für die Festsetzung von Tempo 40 anstelle von Tempo 30 ausgesprochen. Aus planerischer Sicht sind keine erheblichen Beeinträchtigungen des Linienverkehrs zu erwarten, da der Fahrzeitverlust mit Tempo 40 wesentlich geringer ist als mit Tempo 30 und die Fahrzeit maßgeblich von Haltestellenabständen, Fahrgastwechseln und Knotenpunkten und weniger von der Höchstgeschwindigkeit abhängt. Es wird davon ausgegangen, dass auf kurzen Abschnitten bereits heute Tempo 50 faktisch kaum erreichbar ist (bspw. zwischen den Haltestellen Bahnhofstraße und Fa Ruoff aufgrund des Kreisverkehrs und des kurzen Abstandes der Haltestellen zu diesem) (s. Wertung VII.1 für eine detailliertere Ausführung der Wertung).</p> |
| VIII.4 | | | <p>Um dennoch eine stabile Betriebsabwicklung zu erreichen gibt es grundsätzlich zwei Ansatzpunkte:</p> <p>1. Beschleunigung der Abwicklungsgeschwindigkeit a) Fahrzeug- und verkaufsseitige Beschleunigung -> Durch die Niederflrigkeit der Busse und den hohen Anteil an Zeitkarteninhabern sind hier keine wesentlichen Verbesserungen zu erwarten</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|--|---|
| VIII.5 | | | <p>b) infrastrukturelle Maßnahmen straßenseitig, z.B. Busbevorrechtigungen, Bushalt am Fahrbahnrand statt Bucht, Änderungen von Vorfahrtsregelungen etc.</p> <p>2. Reduzierung von Schleifenfahrten und Wegfall von Haltestellen</p> <p>Eine weitere Möglichkeit ist es, die Streckenführung zu straffen, damit aber Zugangspunkte zum ÖPNV zu reduzieren. In Bodelshausen würde das in erster Linie die 2021 neu angelegten Haltestellen "Steinstraße" und "Steigstraße" betreffen, ggf. auch das Gewerbegebiet. Das wäre eine deutliche Verschlechterung für das Wohngebiet sowie den nahe gelegenen Kastanienhof. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen ist der Fußweg zur Haltestelle in der Ortsmitte sowohl von der Entfernung her als auch topographisch anspruchsvoll. Wir regen an, im Bedarfsfall mit der Gemeinde Bodelshausen, dem Landkreis Tübingen sowie der HVB in einen Dialog einzutreten, um eine einvernehmliche Entscheidung über zielführende Maßnahmen herbeizuführen.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input checked="" type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Fahrbahnrandhaltestellen beschleunigen den ÖPNV, da der Bus die Haltestelle gerade anfahren kann und sich nach dem Halt nicht wieder in den Verkehr einfädeln muss. Gleichzeitig sind Fahrbahnrandhaltestellen meist barrierefrei und bieten keine Fläche für Falschparker:innen.</p> <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> <p>Ergebnis darf nicht sein, dass der ÖPNV geschwächt wird. Ziel muss vielmehr ein Kompromiss zwischen Lärmschutz und einem leistungsfähigen ÖPNV sein. Die Festsetzung von Tempo 40 anstatt Tempo 30 stellt einen solchen Kompromiss dar, da allein aufgrund der Lärmpegel Tempo 30 für einen möglichst ausreichenden Schutz der Anwohner:innen notwendig wäre. Zur weiteren Versachlichung der Diskussion könnte vorab bspw. über ein Geo-Tracking geprüft werden, auf welchen Strecken der ÖPNV unter heutigen Bedingungen überhaupt Tempo 50 erreicht. Eine Abstimmung mit allen Beteiligten wird als sinnvoll erachtet.</p> |
| VIII.6 | | | <p>Eine weitere Rahmenbedingung ist die Änderung des Zugfahrplans auf der Zollern-Alb-Bahn mit Inbetriebnahme des neuen Stuttgarter Hauptbahnhofs. Der aktu-</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung</p> |

| Stellungnahme Nr. | Träger | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|--------|-------------------|--|---|
| VIII.7 | | | <p>elle Planungsstand sieht vor, dass die stündlichen Zugkreuzungen von Hechingen nach Bisingen verlegt werden. Damit kann man nach heutigem Stand davon ausgehen, dass die bisherigen Standzeiten in Bodelshausen so nicht mehr vorhanden sind. Aufgrund der noch fehlenden Finalisierung der Zugfahrpläne können die konkreten Auswirkungen auf die Buslinien noch nicht abgeschätzt werden.</p> <p>Als Fazit lässt sich feststellen, dass bereits heute die Betriebslage tagsüber angespannt ist. Jede weitere Geschwindigkeitsreduzierung erhöht den Druck im Sinne der Kunden und des Fahrpersonals Maßnahmen zu ergreifen, um die Pünktlichkeit und die Anschlüsse sicherzustellen.</p> <p>Unser Ziel ist es, möglichst viele Fahrgäste für den ÖPNV zu begeistern, um PKW-Fahrten zu ersetzen und damit (Lärm-)Emissionen zu senken. Gerne bringen wir uns in den weiteren Prozess ein, um auch zukünftig für Bodelshausen einen attraktiven ÖPNV anbieten zu können.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung <p>S. Wertung VIII.5.</p> |

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren

| Stellungnahme Nr. | Bürger:in | Stellungnahme vom | Stellungnahme | Wertung |
|-------------------|-------------|-------------------|--|---|
| I | Bürger:in 1 | 31.10.2025 | <p><i>Hinweis: Die Stellungnahme wurde mündlich im Rathaus abgegeben.</i></p> <p>Die Lärmbelastung im Bereich der Bahnhofstraße x ist enorm hoch. Dies liegt vor allem am schlechten Zustand der Schächte. Die Fußgängerampel ist sehr uneben und gibt bei LKW-Befahrung eine sehr starke Lärmbelastung ab. Dies gilt für beide Richtungen.</p> <p>Die Einhaltung der Geschwindigkeit sollte nach Einführung der Begrenzung auf 40 km/h kontrolliert werden, vor allem im Bereich der Bahnhofstraße x, da die Straße dort vom Kreisverkehr kommend abschüssig ist. Herr x hatte bereits mehrfach beim Landratsamt Tübingen angerufen und die Rückmeldung erhalten, dass die Straße bei Sanierungen mittelfristig nicht vorgesehen sei, da der Zustand noch zu gut sei.</p> | <p>Einordnung der Stellungnahme:</p> <ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Kenntnisnahme <input type="checkbox"/> Zustimmung <input type="checkbox"/> Ablehnung <p>Die Lärmkartierung spiegelt die beschriebene Situation der Lärmbelastung wider. Allein auf Grundlage der Lärmwerte wäre eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 erforderlich. Die Gemeinde verfolgt jedoch eine ausgewogene Lösung und hat sich daher für Tempo 40 entschieden, wodurch der Fahrzeitverlust für den ÖPNV deutlich geringer ausfällt.</p> <p>Flankierende Maßnahmen zur Anzeige und Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und die Ausbesserung von Schachtdeckeln werden im Lärmaktionsplan ebenfalls angeregt, um die Situation für die Anwohnenden zu verbessern. In der Stellungnahme des RP Tübingen wird bestätigt, dass im Erhaltungsmanagement Landesstraßen 2026 bis 2029 keine Maßnahmen im Zuge der L 389 Ortsdurchfahrt Bodelshausen vorgesehen sind.</p> |