Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange zum Beteiligungsverfahren

Stellung-nahme Nr.	Träger	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	**Gemeinde Mühlhausen-Ehingen**	04.05.2026	Die Gemeinde Mühlhausen-Ehingen hat keine Einwendungen oder Anregungen zum Lärmaktionsplan der Stadt Engen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II	**Gemeinde Hilzingen**	11.05.2026	Seitens der Gemeinde Hilzingen gibt es keine Einwände oder Anregungen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
III	**Landratsamt Tuttlingen**	11.05.2026	Bereits in den Jahren 2013, 2015 und 2020 gab es Anträge der Stadt Engen auf ein Lkw-Fahrverbot in der OD Bargen (L225). Ohne dem Ergebnis der jetzigen Prüfung der zuständigen Unteren Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Konstanz vorzugreifen sehen wir keine Rechtsgrundlage für ein LKW-Durchfahrtverbot in der OD Bargen (L 225). Landesstraßen sind Straßen, die untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend dem durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen oder zu dienen bestimmt sind. Zur Erfüllung dieser Funktion sollte eine Landesstraße für alle Verkehrsarten frei befahrbar sein. Nach § 45 StVO dürfen Beschränkungen oder Verbote nur angeordnet werden, wenn sie zwingend geboten sind und wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, etwa zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen, erheblich übersteigt. Auch nach dem vorliegenden Lärmgutachten ist der Vorschlag eines LKW-Fahrverbots im Rahmen der Ausübung des pflichtmäßigen Ermessens aus unserer Sicht nicht umsetzbar.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung Engen Stufe 4 wird die erneute Prüfung zur Einführung eines Lkw-Durchfahrverbots entlang der L 225 OD Bargen angeregt. Aufgrund nebenstehender Argumente wird bezweifelt, dass es zu Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs über die L 191 Engen-Hegaublick und weiter über die K 5927 Hegaublick-Mauenheim kommt. Vielmehr ist das Ziel eines Lkw-Durchfahrverbotes die Ortsdurchfahrt Bargen zu entlasten. Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist die Durchfahrbreite ebenfalls ungeeignet damit sich Schwerverkehr gefahrenfrei begegnet. Vielmehr sollte der Verkehr via L 191 und B 311 geleitet werden. Dies geschieht aber aufgrund der angesprochenen Mehrkilometer und Fahrzeitverlängerung nicht. Aus diesem Grunde wird die L 225 Ortsdurchfahrt Bargen als klassisch kürzeste Route zwischen B 311 und L 191 gewählt.

			Aus einer Schwerverkehrssperrung der OD Bargen (L225) würde eine Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs über die L 191 Engen-Hegaublick und über die K 5927 Hegaublick-Mauenheim resultieren. Abgesehen von den doch erheblichen erforderlichen Mehrkilometern (4 km pro Fahrt über die L 191 und K 5927; bei Verkehrsverlagerung über die B 311 sogar 12 Mehrkilometer!) gibt es vor allem straßenbauliche Bedenken hinsichtlich einer Verkehrsverlagerung über die L191 und K 5927: 1.) Anders als die L 225 weist die K 5927 eine sehr schwierige Topografie auf. Die maximale Steigung bzw. Gefälle beträgt im Zuge der Kreisstraße 11 %. 2.) Durch die Schwerverkehrsumleitung von der Landesstraße auf die Kreisstraße wird aus der bisherigen nahräumigen Verbindungsfunktionsstufe der K 5927 eine regionale Verbindungsfunktionsstufe. Somit müsste die K 5927 dann eine Linienführung nach der Entwurfsklasse EKL 3 aufweisen. 3.) Der derzeitige durchschnittlich tägliche Schwerverkehr auf der K 5927 ist minimal (offizielle Zahlen liegen leider nicht vor). Als Folge der Schwerverkehrsumleitung von der L 225 über die K 5927 dürfte sich der Schwerverkehrsanteil um das Vielfache erhöhen. 4.) Die durchgehende Fahrbahnbreite der K 5927 beträgt 6,00 m. 5.) Der bituminöse Fahrbahnaufbau beträgt 18 cm (14 cm Tragschicht und 4 cm Deckschicht) und entspricht somit der Bauklasse V der alten RStO 89. In Abwägung dieser Fakten kann die Verkehrsschaukommission des Landkreis Tuttlingen der Schwerverkehrssperrung der OD Bargen (L225) und der damit einhergehenden Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs über die K 5927 aus nachstehenden Gründen nicht zustimmen:	

			1.) Der Ausbauzustand (Längsneigung, Radien, Fahrbahnbreite) der K 5927 entspricht nicht den Anforderungen der EKL 3. 2.) Aufgrund dieses unzureichenden Ausbauzustandes, insbesondere aber aufgrund der Topografie mit einer Straßenlängsneigung von 11 % ist die Kreisstraße für eine Befahrung durch Schwerverkehr, insbesondere im Winterhalbjahr, nur sehr eingeschränkt geeignet. 3.) Der Aufbau ist nicht für die Aufnahme eines dauerhaften Schwerverkehrs dimensioniert. 4.) Durch die Umleitung des Schwerverkehrs sind zur jetzigen Verkehrsführung durch die OD Bargen jeweils 1 zusätzlicher Rechtsabbiegevorgang, sowie jeweils 1 zusätzlicher Linkseinbiegevorgang erforderlich. Als sehr kritisch ist der dann zusätzlich erforderliche Linkseinbiegeverkehr für den Schwerverkehr von der Kreisstraße in die L 191 auf dem Hegaublick zu sehen. Die dortige Einmündungssituation für Linkseinbieger in die L 191 ist unbefriedigend und für den Schwerverkehr im jetzigen Ausbauzustand nicht geeignet. Die Situation verschärft sich nochmal durch den sehr starken Motorradverkehr im dortigen Bereich der L 191. Zu den Verkehrssicherheitsbedenken im Falle einer Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs auf die L191 und K5927 hat das Polizeipräsidium Konstanz in der Vergangenheit bereits ausführlich Stellung genommen.	
IV.1	**Polizeipräsidium Konstanz**	12.05.2026	Die Auflistung der Strecken erfolgt analog Ziffer 2.9 des Lärmaktionsplans: **1) L 224 Anselfingen**: Gemäß Tabelle 4 i.V.m. Abbildung 1 besteht nur bei Nacht die Pflicht zur Einführung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen. Aufgrund der geringen Verkehrszahlen in der Ortsdurchfahrt sprechen wir uns nur für eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts auf 30 km/h aus.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der geringen Lärmbetroffenheiten tags im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes (850 Meter) wurde der Bereich in dem die ganztägige Geschwindig-

				keitsbeschränkung von 30 km/h gelten soll, bereits eingekürzt. Die Notwendigkeit der ganztägigen Maßnahme wird nicht nur im Planentwurf vom 30.03.2026 mit dem dazugehörigen Maßnahmenblatt 05_05 herausgestellt, sondern auch durch die Rückmeldung der Bürger aus Anselfingen bestätigt. Nach Wertung der eingegangenen Stellungnahmen wir die alternative Maßnahme 40 km/h ganztags für die Ortsdurchfahrt Anselfingen festgesetzt.
IV.2			**2) L 225 Bargen (innerorts)**: Es wird davon ausgegangen, dass die Werte der Tabelle 4 die Gesamtzahl der betroffenen Bewohner der Ortsdurchfahrt wiedergeben. Die beiden Übergangsbereiche zwischen Ortstafel und Beginn der 30-km/h-Beschränkungen sind sehr kurz und es sind nur wenige Wohnhäuser dort angrenzend, weshalb die Betroffenenzahl nicht so groß sein wird. Des Weiteren zeigt Abbildung 6 keine Pegelüberschreitungen in diesen Abschnitten. Wir sehen deshalb keine Grundlage für eine Geschwindigkeitsreduzierung. Ebenso sprechen wir uns gegen ein Lkw-Durchfahrtsverbot aus. Der überörtliche Schwerverkehr müsste über Strecken nachrangiger Klassifizierung geführt werden. Diese sind nicht für den zusätzlichen Verkehr ausgelegt und zudem ist um Bargen herum die Alternativroute topografisch anspruchsvoller bei gleichzeitig deutlich längerer Fahrtstrecke. Hinzu kommt bei dieser Route mit dem Knotenpunkt auf dem Hegaublick von L 191 und K 6129 eine Örtlichkeit, die schon häufig Unfallhäufungsstelle war, da u.a. der Verkehr aus Richtung Mauenheim eine eingeschränkte Sicht auf den aus Richtung Engen kommenden Verkehr hat.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung Engen Stufe 4 wird die erneute Prüfung zur Einführung eines Lkw-Durchfahrverbots entlang der L 225 OD Bargen angeregt. Aufgrund nebenstehender Argumente wird bezweifelt, dass es zu Verkehrsverlagerung des Schwerverkehrs über die L 191 Engen-Hegaublick und weiter über die K 5927 Hegaublick-Mauenheim kommt. Vielmehr ist das Ziel eines Lkw-Durchfahrverbotes die Ortsdurchfahrt Bargen zu entlasten. Innerhalb der Ortsdurchfahrt ist die Durchfahrbreite ebenfalls ungeeignet damit sich Schwerverkehr gefahrenfrei begegnet. Vielmehr sollte der Verkehr via L 191 und B 311 geleitet werden. Dies geschieht aber aufgrund der angesprochenen Mehrkilometer und Fahrzeitverlängerung nicht. Aus diesem Grunde wird die L 225 Ortsdurchfahrt Bargen als klassisch kürzeste Route zwischen B 311 und L 191 gewählt. Bezüglich der Ausweitung Tempo 30 bis zu den Ortstafeln hat das Landratsamt Konstanz mit Stellungnahme vom 09.06.2026 (siehe Stellungnahme Nr. VII.3) sein Wohlwollen geäußert. Die Stadtverwaltung hält demnach an der Maßnahme fest.

IV.3			**3) L 225 Bargen (außerorts)**: Im Lärmaktionsplan konnte keine Stelle gefunden werden, aufgrund derer man die Geschwindigkeit auf 70 km/h beschränken kann. Die Aussage „verkehrliche Gründe“ werden für eine Maßnahmen nach § 45 StVO nicht ausreichen. Absatz 9 der Vorschrift verlangt besondere Umstände, die Verkehrszeichen zwingend erforderlich machen. Zumindest die Unfalldatenbank liefert keine Gründe für die angeregte Maßnahme.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Im Maßnahmenblatt 05_04 L 225 OD Bargen wird eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h ganztags aus verkehrlichen Gründen angeregt.
IV.4			**4) L 191 OD Welschingen**: Innerorts beträgt die Regelgeschwindigkeit gemäß § 3 StVO 50 km/h. Bei StVO-konformer Aufstellung der Ortstafeln bestehen aus polizeilicher Sicht keine Bedenken an einer Beschränkung auf 50 km/h. Die Konformität wird bislang aber auf dem Abschnitt zwischen Kreisverkehr und Gartenstraße nicht erkannt. **5) L 191 Welschingen (Bahnhof)**: Für einen Bereich außerorts sind die bereits heute zulässigen 60 km/h ungewöhnlich niedrig. Anstatt die zulässige Höchstgeschwindigkeit weiter herabzusetzen, sprechen wir uns für passiven Lärmschutz sowohl bei den Gebäuden als auch der Fahrbahn aus.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h entlang der L 191 hat das Landratsamt Konstanz mit Stellungnahme vom 09.06.2026 (siehe Stellungnahme Nr. VII.4 und VII.5) sein Wohlwollen geäußert. Die Stadtverwaltung hält demnach an beiden Maßnahmen fest.
IV.5			**6) L 191 Welschingen (außerorts)**: Im Lärmaktionsplan konnte keine Stelle gefunden werden, aufgrund deren man die Geschwindigkeit auf 80 km/h beschränken kann. Die Aussage „verkehrliche Gründe“ werden für eine Maßnahme nach § 45 StVO nicht ausreichen. Absatz 9 der Vorschrift verlangt besondere Umstände, die Verkehrszeichen zwingend erforderlich machen. Zumindest die Unfalldatenbank liefert keine Gründe für die angeregte Maßnahme.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Im Maßnahmenblatt 05_08 L 191 Welschingen (außerorts) wird eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h untersucht, jedoch verworfen und stattdessen 80 km/h ganztags aus verkehrlichen Gründen angeregt.
IV.6			**7) B 491 Engen (außerorts)**: Sollte die Lärmbelastung der Anwohner trotz der deutlich größeren Abstände zur	Stellungnahme ☐ wird gefolgt.

IV.7			Bundesstraße so hoch sein wie in Tabelle 4 unter „B 491 Gewerbegebiet zur Grub“ dargestellt, bestehen keine Bedenken an einer Beschränkung auf 80 km/h. Auf Google Maps war zu sehen (Stand 2023), dass in Richtung Autobahn bereits die Geschwindigkeit auf 80 km/h reduziert ist, nur in der Gegenrichtung Tempo 100 gilt. Die Forderung nach lärmoptimierten Fahrbahnbelag wird – wo dies erfolgsversprechend umzusetzen ist – seitens der Polizei sehr begrüßt.	☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
V	**Stadt Geisingen**	29.05.2026	Seitens der Stadt Geisingen werden keine Bedenken und Anregungen vorgetragen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VI	**Regionalverband Hochrhein-Bodensee**	08.06.2026	Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee hat zu den vorliegenden Unterlagen keine Anmerkung.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.1 VII.2	**Landkreis Konstanz**	09.06.2026	<u>Straßenbau:</u> Da keine Kreisstraßen betroffen sind, sind die Belange des Straßenbauamtes nicht betroffen. Es ergeht keine Stellungnahme. Für die Landes- und Bundesstraßen ist das Regierungspräsidium Freiburg, Neubauleitung Singen, zuständig. <u>Straßenverkehr:</u> **L 224 Anselfingen zwischen „Im Heimgarten“ und „Sportplatzstraße 30“ ganztags** Im Nachtzeitraum liegen Belastungen im Pflichtbereich vor. Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h während der Nachtstunden auf der Anselfinger Straße (L 224) kann daher eine geeignete Maßnahme darstellen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass sowohl tagsüber als	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der geringen Lärmbetroffenheiten tags im Verhältnis zur Länge des Streckenabschnittes (850 Meter) wurde der Bereich in dem die ganztägige Geschwindig-

			auch nachts Verlagerungseffekte auf die Unterdorfstraße in Anselfingen nicht ausgeschlossen werden können.	keitsbeschränkung von 30 km/h gelten soll, bereits eingekürzt. Die Notwendigkeit der ganztägigen Maßnahme wird nicht nur im Planentwurf vom 30.03.2026 mit dem dazugehörigen Maßnahmenblatt 05_05 herausgestellt, sondern auch durch die Rückmeldung der Bürger aus Anselfingen bestätigt. Nach Wertung der eingegangenen Stellungnahmen wir die alternative Maßnahme 40 km/h ganztags für die Ortsdurchfahrt Anselfingen festgesetzt
VII.3			**L 225 Bargen (innerorts - Lückenschlüsse)** Es liegen zwei Betroffenheiten im Ermessensbereich vor. Eine Erweiterung des bestehenden Tempo-30 Bereichs um ca. 50 m in Richtung Ortstafel wird als zweckmäßig angesehen. Hierdurch würde der verbleibende Abschnitt zwischen den bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen weitgehend geschlossen, ohne den Verkehrsfluss wesentlich zu beeinträchtigen.	Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.
VII.4			**L 191 OD Welschingen – T 50** Straßenverkehrsrechtlich liegt kein Innerortsbereich vor. Eine geschlossene Bebauung entlang der L 191 besteht nicht; entsprechend sind auf diesem Abschnitt keine Ortstafeln (VZ 310/VZ 311) vorhanden. Die bestehende Geschwindigkeitsbegrenzung auf 60 km/h hat sich auch im Hinblick auf die wenigen Grundstückszufahrten als sachgerecht erwiesen. Aufgrund der vorliegenden Lärmbelastung bestehen keine Bedenken gegen eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h. Hierfür ist jedoch die Zustimmung des Regierungspräsidiums Freiburg erforderlich, da es sich straßenverkehrsrechtlich um einen Außerortsbereich handelt.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und begrüßt.

VII.5			**L 191 Welschingen (Bahnhof) T 50** Sowohl tagsüber als auch nachts liegen Belastungen im Pflichtbereich vor. Gegen die Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h bestehen daher keine Bedenken.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und begrüßt.
VII.6			**B 491 Engen (außerorts) zwischen KVP und Ortstafel – T 80** Gegen die Anordnung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h bestehen keine Bedenken. In Fahrtrichtung Kreisverkehrsplatz besteht bereits eine entsprechende Geschwindigkeitsbeschränkung. Da es sich straßenverkehrsrechtlich um einen Außerortsbereich handelt, ist für eine entsprechende Anordnung die Zustimmung des Regierungspräsidiums Freiburg erforderlich.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen und begrüßt.
VII.7			<u>Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung:</u> Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen weiteren Geschwindigkeitsreduzierungen betreffen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in erheblichen Maßen. Dies gilt im Einzelnen für folgende Maßnahmen: • Anregung einer Ausweitung der ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h auf die gesamte Ortsdurchfahrt Bargen (L 225), • Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme entlang der L 191 in der Ortsdurchfahrt Welschingen, • Festsetzung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h aus Lärmschutzgründen als Sofortmaßnahme entlang der L 191 außerorts, zwischen Beginn und Ende der derzeitigen Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h (Fahrtrichtung Engen).	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. 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. Für die Attraktivität des ÖPNV ist eine wichtige Größe der Fahrzeitunterschied IV/ÖV. Tempo 30 führt zu keiner Attraktivitätsreduzierung des ÖV im Vergleich zum IV. Die Fahrzeitverluste im Individualverkehr sind sogar tendenziell höher als im Linienbusverkehr (Aufgrund der An- und Abfahrten an Haltestellen geringerer Streckenanteil mit Geschwindigkeiten > 30 km/h). Es wird aber grundsätzlich bestätigt, dass Geschwindigkeitsreduzierungen Auswirkungen auf die Reisezeiten des ÖPNVs haben.

			Diese Maßnahmen können dazu führen, dass die derzeit gültigen Fahrzeitprofile der betroffenen Buslinien nicht mehr eingehalten werden können. Bereits heute sind die Fahrzeiten auf den betroffenen Linien sehr knapp bemessen. Jede zusätzliche Fahrzeitverlängerung, sei sie auch nur geringfügig, hat unmittelbare Auswirkungen auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des gesamten Liniennetzes. Die aktuellen Fahrpläne sind so konzipiert, dass an zentralen Verknüpfungspunkten Anschlüsse an anderen Buslinien sowie an den Seehas gewährleistet werden. Eine durch Geschwindigkeitsreduzierungen bedingte Fahrzeitverlängerung kann dazu führen, dass Anschlüsse an andere Buslinien nicht mehr erreicht werden, Anschlüsse an den Seehas verpasst werden und Fahrgäste mit erheblich längeren Reise- und Wartezeiten rechnen müssen. Dies hätte zur Folge, dass die Attraktivität des ÖPNV sinkt und Fahrgäste vermehrt auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) umsteigen, was dem übergeordneten Ziel der Lärm- und Emissionsreduzierung letztlich entgegenwirken würde.	Für die nebenstehend aufgeführten Maßnahme ergibt sich rein rechnerisch ein Fahrzeitverlust für den ÖPNV von 2 Sekunden für die L 225 OD Bargen sowie circa 4 Sekunden für den Abschnitt der L 191 Welschingen (zwei Bereiche).
VII.8			Daher würde es das Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung sehr begrüßen, wenn die Stadt Engen im Gegenzug Maßnahmen zur Busbeschleunigung in Betracht ziehen könnte, beispielsweise in Form einer ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (LSA). So ließe sich der Fahrzeitverlust zumindest teilweise kompensieren und die Anschlussverbindungen könnten weiterhin gesichert werden.	Allgemeine Handlungsmöglichkeiten zur Beschleunigung des ÖPNVs sind bspw. die Umgestaltung von Busbuchten zu Fahrbahnrandhaltestellen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen, Einsatz von Niederflurfahrzeugen, Ein- und Ausstieg an allen Türen, Vertrieb durch Vorverkauf etc. Es wird empfohlen, dass zur Aufrechterhaltung des ÖPNVs eine interne Abstimmung zwischen den beteiligten Akteur:innen stattfindet.
VII.9			Bezüglich der Maßnahme „Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als vordringlicher Bedarf in allen Bereichen, in denen die Immissionsgrenzwerte von 65/55 dB(A) überschritten werden" wird darum gebeten, das Amt für Nahverkehr und Schülerbeförderung frühzeitig	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

			einzubinden, auch bereits im Rahmen von Stellungnahmen bei der verkehrsrechtlichen Anordnung (VRAO), damit gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen rechtzeitig eine Lösung erarbeitet werden kann, falls der Regionalbus von Baumaßnahmen betroffen sein sollte.	
VII.10			Abfall- und Bodenschutzrecht: Die Belange des Abfallrechts und Bodenschutzes sind nicht betroffen. Es ergeht daher keine Stellungnahme.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.11			Gewerbeaufsicht: Nach Einsichtnahme in den oben genannten Lärmaktionsplan bestehen seitens der Gewerbeaufsicht keine Bedenken oder Anregungen. Bei einer eventuellen Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen bittet die Gewerbeaufsicht darum erneut beteiligt zu werden.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.12			Wasserrecht: Die Belange der Unteren Wasserbehörde sind nicht betroffen. Es ergeht daher keine Stellungnahme.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.13			Naturschutz: Durch die geplante Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit werden keine zusätzlichen Eingriffe in die Umweltschutzgüter verursacht. Gleiches gilt für die Verwendung lärmmindernder Fahrbahndeckschichten. Der Bau von Lärmschutzwänden oder -wällen ist nicht vorgesehen. Passive Lärmschutzmaßnahmen sind im entwickelten Konzept von untergeordneter Bedeutung. Die Untere Naturschutzbehörde weist dennoch vorsorglich darauf hin, dass bei Umbauten im Bestand (z.B. Schalldämmung betroffener Gebäude) der Artenschutz nach § 44 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu berücksichtigen ist.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

			Es bestehen keine naturschutzfachlichen und –rechtlichen Bedenken hinsichtlich des Lärmaktionsplans der Stadt Engen.	
VII.14			<u>Landwirtschaft:</u> Durch den Lärmaktionsplan der Stadt Engen sind keine agrarstrukturellen Belange betroffen. Seitens des Landwirtschaftsamts bestehen keine Bedenken.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.15			<u>Kreisforst:</u> Die Schwerpunkte der Lärmbelastung für Anwohner liegen naturgemäß innerorts. Bereiche mit Waldflächen sind im vorgelegten Plan nicht enthalten. Auch eine indirekte Bertoffenheit von Wäldern ist nicht absehbar. Die Lärmminderungsmaßnahmen sind ohne (nachteilige) Auswirkungen auf den Wald umsetzbar. Daher sind forstfachliche und forstrechtliche Belange nicht betroffen. Das Kreisforstamt hat keine Einwendungen oder Hinweise.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.16			<u>Kreisarchäologie:</u> Belange der archäologischen Denkmalpflege sind nicht betroffen, daher bestehen keine Bedenken.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.17			<u>Amt für Flurneuordnung:</u> Die Belange der Flurneuordnung sind von der vorliegenden Planung nicht betroffen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VII.18			<u>Gesundheit und Versorgung:</u> Dem Vorhaben wird seitens des Amtes für Gesundheit und Versorgung zugestimmt. Es bestehen keine umweltmedizinischen Bedenken.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.1	**NABU Gruppe Radolfzell-Hegau e.V.**	09.06.2026	Die Ausführungen der RAPP AG sind in allen Bereichen nachvollziehbar und hinterlassen den Eindruck hoher fachlicher Qualität. Häufig knüpfen die Maßnahmen an bestehende Regelungen an, optimieren in diesen Bereichen und schließen bestehende Lücken. Er orientiert sich an den Verkehrswegen des öffentlichen Straßenverkehrs, lässt jedoch die Bereiche der Bahntrasse außen vor. Ebenfalls unberücksichtigt bleibt die Hauptdurchfahrtsstraße, Hegaustr. L 191, die parallel zur Bahnstrecke die Stadt durchquert. Belastende Bereiche des Bahnverkehrs sind entlang der Bahnlinie in allen innerstädtisch bebauten Bereichen spürbar. In diesen Bereichen liegen zwei Altenheime (Bahnhofstr. und Außer Ort Str.) die Kinderkrippe im Baumgarten und der Kindergarten St. Wolfgang sowie die Sozialstation St. Wolfgang mit ihrer Tagespflege in der Hegaustr.. Weiterhin betroffen sind Wohngebäude entlang der Hegaustr., der Bahnhofstr. und der Ballenbergstr. sowie die Siedlung im Baumgarten. Ebenfalls stehen bewohnte Häuser in unmittelbarer Nähe zur Bahnstrecke Engen – Konstanz im Bereich des Bahnhofes Welschingen – Neuhausen. Engen besteht aus der Kernstadt Engen und acht eingemeindeten Teilorten. Nicht alle Teilorte wurden in die Betrachtungen der Gutachter mit einbezogen. Der Lärmaktionsplan konzentriert sich auf den Durchfahrtsverkehr in Teilbereichen der Kernstadt von der A 81 kommend. Ergänzend betrachtet werden die Gemeinde Welschingen mit ihrer Querung der L 191, sowie die Teilgemeinde Anselfingen und Bargen. Beide Gemeinden haben eine deutliche Belastung durch Schwerlastverkehr.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Parallel zur L 191 besteht eine zusätzliche Lärmbelastung durch den Schienenverkehr. Für die Bewertung der Lärmsituation an Haupteisenbahnstrecken des Bundes ist das Eisenbahnbundesamt verantwortlich. Die Schwarzwaldbahn stellt im Bereich der Gemarkung eine Haupteisenbahnstrecke dar und wurde im Rahmen der Lärmkartierung vom Eisenbahnbundesamt erfasst. Der Streckenabschnitt der L 191 Hegaustraße ist westlich einseitig bebaut und das überwiegend lt. Flächennutzungsplan mit Mischgebietsnutzung. Östlich der L 191 Hegaustraße verläuft die Eisenbahnstrecke, so dass hier keine Wohnbebauung vorhanden ist. Daher hat sich die Stadtverwaltung gegen eine freiwillige Untersuchung der L 191 Hegaustraße entschieden.
VIII.2			Ebenfalls unbeachtet bleibt der Streckenabschnitt der L191 zwischen Ortsschild Engen und Welschingen (Bahnhof) in beide Richtungen. Hier mag eine Lärmbelastung weniger problematisch sein. Aus verkehrlicher Sicht	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

			ist dieser Bereich, mit einmündenden Zufahrten in kurzen Abschnitten und einer max. Geschwindigkeit von 100 km/h auf einer Länge von ca. 1.000 m, prädestiniert für eine Geschwindigkeitsabsenkung auf 80 km/h. Dies würde sich in das anschließende Konzept bis Ortsende Welschingen Richtung Singen gut einfügen.	Eine Verpflichtung der Stadtverwaltung alle Straßenzüge auf Gemarkung Engen auf ihre Lärmbelastung hin zu untersuchen, besteht nicht.
VIII.3			Nicht betrachtet wurde der massive Lärm der Schützen vom Dornsberg, der vor allem die Bürger*innen in Bittelbrunn trifft und dort besonders die Ruhe am Wochenende stört.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Geräuschemissionen von Schießanlagen sind impulshaltige Schallereignisse, unregelmäßig und mit großer Pegeldifferenz. Sie unterscheiden sich damit von Industrie- und Umgebungsgeräuschen. Die kommunale Lärmaktionsplanung gründet sich auf der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Dabei werden unter Umgebungslärm unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien verstanden, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden. Dieser Begriff schließt den Lärm durch Straßen-, Schienen- und Luftverkehr sowie durch industrielle Tätigkeiten ein. Trotz des weitgefassten Geltungsbereichs werden von der Richtlinie nicht alle Lärmarten erfasst. So gilt sie nicht für Nachbarschaftslärm, Lärm durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen, Lärm am Arbeitsplatz und in Verkehrsmitteln sowie Lärm durch militärische Aktivitäten auf Militärgeländen. Auch der Lärm von Sport- und Freizeitanlagen, Baulärm und Schießlärm unterliegen nicht dem Geltungsbereich der Richtlinie. Für die Minderung dieser Lärmquellen sind in Deutschland die nationalen Lärmschutzvorschriften anzuwenden. Zuständig für die Schallemissionen durch Schießlärm sind die Betreiber der Schießsportanlage und als Behörde das jeweilig zuständige Umweltamt. Grundlage ist das „Bundesimmissionsschutzgesetz -BImSchG“ wobei die Bewertung der Lärmpegel nach der „Technische Anleitung zum

				Schutz gegen Lärm - TA Lärm“ erfolgt. Nach der 4. BImSchVO sind Schießstände und Schießplätze genehmigungsbedürftige Anlagen. Für genehmigungsbedürftige Anlagen gilt eine besondere Vorsorgepflicht (§ 5 BImSchG) für den Anlagenbetreiber, d. h. er muss „Vorsorge gegen schädliche Umwelteinwirkungen ...“ treffen, insbesondere durch die dem Stand der Technik entsprechenden Maßnahmen“.
VIII.4			Zu den einzelnen Maßnahmen: **A 81** Die Abwägung erscheint sinnvoll. Auch der Einbau eines lärmreduzierenden Fahrbahnbelages erscheint eine geeignete Maßnahme. Offen bleibt jedoch, wer für die Umsetzung dieser Maßnahme zuständig ist, wie die Kosten aufgeteilt werden können und zu welchem Zeitraum mit einer Umsetzung gerechnet werden kann. Aus diesem Grund erachtet der NABU eine Geschwindigkeitsreduktion auf 100 km/h ab der Autobahnbrücke Talmühle in Richtung Süden bis 500 m nach der Autobahnauffahrt von Engen kommend in Richtung Süden als kurzfristig umsetzbare Maßnahme mit hoher Wirksamkeit für den Lärmschutz. Diese Lärmschutzmaßnahme hätte auch eine entschärfende Wirkung auf die bisweilen brenzlige Auffahrt auf die A 81 in Richtung Süden. Die Geschwindigkeitsbegrenzung von bislang 130 km/h wird noch vor der Auffahrt aufgehoben. Dadurch entstehen bisweilen kritisch einzuschätzende Mengengelage mit hohem Risikopotenzial. Ein weiterer Aspekt ist der nahe gelegenen Spazierweg entlang des Seebach. Erholungssuchende würden durch diese Maßnahme ebenfalls vom reduzierten Lärm profitieren.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Positiver Nebeneffekt einer Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärmschutzgründen ist sicherlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die Lärmaktionsplanung kann Aspekte der Verkehrssicherheit jedoch nur als Synergieeffekte von Lärmminderungsmaßnahmen berücksichtigen. Maßnahmen, die allein der Verkehrssicherheit dienen können im Lärmaktionsplan nicht festgelegt werden.
VIII.5			**B 491 OD Engen** Es erscheint plausibel, dass in diesem Bereich eine Zone 30 schwer durchzusetzen ist. Aber auch hier gilt, dass	Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt.

			der Einbau eines Fahrbahnbelags mit Lärmreduktionspotential eine Sinnvolle, wenn gleich eine von der zeitlichen Umsetzung und Finanzierung wage Sache bleibt. Um die Bürger in dieser Situation besser vor Lärm zu schützen, könnte schon eine regelmäßige Geschwindigkeitskontrolle helfen. Im täglichen Erleben zeigt es sich regelmäßig, dass nach der Tankstelle bzw. bis Höhe der Tankstelle mit zu hoher Geschwindigkeit gefahren wird. Der Blitzer in Höhe der Grundschule erzwingt erfolgreich die Geschwindigkeit von 30 km/h. Aus Sicht des NABU ist an dieser Stelle ein konsequentes Durchsetzen der Geschwindigkeitsbegrenzung ein adäquates Mittel der Lärmreduktion.	☐ wird zur Kenntnis genommen. Die Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B 491 Aacher Straße liegt im Zuständigkeitsbereich des Landratsamt Konstanz. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadtverwaltung generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmminderung angesehen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die 50 km/h im Bestand insbesondere in der Nacht vielfach nicht eingehalten wird.
VIII.6			**B 491 außerorts** Die Reduktion der Geschwindigkeit auf beiden Fahrstreifen auf 80 km/h wird als sinnvoll erachtet. Auch hier können nur dann allen Bürgern vom Lärmschutzplan profitieren, wenn der Fahrbahnbelag erneuert wird. Eine Festsetzung bis wann dies zu erfolgen hat, ist nicht getroffen worden. Für diese Maßnahme sollte ein Zeithorizont festgelegt werden.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Eine Fristsetzung für den Einbau eines lärmmindernden Fahrbahnbelags ist nicht zielführend. Der Ersatz der vorhandenen Fahrbahndecke erfolgt nach Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) auf Bundesfernstraßen.
VIII.7			**L 225 OD Bargen** Schon die Detailverliebtheit der kleinsten Maßnahmen lässt die strittige Situation in diesem 260 Seelen Dörflein erahnen. Für diese Ortschaft, vorwiegend ein „Straßendorf“ entlang der Durchfahrtsstraße in einer Senke gelegen, ist der Schwerlastverkehr, und der Verkehr zur Teststrecke von Mercedes in Immendingen, die große Belastung. Als unzureichend für die Bewertung der Belastung wird die Datengrundlage von Nov. 2019 erachtet. Das Verkehrsaufkommen hat sich mit Inbetriebnahme der Teststrecke merklich erhöht. Die ergänzenden und lückenfüllenden Maßnahmen sind ein guter Wille, erfüllen jedoch nicht die Entlastung, die vor Jahren im Fokus lag.	Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen.

			Der Hinweis, erneut beim RP bezüglich eines Durchfahrtsverbots für LKW vorzusprechen, ist sinnvoll, wenngleich die Entscheidung, Zone 30 wäre ausreichend und könne nicht mit einem LKW-Verbot kombiniert werden, erst vor einigen Jahren getroffen wurde. Hier wurden bereits vor Jahren strategische Fehler gemacht, die heute nur schwer zu beheben sein werden. Hier ist die Forderung des NABU: den Lückenschluss zeitnah umsetzen und das bereits ausgeschlagene LKW-Durchfahrtsverbot mit Nachdruck weiterzuverfolgen.	
VIII.8			**L 224 OD Anselfingen** Die Argumente der Planer erscheinen einleuchtend. Kinder, die längere Fahrzeit durch den Ort und die größte Lärmentlastung im eng besiedelten Bereich des Ortskerns. Dennoch berücksichtigt sie hier nicht die topographischen Gegebenheiten. Gerade der Anstieg der L 224 von der L 191 nach Anselfingen bereitet dem Schwerlastverkehr Mühe. Auch wird durch die Maßnahme Zone 30 im „Ortskern“ nur ca. die Hälfte der betroffenen Häuser berücksichtigt. Dies erscheint wenig nachvollziehbar. Denn es sollten doch möglichst viele Betroffene geschützt werden. Außerdem ist es unverständlich, weshalb hier kein neuer lärmresorbierender Belag gefordert wird. So könnte, in Verbindung mit einer durchgängigen Begrenzung auf 40 km/h ein ähnlicher Effekt aber für alle Anwohner erreicht. Die Forderung des NABU ist daher ergänzend zu der Zone 30, die vor allem dem Schutz der Kinder dient, eine Reduktion der verbleibenden Strecke durch den Ort auf eine Geschwindigkeit von 40 km/h.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Nach Wertung der eingegangenen Stellungnahmen wir die alternative Maßnahme 40 km/h ganztags für die Ortsdurchfahrt Anselfingen festgesetzt.
VIII.9			**L191 Welschingen Bahnhof** Dieser Maßnahme kann vollumfänglich zugestimmt werden. Die Anmerkungen bei anderen Maßnahmen mit lärmminderndem Fahrbahnbelag gelten an dieser Stelle gleichermaßen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

VIII.10			**L 191 Welschingen außerorts** Dieser Maßnahme kann vollumfänglich zugestimmt werden.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.11			**L191 Welschingen OD** Dieser Maßnahme kann vollumfänglich zugestimmt werden. Die Anmerkungen bei anderen Maßnahmen mit lärmminderndem Fahrbahnbelag gelten an dieser Stelle gleicher Maßen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
VIII.12			Zusammenfassung: Der Lärmaktionsplan Stufe 4 der Stadt Engen setzt in vielen Bereichen auf eine Kombination aus regulierenden und technischen Maßnahmen. Dies lässt eine hohe Akzeptanz der Bevölkerung vermuten. In manchen Bereichen könnten die Maßnahmen zum Wohl der Bevölkerung ausgeweitet werden. Und es erscheint nicht nachvollziehbar, weshalb der Bereich Hegaustr. in Engen, mit seinem Durchfahrtsverkehr und der parallelverlaufenden Bahntrasse nicht in die Überlegungen mit aufgenommen wurden. Besonders der Einbau neuer Fahrbahnbeläge mit Lärmreduzierenden Baustoffen auf einer Länge von 3,1 km wird eine besondere Anstrengung, sowohl finanzieller Art als auch in der Abstimmung mit übergeordneten Verantwortlichen.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
IX.1	**Regierungspräsidium Freiburg**	09.06.2026	**1 Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen** Das Zustimmungserfordernis zu Geschwindigkeitsbeschränkungen innerorts durch das Regierungspräsidium ist mit dem aktuellen Kooperationserlass entfallen. Daher geben wir zu diesen Maßnahmen grundsätzlich keine Stellungnahme ab. Die erforderliche Zustimmung zu den beabsichtigten Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen außerorts können wir in Aussicht stellen, vorbehaltlich des Lärmaktionsplan-Beschlusses	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Der Stadtverwaltung Engen liegt die Stellungnahme des Landratsamtes Konstanz mit Datum 09. Juni 2026 vor (siehe hierzu Stellungnahme Nr. VII)

			und der Prüfung der durch das Landratsamt dann ggfs. vorgelegten Anordnungen.	
IX.2			**2 Maßnahme Fahrbahnsanierung mit lärmmindern-dem Asphalt** Für den Bereich der Lärmsanierung wurde seit dem 01.03.2021 das Berechnungsverfahren der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) verbindlich eingeführt. Damit werden auch die in der RLS-19 genannten Straßendeckschichten mit den entsprechenden Korrekturwerten verbindlich. Anhand der Zustandserfassung werden die Maßnahmen zur Fahrbahndeckenerneuerung entsprechend dem Erhaltungszustand und den zur Verfügung stehenden Ressourcen fortlaufend saniert. Im derzeitigen Erhaltungsmanagement, das für die kommenden Jahre gilt, ist für Streckenabschnitte, mit entsprechenden Belastungsbereichen, keine Fahrbahndeckenerneuerung (FDE) vorgesehen. Welcher Straßendeckschichttyp im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen eingesetzt werden kann, muss zu gegebener Zeit im Einzelfall geprüft werden.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

<table>
<tr>
<td>IX.3</td>
<td></td>
<td></td>
<td>
3 Passive Lärmschutzmaßnahmen an lärmbelasteten Gebäuden
An Bundesfern- und Landesstraßen können an lärmbelasteten Gebäuden im Rahmen einer Lärmsanierung und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel passive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes oder des Landes als Straßenbaulastträger realisiert werden. Voraussetzung hierfür ist die Überschreitung von Auslösewerten, die in der Verkehrslärmschutzrichtlinie 1997 (VLärmSchR 97) festgelegt und inzwischen auf folgende Werte abgesenkt wurden:
Tabelle 1: Auslösewerte Lärmsanierung
<table>
<tr><th></th><th>tags [dB(A)]</th><th>nachts [dB(A)]</th></tr>
<tr><td>reines und allgemeines Wohngebiet</td><td>64</td><td>54</td></tr>
<tr><td>Misch-, Dorf- und Kerngebiet</td><td>66</td><td>56</td></tr>
<tr><td>Gewerbegebiet</td><td>72</td><td>62</td></tr>
</table>
Eine Lärmsanierung kommt nur für Gebäude in Betracht, die vor dem 01.04.1974 errichtet wurden. Bei der Lärmsanierung handelt es sich um eine freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers.
</td>
<td>
Stellungnahme
☐ wird gefolgt.
☐ wird nicht gefolgt.
☒ wird zur Kenntnis genommen.
</td>
</tr>
</table>

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum Beteiligungsverfahren

	Bürger:in	Stellung-nahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger:in 1	02.05.2026	Es ist zu sehen, dass Bewegung in die Sache kommt. Nun gab es einen aktuellen Artikel zur Thematik im Hegaukurier. Hier wird von der Empfehlung einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h gesprochen. Das alles auf der L 224 zwischen Heimgarten und Sportplatzstraße. Ich muss mit Entsetzen feststellen, dass der Bereich der Anselfinger Straße mit den Wohngebäuden der Hausnummer 3 und 14 hier nicht mit einbezogen wird. Ist dies ein Versehen oder wird hier nochmals unterteilt anstelle einen Mehrwert für alle Anwohner zu schaffen? Es ist doch das gleiche Wohngebiet. Zumal bei uns die LKW mit größtem Lärm bergauf beschleunigen und mit der größten Geschwindigkeit den Berg herunter donnern. Wurde in diesem Bereich keine Lärmmessung vorgenommen? Können sie mir sagen, wen ich bezüglich dieser Thematik ansprechen darf, bevor hier ein fester Beschluss getroffen wird, der uns als Anwohner klar benachteiligt? Ich übersende Ihnen im Anhang einmal ein paar aktuelle Fotos. Unsere Müllsäcke werden teilweise durch den Druck der LKW mitgerissen und auf der Straße verteilt. Ich und meine Frau haben dann die Ehre alles unter vollem Straßenverkehr wieder von der Straße zu entfernen. Ich bitte in dieser Thematik um Aufklärung und Unterstützung.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Lärmmessungen sind im Rahmen der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht zulässig. Entscheidungsgrundlage für etwaige Lärmminderungsmaßnahmen sind berechnete Lärmpegel. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h wird auf die gesamte Ortsdurchfahrt ausgeweitet. Mit der alternativen Maßnahme von 40 km/h können sowohl die Fahrzeitverlängerung reduziert als auch mögliche Verlagerungen auf die Unterdorfstraße abgemildert werden.
I.2		12.05.2026	Wir als Anwohner hoffen sehr darauf, dass es hier eine gute Lösung für alle Seiten gibt. Als Eltern ist man an dieser Straße auch einfach sehr besorgt und vorsichtig, da es unglaublich viel Schwerlastverkehr gibt.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.
II.1	Bürger:in 2	28.05.2026	Im Lärmaktionsplan während der Offenlage ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h lediglich	Stellungnahme ☐ wird gefolgt.

			für den Abschnitt zwischen Heimgarten und Sportplatzstraße vorgesehen. Diese Abgrenzung ist für uns als Anwohnerinnen und Anwohner nicht nachvollziehbar. Nach unserem Kenntnisstand wurden bisher keine belastbaren Vor-Ort-Messungen durchgeführt, sondern lediglich Berechnungen angestellt. Dem müssen wir ausdrücklich widersprechen. Im Bereich der Wohnbebauung ist die Lärmbelastung deutlich höher. Eigene Orientierungsmessungen mit herkömmlichen Mittel (z.B. Smartphone) ergeben Spitzenwerte um 70 dB. Wir sind überzeugt, dass eine fachgerechte, behördlich begleitete Messung im betreffenden Abschnitt Werte von über 70 dB bestätigen würde. Vor diesem Hintergrund bitten wir, die bestehende 30-km/h-Regelung ab der Abbiegespur nach Anselfingen (von Engen kommend) auszuweiten, sodass der Bereich der Wohnhäuser wirksam entlastet wird. Hinzu kommt eine erhebliche Belastung durch Lkw-Verkehr, der diese Strecke nach unserer Beobachtung häufig zur Mautumgehung nutzt. Bereits ab ca. 4:00 Uhr morgens bis in die späten Abendstunden herrscht ein erhöhter Lärmpegel. Die Lkw fahren mit etwa 50 km/h unmittelbar an den Wohnhäusern vorbei. Da die Straße in Richtung Anselfingen ansteigt, holen viele Lkw in der Abbiegespur Schwung, um den Berg zu bewältigen. Weil die markierte Abbiegespur von einem Großteil der Pkw (geschätzt ca. 90 %) nicht genutzt wird, verläuft der Verkehr zusätzlich dicht an den Häusern entlang. Neben dem Lärmschutz sprechen aus unserer Sicht auch Gründe der Verkehrssicherheit für eine Ausweitung der 30 km/h-Zone: Unmittelbar nach der Abbiegespur liegen Ein- und Ausfahrten. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h ist der Bremsweg dort zu kurz, um im Begegnungsfall stets rechtzeitig anhalten zu kön-	☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. I.1

			nen. Der Kreuzungsbereich weist insgesamt eine erhöhte Unfallgefahr auf; jährlich ereignen sich dort nach unserer Beobachtung mehrere Fahrradunfälle. Zudem steigt das Risiko durch E-Scooter und E-Bikes, die häufig auf dem Gehweg fahren und von Anwohnerinnen und Anwohnern nur schwer und spät wahrgenommen werden. Wir regen daher ergänzende, präventive Maßnahmen an, etwa die Aufstellung von Hinweisschildern „Vorsicht Ein-/Ausfahrt“ sowie die Installation von Verkehrsspiegeln zur Verbesserung der Sichtbeziehungen. Unsere konkreten Bitten zusammengefasst: - Ausweitung der 30-km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung ab der Abbiegespur nach Anselfingen (von Engen kommend) über den gesamten Wohnbereich. - Durchführung professioneller, behördlich anerkannter Lärmmessungen im betroffenen Abschnitt, insbesondere zu den morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten. - Prüfung weiterer verkehrsberuhigender Maßnahmen (z.B. Kontrollen, bauliche Alternativen zur Spurführung). - Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Beschilderung „Vorsicht Ein-/Ausfahrt“ und geeignete Verkehrsspiegel an den kritischen Punkten. - Beobachtung und Ahndung von regelwidrigen Gehwegverkehr durch E-Scooter/E-Bikes sowie ggf. begleitende Aufklärung. Wir danken Ihnen für die Prüfung und bitten um Rückmeldung zu den weiteren Schritten sowie zu einem möglichen Termin für eine Vor-Ort-Begehung und Lärmmessung.	
III.1	Bürger:in 3	18.05.2026	Mit großem Unverständnis habe ich die Planung zur Lärmreduzierung in Anselfingen zur Kenntnis genommen. Während für die Ortsdurchfahrt der Anselfinger Straße (L 224) eine Tempo-30-Zone vorgesehen ist,	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen.

			bleibt die Unterdorfstraße hiervon komplett ausgenommen. Diese Entscheidung ist fachlich und für uns Anwohner nicht nachvollziehbar.	Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. I.1
III.2			Durch die geplante Geschwindigkeitsreduzierung auf der L 224 wird sich der Ausweichverkehr massiv in die ohnehin schmale Unterdorfstraße verlagern. Autofahrer werden versuchen, der dortigen Tempo-30-Zone zu entgehen. Die aktuelle Verkehrssituation in der Unterdorfstraße ist jedoch bereits jetzt absolut grenzwertig. Ich bitte Sie, folgende gravierende Missstände vor Ort dringend zu berücksichtigen: • **Akute Engpässe und Zweckentfremdung:** Busse und Lastkraftwagen müssen bei Gegenverkehr regelmäßig auf die Gehwege ausweichen. Zudem werden die privaten Hofeinfahrten der Anwohner illegal als Ausweichflächen genutzt. • **Infrastrukturschäden:** Durch das hohe Gewicht der ausweichenden Großfahrzeuge setzen sich die Randsteine und der Belag der privaten Hofeinfahrten bereits sichtbar ab. • **Gefährdung schwacher Verkehrsteilnehmer:** Die Unterdorfstraße wird stark von Anwohnern und Friedhofsbesuchern (darunter viele Gehbehinderte) zum Parken genutzt. Die dortigen Bushaltestellen bieten keinerlei Ausweichplätze, was die Situation bei Begegnungsverkehr brandgefährlich macht. • **Höhere Lärmbetroffenheit:** Im Gegensatz zur Anselfinger Straße ist die Unterdorfstraße wesentlich dichter besiedelt. Die Häuser stehen näher an der Fahrbahn, wodurch die	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Verkehr, der die K 6127 Unterdorfstraße als potentielle Ausweichroute zur L 224 wählt, ist der klassische West-Süd-Verkehr (L 224-L 191 Süd). West-Nord-Verkehre (L 224-L 191 Nord-Verkehre) werden die K 6127 nicht aus Ausweichroute wählen, da hier der Fahrzeitverlust von 120 Sekunden größer ist, als die 17 Sekunden Fahrzeitverzögerung durch Tempo 30. Es kann vermutet werden, dass bereits heute die K 6127 Unterdorfstraße für die West-Süd-Verkehre genutzt wird. Laut der aktuellen Verkehrszählung entlang der Unterdorfstraße wurde eine werktägliche Verkehrsbelastung am Donnerstag, den 11.06.2026, in Höhe von 1.953 Kfz/24h ermittelt. Davon waren 4,4% der Fahrzeuge Schwerverkehr, 2% Motorradverkehr und 93,6% Pkw / Lieferwägen. Aufgrund der ermittelten Verkehrszahlen kann davon ausgegangen werden, dass die Lärmpegel 65/55 dB(A) tags/nachts an den Wohngebäuden der Unterdorfstraße nicht erreicht/überschritten werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h aus Lärmschutzgründen wäre daher nicht möglich. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung entlang der K 6127 Unterdorfstraße müsste daher verkehrlich begründet werden.

			Lärmbelastung für deutlich mehr Bürger schon jetzt extrem hoch ist. • Um eine unzumutbare Mehrbelastung, die Zerstörung von Eigentum und schwere Unfälle zu verhindern, fordere ich Sie hiermit auf, die Verkehrsplanung für Anselfingen nachzubessern. **Ich fordere für die Unterdorfstraße:** 1. Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone. 2. Ein Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen durch eine Tonnagebeschränkung auf 7,5 Tonnen (ausgenommen Lieferverkehr). Ich erwarte von der Stadtverwaltung eine Gleichbehandlung der Anwohner und den Schutz unserer Lebensqualität und Sicherheit. Über eine zeitnahe Rückmeldung zum weiteren Vorgehen und eine Prüfung meiner Forderungen würde ich mich sehr freuen.	
		22.05.2026	Vielen Dank für Ihre Rückmeldung zu meiner Stellungnahme. Die Erläuterungen zu den Grenzwerten des Lärmaktionsplans habe ich zur Kenntnis genommen. Dennoch greift die Argumentation der Stadtverwaltung zu kurz, da sie die absehbare Verlagerung der Verkehrsströme ignoriert und die bestehende Gefahrenlage verharmlost. Ich bitte Sie daher, die folgenden Kernpunkte zwingend in die weiteren Abwägungen einzubeziehen: • **Ignorieren des Verdrängungseffekts:** Ihre Berechnungen basieren auf historischen Messdaten (700 Kfz/Tag). Durch die Einführung von Tempo 30 auf der Anselfinger	

			Straße (L 224) wird die Unterdorfstraße jedoch ab Tag eins zur attraktiven Ausweichroute für den Durchgangsverkehr. Den Anstieg der Verkehrsmenge erst im Nachgang durch „regelmäßige Messungen“ festzustellen, bedeutet, das Kind erst in den Brunnen fallen zu lassen. Hier muss präventiv gehandelt werden. • **Fehlbeurteilung der Parkplatzsituation:** Ihre Einschätzung, dass parkende Fahrzeuge den Verkehr positiv einbremsen, widerspricht der Realität vor Ort. Diese Fahrzeuge verengen die ohnehin schmale Straße so massiv, dass Begegnungsverkehre von Lkw und Bussen auf den Gehweg und in private Hofeinfahrten ausweichen müssen. Das ist kein „verkehrsberuhigender Effekt“, sondern eine akute Sicherheitsgabelung für Fußgänger und eine fortlaufende Sachbeschädigung an privatem Eigentum. • **Zuständigkeit und Amtshilfe:** Sie verweisen darauf, dass es sich bei der Unterdorfstraße um eine Kreisstraße handelt und somit das Landratsamt Konstanz zuständig ist. Als Bürger erwarte ich hier von der Stadtverwaltung Engen, dass sie die Interessen ihrer Einwohner aktiv vertritt. Ich fordere Sie auf, die vorliegenden Mängel und meine Forderungen im Wege der Amtshilfe direkt an die zuständige Straßenverkehrsbehörde des Landkreises heranzutragen und dort eine gemeinsame Lösung einzufordern. Aus diesen Gründen bleibe ich bei meinen Forderungen zur Nachbesserung der Verkehrsplanung:	

III.3			• **Einrichtung einer Tempo-30-Zone in der Unterdorfstraße** (mindestens als flankierende Maßnahme zur L 224).	Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Die Stadtverwaltung prüft, inwiefern entlang der K 6127 Unterdorfstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h aus verkehrlichen Gründen angeordnet werden kann und nimmt diese Maßnahme parallel zur Maßnahmen L 224 OD Anselfingen mit auf.
III.4			• **Einführung einer Tonnagebeschränkung auf 7,5 Tonnen** (ausgenommen Lieferverkehr), um den schweren Durchgangsverkehr aus dem engen Ortskern fernzuhalten. Ich bitte um eine kurze Bestätigung, dass Sie dieses Schreiben sowie die dokumentierten Missstände an die zuständige Behörde des Landkreises weitergeleitet haben. Zudem bitte ich um Mitteilung, wann die nächste Verkehrsmessung in der Unterdorfstraße stattfindet und wie wir Anwohner Einsicht in die Ergebnisse erhalten.	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☒ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Der Schwerverkehrsanteil mit zulässigem Gesamtgewicht > 7,5 Tonnen beträgt entlang der K 6127 an einem klassischen Werktag maximal 4,4%. Durch die Erfahrungen der Verkehrssituation entlang der L 225 Ortsdurchfahrt Bargen und dem fortwährenden Bestreben ein Lkw-Durchfahrverbot bei einem Schwerverkehrsanteil von 7,2% durchzusetzen, wird die Chance auf Umsetzung einer Tonnagebeschränkung entlang der K 6127 Unterdorfstraße als gering eingestuft.
IV	Bürger:in 4	04.06.2026	Wir erachten als betroffene Anwohner die bestehenden Lärmminderungsmaßnahmen (Lärmaktionsplan Stufe 3), sowie die vom Büro Rapp AG nun vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung ortseinwärts zwischen Kreisverkehr und Ortstafel Engen, sowie den Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags als nicht ausreichend. Aus unserer eigenen Erfahrung und Gesprächen mit unseren ebenso betroffenen Nachbarn, sind wir zu der Überzeugung gekommen, dass *nicht* der Verkehr, der in den Ort hineinfährt, sondern der Verkehr, der aus dem Ort heraus Richtung Kreisverkehr fährt, die Hauptquelle, der ja bereits festgestellten	Stellungnahme ☐ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☒ wird zur Kenntnis genommen. Die Kontrolle der Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der B 491 Aacher Straße liegt im Zuständigkeitsbereich des Landratsamt Konstanz. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadtverwaltung generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmminderung angesehen. Es kann davon ausgegangen

			gesundheitsgefährdenden Lärmbelästigung von über 65 dB(A), darstellt. Die baulichen Gegebenheiten sowie der „starke Außerortscharakter des Streckenabschnittes“ verleiten viele Verkehrsteilnehmer offensichtlich immer wieder dazu, ab dem Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h mit dem gleichzeitigen Ende der beidseitigen Bebauung entlang der Aacher Straße, unverhältnismäßig stark zu beschleunigen, dabei die Fahrzeuge im hohen Drehzahlbereich zu fahren, und die weiterhin geltende Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu missachten. Ebenso sind riskante Überholmanöver von Fahrzeugen mit korrekter Geschwindigkeit keine Seltenheit. Aus eigener Erfahrung werde ich auf meinem Arbeitsweg frühmorgens gegen 05:30 h nicht selten überholt. Gespräche im Freien – auf Terrasse oder Balkon - sind dadurch oft nicht möglich. Hierzu sind die verantwortlichen Entscheider gerne eingeladen, sich bei uns an Ort und Stelle ein Bild zu machen. Die bisherigen Maßnahmen (Tempo 30 bis zum Ende der beidseitigen Bebauung, Errichtung eines festen „Blitzers“ vor der Einfahrt zur Stadthalle) haben zur Verbesserung unserer Situation nichts beigetragen. Unserem Eindruck nach provoziert der feste Blitzer gegen Ende der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h die Fahrer noch eher dazu, jetzt „richtig Gas“ zu geben. Diese immer wiederkehrenden Lärmbelästigungen durch die Überschreitung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit stützen die Argumentation des Gutachters, von der Maßnahme Tempo 30 bis zum Ortsausgangsschild abzusehen. Hier sind wir der Meinung, dass auch dies kaum zur Lärmminderung beiträgt, da das bereits bestehende Tempolimit von 50 km/h oft	werden, dass die 50 km/h im Bestand insbesondere in der Nacht vielfach nicht eingehalten wird.

			nicht eingehalten wird. Allerdings sehen wir die „geringe Akzeptanz“ als Argument kritisch. Da hier die Wahrnehmung der Verkehrsteilnehmer über die gesundheitsgefährdende Lärmbelästigung der Anwohner gestellt wird. Aus unserer Sicht muss viel mehr dafür getan werden, dass die bestehenden Regeln beispielsweise durch verstärkte (mobile) Geschwindigkeitskontrollen in unserem Abschnitt (ab Tempo 50 bis Ortsende) durchgesetzt werden. Auch eine verbesserte Beschilderung, wie weitere Schilder der geltenden Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h (aktuell ist auf dem gesamten Abschnitt nur ein Schild vorhanden), sowie der zusätzliche Hinweis auf den, auch uns zustehenden Lärmschutz, wie bei der Tempo-30-Beschilderung, fänden wir hier hilfreich. Andere Kommunen setzen auch auf bauliche Maßnahmen wie Verkehrsinseln am Ortsausgang, Schwellen in der Fahrbahn und Ähnliches. So könnte auch eine zusätzliche Bepflanzung entlang der nicht bebauten Seite die Fahrbahn optisch verengen. Nicht zuletzt wäre vielleicht die Errichtung einer Schallschutzwand auf der bebauten Seite eine denkbare Lösung. Den Einbau eines lärmoptimierenden Fahrbahnbelags erachten wir hier auch als nicht zielführend. Nach unserer Meinung ist dieser nicht nachhaltig und teuer und ändert nichts an der bestehenden Lärmbelästigung durch die ortsauswärts fahrenden, stark beschleunigenden Fahrzeuge.	
V	Bürger:in 5	08.06.2026	Ich schliesse mich der Argumentation meiner Tochter und meines Schwiegersohns [Bürger:in 4] voll umfänglich an. Betonen möchte ich noch, dass der Lärm besonders durch Motorradfahrer, die weit vor dem 80 km/h-Schild Richtung Ortsausgang/Kreisverkehr deutlichst die erlaubten 50 km/h überschreiten, teils unerträglich ist.	Stellungnahme ☒ wird gefolgt. ☐ wird nicht gefolgt. ☐ wird zur Kenntnis genommen. Siehe Wertung unter Stellungnahme Nr. III

			Mein Vorschlag wäre ein zweiter, fest installierter Blitzer im Abschnitt zwischen Ende 30 km/h und Anfang 80 km/h stadtauswärts – also im Bereich, wo eigentlich 50 km/h gefahren werden sollte.	Die Anregung zur Installation einer stationären Geschwindigkeitskontrollanlage wird in den Lärmaktionsplan Engen Stufe 4 mit aufgenommen.