

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Bürger 1	14.07.2014	Oberste Priorität ist die Ursachenbekämpfung des Lärms (2.6.2.1 Maßnahmen an der Quelle) da der Verkehrslärm an den Durchfahrtsstraßen die größte Lärmquelle darstellt muss in diesen Punkten angesetzt werden. Die hierfür beste Lösung ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30km/h auf allen Bermatinger Durchgangsstraßen (wie zum Beispiel auf der Durchgangsstraße B31 in Hagnau) ganztägig oder zumindest in der Zeit von 22Uhr bis 6Uhr (wie zum Beispiel auf der Durchgangsstraße B31 in Friedrichshaben ab dem Landratsamt). Um diese Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h durchzusetzen ist es unerlässlich stationäre Geschwindigkeitskontrollen in Form von "Starkkästen" aufzustellen.	Der Entwurf des Lärmaktionsplanes enthält eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf der L205 zwischen dem Gebäude Salemer Straße 40 und Markdorfer Straße 24. In den anderen Durchfahrtsstraßen ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung fachlich und rechtlich nicht machbar. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärmreduzierung angesehen. Dies ist als Anregung im Entwurf des Lärmaktionsplans enthalten.
I.2			Gleichzeitig muss die Attraktivität, für die Einwohner Bermatingens, das Auto durch das Fahrrad zu ersetzen oder zu Fuß zu gehen, im innerörtlichen Verkehr gesteigert werden.	Unbestritten bestehen Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund. Die Reduktion des MIV ist jedoch beschränkt, da es sich in Bermatingen überwiegend um Durchgangsverkehr handelt. Erst eine Halbierung des MIV ergäbe eine Entlastung um 3 dB(a).
I.3			Bauliche Maßnahmen sind nicht wirksam und behindern zusätzlich den Verkehrsfluss, erzeugen zusätzlichen Lärm, durch abbremsen und anfahren, und sind gefährlicher für Zweiradfahrer und Fußgänger.	Siehe Wertungen I4. Bis I.6.
I.4			- Akustische Bremsen wie Pflastersteine erzeugen zusätzlich Lärm, wenn Autos oder PKWs drüber fahren. Fahrräder und landwirtschaftliche Fahrzeuge werden zusätzlich behindert da sie in der Regel keine Federung besitzen. Pflas-	Pflastersteine können auf verschiedene Arten ausgeführt werden: Kopfsteinpflaster führt zwangsläufig zu einer Erhöhung der Lärmemissionen und Verschlechterung der Verkehrssicherheit. Ein diagonal verlegtes Betonsteinpflaster dagegen führt zwar zu einer geringen Lärmerhöhung, diese wird aber teilweise durch die

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.5			<p>tersteine bergen außerdem Sturzgefahr für Fahrräder, Kinder mit Roller, Gehbehinderte und alte Menschen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fahrbahnverengungen behindern den Verkehrsfluss und erzeugen zusätzlich Lärm und Gefahren. Wenn auf eingengten Straßen Fahrzeuge langsam fahren müssen, weil ein Radfahrer oder Traktor auf der Straße ist und nicht gleich überholt werden kann, dann wird oft gefährlich und riskant überholt mit zu geringem Abstand zu Radfahrern. Wenn sich große Fahrzeuge wie LKWs oder Traktoren an einer Engstelle begegnen (wie jetzt schon am Rathaus) muss einer der beiden anhalten. Der nachfolgende Verkehr staut sich. Das Bremsen und wieder Anfahren der großen Fahrzeuge erzeugt erneut zusätzlichen Lärm. 	<p>Verlangsamung des Verkehrs wieder kompensiert.</p> <p>Fahrbahnverengungen stellen punktuelle Maßnahmen an Zwangspunkten dar (vgl. Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen). Ob Fahrbahnverengungen zu einer Behinderung des Verkehrsablaufes führen, ist von den Verkehrsstärken und der damit verbundenen Begegnungshäufigkeit abhängig. Dies kann nicht so pauschal abgehandelt werden. Die Fahrbahnbreite in einer Verengung beträgt an zweistreifigen Fahrbahnen 4,75 – 5,00 m. Fahrbahnverengungen sind in Bermatingen nicht vorgesehen.</p>
I.6			<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsfluss verbessern damit die Fahrzeuge nicht solange im Ortskern unterwegs sind. Um Rückstaus zu vermeiden, ist es besser die Straßen breiter zu machen und mit Linksabbiegerspuren zu versehen damit der Verkehr fließen kann (zum Beispiel bei der Bäckerei Wehr) eine Linksabbiegespur anbringen für Fahrzeuge die Richtung Ahausen fahren wollen. Und eine Linksabbiegespur für Fahrzeuge die in die Weiherstraße fahren wollen. 	<p>Die Wahl der Fahrbahnbreite ist von verschiedenen Faktoren abhängig (u.a. Verkehrsstärken, Nutzungsansprüche, maßgebender Begegnungsfall) und kann den einschlägigen Richtlinien entnommen werden. Eine Verbesserung des Verkehrsflusses in Bermatingen kann durch eine breitere Fahrbahn nicht erreicht werden. Zudem steht eine breitere Fahrbahn im Widerspruch mit einer angestrebten Verkehrsberuhigung und dauerhaften Senkung des Geschwindigkeitsniveaus sowie einer Verstetigung des Verkehrs, da breitere Straßen zu einer schnellen Fahrweise führen. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass eine Verstetigung der Geschwindigkeiten auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau zu einer Verringerung der Lärmbelastungen führt. Die Errichtung zusätzlicher Linksabbiegerspuren richtet sich nach der verkehrstechnischen Leistungsfähigkeit.</p>

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.7			<p>Verbesserung der Rad- und Fußwege um den Ortsverkehr mehr aufs Fahrrad oder die Fußwege zu bekommen!</p> <p>Viele Fuß- und Radwege in Bermatingen sind mit Pflastersteinen und Randsteinen unterbrochen und verdienen nicht die Bezeichnung Fuß- und Radweg. Zum Teil sind sie durch ihren Bau und Verlauf unfallträchtig und bergen außerdem eine Sturzgefahr für Fahrräder, Kinder mit Roller, Gehbehinderte und alte Menschen. Man hat den Eindruck, dass diese Wege nach dem Motto so angelegt sind "Hauptsache weg von der Straße und schön (schön unpraktisch)". An die Fußgänger und Radfahrer die von einem Punkt zum anderen kommen wollen wurde nicht gedacht.</p>	<p>Siehe Wertung zu I.2</p> <p>Im Rahmen der LAP können nur Maßnahmen zur Lärminderung ergriffen werden. Maßnahmen aus Gründen der Verkehrssicherheit müssen außerhalb des LAP von der Gemeinde in Angriff genommen werden.</p>
I.8			<ul style="list-style-type: none"> - Der geteerte Fuß- und Radweg in der Salemerstraße ist auf der Strecke von der Meersburgerstraße bis zur Tankstelle mit fünf Plasterungen von unterschiedlich grober Struktur und mit 6 Randsteinreihen an den Einmündungen unterbrochen. Es ist fast unmöglich auf dem Fahrrad (zum Beispiel im Fahrradkorb) empfindliche Sachen wie Obst oder Glas zu transportieren ohne dass sie beschädigt werden. Auch ein Kind im Fahrradanhänger wird komplett durchgeschüttelt. Da fahr ich besser auf der Straße! Gut gelöst ist der Radweg bei der Tankstelle. Dort sind ebene rotflächige Übergänge an den Einmündungen ohne hervorstehende Radsteine. (...) 	<p>Nicht Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf Wertung I.7 verwiesen.</p>
I.9			<ul style="list-style-type: none"> - Der geteerte Fuß- und Radweg in der Meersburgerstraße ist bei der Bahnunterführung viel zu schmal! Der müsste 	<p>Nicht Thema der Lärmaktionsplanung. Es wird auf Wertung I.7 verwiesen.</p>

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.10.			<p>breiter sein. Die Fahrbahn müsste zur anderen Seite hin versetzt werden. Dort ist noch ein Grünstreifen, der breiter als 1 Meter ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eine gute kostengünstige Lösung ist eine Fahrbahn mit Radfahrstreifen und einem Gehweg. Sie ist gleichzeitig eine optische Fahrbahnverengung. <p>Hier kann man auch mit einem Kind das noch auf dem Gehweg fahren darf unterwegs sein.</p>	Nicht Thema der Lärmaktionsplanung.
I.11			<p>Weitere Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fußwege ohne Pflastersteine und ohne Absätze (ähnlich wie in der Buchbergstraße). 	Siehe Wertung unter I.7
I.12			<ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerüberwege ohne Pflastersteine und Absätze. 	Siehe Wertung unter I.7
I.13			<ul style="list-style-type: none"> - Fußgängerampeln sollten nach 10 Sekunden für die Fußgänger grün werden um sie attraktiver zu machen. Sonst werden sie nicht benutzt. Erwachsene sind dann ein schlechtes Vorbild für die Kinder. 	Die Berechnung des Signalprogramms einer FSA (Fußgängersignalanlage) richtet sich nach den Richtlinien für Lichtsignalanlagen (RILSA) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Die entsprechenden Vorgaben sind zu beachten.
I.14.			<p>Zusammenfassung: Besserer Verkehrsfluss durch bessere Straßen in Verbindung mit Geschwindigkeitsbegrenzung 30 und attraktivere Rad- und Fußwege.</p>	Es wird auf die Wertung I.1 bis I.13 verwiesen.

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum förmlichen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Gemeinde Hagnau am Bodensee	16.06.2014	Grundsätzlich begrüßt die Gemeinde Hagnau das Absenken von Lärmpegeln durch die Planungen der Gemeinde Bermatingen.	Wird zur Kenntnis genommen.
I.2			Wir weisen aber vorsorglich darauf hin, dass durch sämtliche geplanten Maßnahmen keine spürbaren verkehrsverlagernden Effekte im messbaren Bereich (1db/A Lärmzunahme) zulasten anderer Kommunen, insbesondere zulasten der Gemeinde Hagnau, erfolgen dürfen. Hierüber ist vor der Maßnahme der rechnerische Nachweis zu führen und später die tatsächlichen Verkehrsströme zu ermitteln („Monitoring“).	Die einzige Geschwindigkeitsbeschränkung des LAP Bermatingen ist auf der L205 auf einem Abschnitt von ca. 900 m vorgesehen. Hieraus ergibt sich ein Zeitverlust von maximal 40 Sekunden. Dieser wird alleine zu keiner relevanten Mehrbelastung über 1 dB(a) in Hagnau führen (was einer Zunahme der Verkehrsbelastung auf der B31 um 25% entsprechen würde).
I.3			Wir bitten Sie, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen.	Das Beteiligungsverfahren endet mit der förmlichen Beteiligung (2. Beteiligungsrunde). Der beschlossene Plan kann anschließend über den Internetauftritt der Gemeinde Bermatingen eingesehen werden.
II.1	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Region Südwest, Karlsruhe	16.06.2014	<p>zunächst möchten wir Sie darüber informieren, dass mit Wirkung vom 30. August 2013 die DB Services Immobilien GmbH auf die Deutsche Bahn AG verschmolzen wurde. Die DB Services Immobilien GmbH ist somit als eigenständiges Unternehmen erloschen. Sämtliche Rechte und Pflichten sind auf die Deutsche Bahn AG übergegangen und werden durch die neue Organisationseinheit "DB Immobilien" wahrgenommen. (...)</p> <p>Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtsternungnahme als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Künftige Benachrichtigungen werden an die in der Stellungnahme bekanntgegebene neue Adresse gerichtet.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			Gegen den o.g. Lärmaktionsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TÖB-Belange keine Einwendungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.3			Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und an weiteren Verfahren zu beteiligen.	Das Beteiligungsverfahren endet mit der förmlichen Beteiligung (2. Beteiligungsrunde). Der beschlossene Plan mit den Abwägungsergebnissen kann anschließend über den Internetauftritt der Gemeinde Bermatingen eingesehen werden.
III.1	Gemeinde Deggenhausertal	23.06.2014	im Rahmen der Beteiligung am Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Bermatingen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 28.05.2013 und bitten um Beteiligung am weiteren Verfahren.	Die Anregungen aus 2013 wurden berücksichtigt; Die vorgesehenen Geschwindigkeitsbeschränkungen wurden räumlich reduziert. Das Beteiligungsverfahren endet mit der förmlichen Beteiligung (2. Beteiligungsrunde). Der beschlossene Plan kann anschließend über den Internetauftritt der Gemeinde Bermatingen eingesehen werden.
IV.1	Landratsamt Bodenseekreis	10.07.2013	wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 10. Juni 2014 und geben zu dem vorgelegten Entwurf des Lärmaktionsplanes (LAP) folgende koordinierte Stellungnahme ab: Gegenüber dem Grobkonzept des Lärmaktionsplanes haben sich im nunmehr vorgelegten Entwurf die Betroffenenzahlen zum Lärmschwerpunkt Nr. 2 (L 205-2+3) von 3 bzw. 4 auf 11 erhöht. Laut Ziffer 2.1.4 des Entwurfes resultiert dies aus neueren Daten des Verkehrsmonitorings 2011 sowie auf von der Gemeinde durchgeführten Zählungen.	Die Verkehrszahlen wurden gegenüber der Grobkonzeption nicht verändert. Die Veränderung der Betroffenenzahlen resultiert aus einer Veränderung der Mehrfachreflexion in der Kartierung. Diese wurde an die Vorschläge im Heft 1082 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik angepasst. Ein Hinweis findet sich in Kapitel 2.1.5 des Berichtes (Siehe auch Email Rapp an Hr. Decker 26.06.14).
IV.2			I. Belange des Straßenrechts Nach dem von Seiten der Straßenbauverwaltung des Landes auch für jedermann im Internet unter www.svz-bw.de zur Verfügung gestellten amtlichen Endergebnis des Verkehrsmonitorings 2012	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.3			<p>hat sich an den durchschnittlich täglichen Verkehrsmengen bzw. den Kennwerten zwischen dem Datenstand Juli 2013 und dem Datenstand September 2013, bezogen auf die L 205 im Bereich Bermatingen, keine Änderung ergeben. Im Übrigen bezieht sich das Planungsbüro bei seinen Verkehrsmengen in Tabelle 1 des Lärmaktionsplanes in der Version vom 22.05.2014 nur im Falle der K 7782 auf das amtliche Verkehrsmonitoring. Alle anderen Verkehrsbelastungen stammen gemäß der Quellenangabe in Tabelle 1 aus einer "Hochrechnung aus Zlg. Gde. Bermatingen 2013" oder sogar aus einer "Abschätzung".</p> <p>Für die Strecken-Nr. L 205-3 weicht der von der Gemeinde angesetzte DTV nur minimal von demjenigen des amtlichen Endergebnisses des Verkehrsmonitorings Baden-Württemberg 2012 ab, der DTV-SV wird in Tabelle 1 jedoch mit 419 Kfz angegeben. Gemäß dem amtlichen Endergebnis des Verkehrsmonitorings beträgt der für die Lärmberechnung in besonderem Maße entscheidende DTV-SV auf der L 205 zwischen Markdorf und Bermatingen nur 251 Kfz/24h. Aus dem Lärmaktionsplan geht nicht hervor, auf welcher Datengrundlage und in welcher Form die gemeindlichen Hochrechnungen oder die Abschätzung erfolgt sind. Dem Verkehrsmonitoring liegen mehrwöchige Verkehrszählungen und eine landesweit einheitliche und anerkannte Methodik gemäß dem maßgebenden Regelwerk zugrunde. Dem Lärmaktionsplan sollten die amtlichen Verkehrsmengen zugrunde gelegt werden und nicht andere Zahlen, mit um etwa 40 % überhöhten und nicht nachprüfbaren bzw. nachvollziehbaren Schwerverkehrsanteilen.</p>	<p>Die Zählung wurde mittels eines Seitenradargerätes durchgeführt und anschließend auf DTV-Belastungen gemäß dem „Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen“ hochgerechnet. Die Lärmkartierung der LUBW basiert in Teilabschnitten der L205 auf nochmals wesentlich höheren Schwerverkehrsanteilen als die Lärmkartierung Rapp.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.4			Die für die Strecken-Nr. L 205-2 angesetzte "Abschätzung" der Verkehrsmengen kann nicht als Datengrundlage für eine fundierte Lärmberechnung dienen.	Die Lärmkartierung Rapp weist für diesen Abschnitt 12.000 Kfz/24h aus, wohingegen die LUBW 15.036 Kfz/24h annimmt.
IV.5			Der L(DEN)-Wert nach VBUS ist gemäß dem Erlass des MVI vom 23. März 2012, AZ 53-8826.15-75, in einen RLS-90-Wert umzurechnen. Für Landesstraßen ist hierbei ein Abschlag von -1 dB(A) in Ansatz zu bringen. Nachdem es sich bei der Ampel westlich des Rathauses um eine bedarfsregelnde Signalanlage an einer Fußgängerfurt handelt, ist für die Ampel kein Zuschlag anzusetzen.	Im Zuge der Abwägung der Maßnahmen wurde eine Umrechnung der L _{den} -Werte in RLS-90-Werte gemäß dem Kooperationserlass vorgenommen (vgl. Kapitel 2.9 des Berichtes).
IV.6			II. Belange des Verkehrsrechts Im Vergleich zum Grobkonzept ist im Wesentlichen der Lärmschwerpunkt Nr. 2 (L 205-2+3) Salemer-/Markdorfer Straße zu betrachten, da nur hier die Maßnahmenwerte von 70/60 dB(A) tags/nachts überhaupt erreicht werden. Ausführungen zu den anderen Schwerpunkten erübrigen sich, da bereits die Maßnahmenwerte 70/60 dB(A) nicht erreicht werden.	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.7			Der Lärmschwerpunkt L 205-2+3 weist gegenüber dem Grobkonzept mit 3 bzw. 4 Überschreitungen nunmehr 11 Überschreitungen aus. Hinsichtlich der Frage der korrekten Ermittlung der Belastungszahlen wird auf Ziffer I. dieser Stellungnahme verwiesen. Ungeachtet dessen kommt die Straßenverkehrsbehörde auch unter Zugrundelegung der nunmehr 11 Betroffenen zu keiner anderen Entscheidung als im Grobkonzept.	Wird zur Kenntnis genommen. Es wird auf die Wertung IV.2 bis IV.4 und IV.8 verwiesen.
IV.8			Die Gebäudelärmkarten weisen mit Höchstwerten von 61 dB(A) L(night) (1 Gebäude mit 63 dB(A))	Soweit der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23.03.2012 maßgeblich

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
			<p>und 71 dB(A) L(den) (1 Gebäude mit 73 dB(A)) vergleichsweise geringe Überschreitungswerte aus. Ebenso niedrig ist die Zahl der Betroffenen mit 11 tags/nachts. Die Betroffenenzahlen tags verringern sich nach Umrechnung auf RLS-90 Werte zudem nochmals deutlich nach unten, so dass hier Maßnahmen tags nicht zu begründen sind. Betrachtet man die Werte nachts, so liegen die mit 61 dB(A) ausgewiesenen Werte allesamt im 60,x-Bereich (Rohdaten), d. h. hier sind die Werte auf den nächsten vollen dB(A)-Wert aufgerundet. Einzig 1 Gebäude weist mit 63 dB(A) eine signifikante Überschreitung auf. Angesichts dieser sehr niedrigen Werte ist die Anordnung nächtlicher Geschwindigkeitsbeschränkungen in Abwägung der Funktion/Leistungsfähigkeit der Landesstraße gegenüber den Anforderungen des Lärmschutzes nicht begründbar.</p>	<p>ist, kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen insbesondere ab einem Wert von 70 / 60 dB(A) in Betracht und nicht nur wenn diese Werte überschritten sind. Damit werden auch am Tag die Werte erreicht. Nach dem Kooperationserlass sind zudem auch Maßnahmen unterhalb von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht möglich. Maßgeblich ist die ortsübliche Zumutbarkeit.</p> <p>Nach dem Kooperationserlass verdichtet sich das Ermessen der Behörde bei einer großen Anzahl von Betroffenen über 70/60 dB(a) zum Einschreiten. Folglich besteht auch bei einer kleineren Anzahl z.B. von 11 Einwohnern ein Ermessensspielraum der Behörde.</p> <p>Eine Überschreitung der o.g. Werte liegt schon ab einem Wert von 60,1 dB(A) vor. Zudem entspricht die Rundung den Vorgaben der RLS-90.</p> <p>Die Abwägung im Berichtsentwurf (vgl. ausführlich Kapitel 2.9) berücksichtigt die Anzahl der Betroffenen, die Höhe der Belastung und die Verkehrsfunktion des jeweiligen Straßenabschnittes. Das Landratsamt erkennt, dass die Leistungsfähigkeit (und Funktion) der L205 durch die Beschränkung nicht beeinträchtigt wird. Ein Vergleich mit der B31 OD Hagnau ist allein aufgrund der wesentlich geringeren Verkehrsbelastung nicht möglich.</p> <p>Die Kartierung der LUBW weist im Übrigen 29 Betroffene tags und 43 Betroffene nachts über 70/60 dB(a) aus. Tags werden 5 und nachts 15 Betroffene über 75/65 dB(a) ermittelt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.1	Handwerkskammer Ulm	11.07.2014	vielen Dank für die erneute Beteiligung am Verfahren zur Aufstellung eines Lärmaktionsplans für die Gemeinde Bermatingen. Das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans für die Gemeinde Bermatingen wird weiterhin begrüßt und unterstützt.	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.2			Zur vorliegenden Grobkonzeption sind aus unserer Sicht derzeit keine Bedenken und Anregungen vorzubringen.	Wird zur Kenntnis genommen.
V.1	Regierungspräsidium Tübingen als höhere Straßenverkehrsbehörde	14.07.2014	Als höhere Straßenverkehrsbehörde geben wir folgende Stellungnahme ab: Zu 2.1.7: Die Zahl der in den Tabellen genannten Betroffenen, die über den Richtwerten von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegenden Lärmpegeln ausgesetzt sind, ist gegenüber dem ersten Entwurf 2013 um 7 tags bzw. 8 nachts angestiegen.	Die Veränderung der Betroffenenanzahlen resultiert aus einer Veränderung der Mehrfachreflexion in der Kartierung. Diese wurde an die Vorschläge im Heft 1082 Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik angepasst. Ein Hinweis findet sich in Kapitel 2.1.5 des Berichtes. Die Ausführungen zu § 45 StVO sind entgegen der Darstellung des Regierungspräsidiums in Kapitel 2.4 enthalten.
V.2			Zu 2.4 Zwingendes Recht: Die Ausführungen unter 2.4 zu den Voraussetzungen für verkehrsrechtliche Maßnahmen sind nicht vollständig. Nach § 45 Abs.1 S.2 Nr.3 i.V.m. Abs.9 S.2 Straßenverkehrsordnung ist für Einschränkungen des fließenden Verkehrs Voraussetzung, dass eine <u>Gefahrenlage</u> besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung <u>erheblich</u> übersteigt.	
V.3			Entgegen der Darstellung im Lärmaktionsplan kann der Gefahrenbegriff nicht von jeder Gemeinde selbst festgelegt werden. Es handelt sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der gerichtlich voll nachprüfbar ist.	

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.4			<p>Nach dem Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 23. März 2012 zur "Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung" ist von einer erheblichen Gefahrenlage auszugehen, wenn die nach RLS90 umgerechneten Werte 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) nachts überschreiten. Wenn eine solche Gefahrenlage besteht, also diese Richtwerte überschritten sind, hat die Gemeinde Ermessen, welche Maßnahmen sie dagegen ergreifen will. Bei ihren Überlegungen hat sie auch die Verkehrsbedeutung der Straße einzubeziehen. An der als Beispiel zitierten B 31 in Freiburg lagen die Lärmpegel weit</p>	<p>recht umzusetzen sind (§ 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG), muss das Fachrecht auch im Lichte des Europarechts ausgelegt und angewendet werden. Legt die Gemeinde Auslösewerte fest, deren Überschreitung sie nach den besonderen örtlichen Verhältnissen als Gefahrenlage qualifiziert, sind unbestimmte Rechtsbegriffe des nationalen Rechts im Lichte dieser Wertung und des Europarechts auszulegen und anzuwenden.</p> <p>Die Straßenbauverwaltung begründet die Planungen zur Ortsumfahrung sowohl mit unzureichenden Verkehrsverhältnissen und ihren negativen Erscheinungsformen als auch mit der Notwendigkeit zur Sicherung der Lebensqualität in der Ortsdurchfahrt. Nach dem Kooperationserlass des Landes können strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen selbst unter 70/60 dB(a) vorgesehen werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss. Allein die Planungen der Straßenbauverwaltung indizieren, dass diese Voraussetzung erfüllt ist.</p> <p>Der Kooperationserlass ist der Gemeinde Bermatingen bekannt.</p> <p>Der Erlass selbst sieht vor, dass Maßnahmen unterhalb von 70 dB(A) am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht möglich sind. Maßgeblich ist die ortsübliche Zumutbarkeit. Diese kann die Gemeinde mit ihren ausgewählten Auslösewerten beeinflussen (kommunale Planungshoheit).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.5			über den Richtwerten. Der Management-Ansatz der Umgebungslärm-Richtlinie, nach dem hier Auslösewerte gewählt wurden, die deutlich unter der auch von der Rechtsprechung bei 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts definierten Gefahrengrenze liegen, kann daher keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtlichen -Anordnungen erzeugen.	Die Auslösewerte von 65 dB(A) L _{DEN} und 55 dB(A) L _{night} gehen auf den Kooperationserlass zurück. Die fachgesetzliche Gefahrengrenze ist im Lichte der UmgebungslärmRL und des LAP zu bestimmen. Dabei geht es um die Minderung des Umgebungslärms, nicht allein um Gefahrenabwehr. Im Übrigen können nationale Verwaltungsvorschriften im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen.
V.6			2.6.2.7 Bauleitplanung - Festsetzungen: Wo Baugebiete an vorhandenen Straßen geplant werden, ist Schallschutz durch die im BauGB vorgesehenen Instrumente vorzusehen. § 9 Abs.1 Nr.11 BauGB gibt nicht die Möglichkeit, Fahrverbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen für Straßen außerhalb des überplanten Gebiets festzusetzen. Für Straßen innerhalb des Baugebiets können Beschränkungen, die eine Einschränkung der Widmung bedeuten wie z.B. Verkehrsverbote, im Bebauungsplan nur festgesetzt werden, wenn die Straße neu gebaut wird und der Straßenbaulastträger zustimmt. Für bestehende Straßen kann eine Verkehrsbeschränkung durch Bebauungsplan nicht vorgenommen werden, da Änderungen von durch Bebauungsplan geplanten Straßen nur in einem Planfeststellungsverfahren möglich sind (§ 37 Abs.3 S.2 StrG).	Zutreffend ist, dass vorhandene Straßen außerhalb des überplanten Bereichs nicht durch den Bebauungsplan verkehrlich beschränkt werden können. Diese Aussage beinhaltet der Absatz auch nicht. Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg können auf § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB nächtliche Fahrverbote aus städtebaulichen Gründen zum Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung auf einer im Bebauungsplan festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche festgesetzt werden (VGH BW, Urt. v. 08.03.2005 – 5 S 551/02 – juris Rn. 22). Diese wirkt wie eine Widmungsbeschränkung nach § 5 Abs. 3 S. 2 StrG.
V.7			Zu 2.9 Auswahl der einzelnen Maßnahmen an den Lärmschwerpunkten: Entsprechend den Ausführungen oben zu 2.4 sind verkehrsrechtliche Beschränkungen des fließen-	Gemäß dem Kooperationserlass sind auch Maßnahmen unterhalb der sog. Maßnahmenwerte von 70 dB(A)

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.8			<p>den Verkehrs, also Geschwindigkeitsbeschränkungen, nur bei einer erheblichen Gefahrenlage zulässig, also wenn die in RLS-90-Werte umgerechneten Lärmpegel über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts liegen.</p> <p>Bei Betrachtung der Gebäudelärmkarten zeigt sich, dass die Werte tagsüber nur zwischen der Einmündung der K 7749 und dem Gebäude Markdorfer Straße 12 überschritten sind und nachts zwischen der Salemer Straße 18 und der Markdorfer Straße 16. Der Schwerpunkt der Überschreitungen liegt zwischen der Einmündung der K 7749 in die L 205 und der Einmündung Autenweiler Straße.</p> <p>Eine Reduzierung auf der kompletten derzeit vorgesehenen Strecke wird folglich nicht in Betracht kommen.</p>	<p>am Tag und/oder 60 dB(A) in der Nacht möglich. Maßnahmen unterhalb dieser Werte sind somit nicht ausgeschlossen. Maßgeblich dafür ist die ortsübliche Zumutbarkeit. Auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten lediglich „Orientierungswerte“. Gesetzlich verbindliche „Grenzwerte“ für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gibt es nicht.</p> <p>Im festgesetzten Bereich der Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h zwischen Salemer Straße 40 und Markdorfer Straße 24 (Abschnittslänge ca. 950 m) sind insgesamt 50 Gebäude mit Lärmpegeln zwischen 56 und 63 dB(a) betroffen. Eine Abgrenzung ausschließlich auf die Gebäude über 60 dB(a) nachts (70 dB(a) ganztags) erscheint unter Berücksichtigung der Vorgaben des Kooperationserlasses nicht sinnvoll, da eine Vielzahl von Menschen zusätzlich geschützt werden können. Der Erlass ermöglicht ausdrücklich auch strassenverkehrsrechtliche Maßnahmen unterhalb 70/60 dB(a). Dies gilt umso mehr, als dass es sich westlich der Salemer Straße 18 und östlich der Markdorfer Straße 16 um keine Neuausweisung eines geschwindigkeitsbeschränkten Bereichs, sondern um eine Arrondierung handelt, bei der eine Vielzahl weiteren Betroffener mit hohen Lärmbelastungen zusätzlich geschützt werden können.</p>
VI.1	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	15.07.2014	<p>der Regionalverband begrüßt den sehr fundiert und allgemeinverständlich aufbereiteten Lärmaktionsplan der Gemeinde Bermatingen. Da der Regionalverband im Rahmen der "Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung" in die Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden ist, sind ihm die Prozesse und Wege der Aufbereitung und der Lösungsfindung geläufig.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VI.2			Aus regionaler Sicht ist positiv hervorzuheben, dass die verkehrsverlagernden Effekte der gewählten Maßnahmen des Lärmaktionsplans Bermatungen von einem Gutachter detailliert untersucht und in der Abwägung der Gemeinde Bermatungen entsprechend berücksichtigt wurden. Durch die identische Vorgehensweise der benachbarten Kommunen, die ebenfalls einen Lärmaktionsplan aufstellen, ist gewährleistet, dass das Problem Lärm nicht "verschoben" wird, sondern im regionalen Einverständnis gelöst wird.	Wird zur Kenntnis genommen.
VI.3			Anregungen oder Bedenken werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.1	Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger	23.07.2014	<p>Als Straßenbaulastträger:</p> <p>Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen, wird, soweit das Regierungspräsidium Straßenbaulastträger ist, nur möglich sein, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> - eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, 	<p>Nach der UmgebungslärmRL haben die Mitgliedstaaten harmonisierte Lärmindizes und Methoden zur Bewertung des Wertes eines Lärmindex zu erstellen. Da die RLS-90 diesen Vorgaben nicht entspricht, hat die Bundesrepublik Deutschland hierfür gem. § 47f Abs. 1 S. 1 Nr. 2 BImSchG i.V.m. § 5 Abs. 1 S. 2 Nr. 1 der 34. BImSchV die „vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen (VBUS)“ entwickelt. Diese Berechnungsmethode basiert auf der RLS-90 und wurde den Vorgaben der UmgebungslärmRL entsprechend angepasst. Werden auf Grund der nach VBUS europarechtskonform ermittelten Werte Maßnahmen festgelegt, sind diese für die betroffenen Verwaltungsträger bindend. Eine erneute „Rückrechnung“ der Pegelwerte nach RLS-90 durch die Gemeinden wäre somit mit den Vorgaben der UmgebungslärmRL nicht zu vereinbaren.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.2			<ul style="list-style-type: none"> - im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden, 	<p>Zudem sind die Lärmsanierungswerte durch das Verkehrslärmschutzpaket II um 3 dB(A) auf 67/57 dB(A) abgesenkt worden.</p> <p>Die VLärmSchR 97 ist eine Verwaltungsvorschrift und hat als solche eine nur eingeschränkte Bindungswirkung. Als Verwaltungsvorschrift ist sie nicht geeignet, zeitlich nachfolgendes parlamentarisches Bundesrecht, das in Umsetzung gemeinschaftsrechtlichen Sekundärrechts ergangen ist, inhaltlich zu auszugestalten. Im Übrigen sind die Lärmsanierungswerte durch das Verkehrslärmschutzpaket II um 3 dB(A) auf 67/57 dB(A) abgesenkt worden.</p>
VII.3			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. 	<p>Nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG sind Maßnahmen, die Lärmaktionspläne festlegen, durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger öffentlicher Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchzusetzen, wenn es sich nicht um planerische Maßnahmen handelt. Wenn die Gemeinde in ihrem Lärmaktionsplan eine „einfache“ Maßnahme rechtsfehlerfrei festgelegt hat, gibt es keinen „Haushaltsvorbehalt“. Die Kosten der Maßnahme sind jedoch ein gewichtiger Belang für die Gemeinde bei der für die Auswahl der Maßnahmen vorzunehmenden Abwägung. Die Kosten der Maßnahmen werden dabei berücksichtigt.</p>
VII.4			<p>Es ist zutreffend, dass die Umrechnung der Lärmpegel, die nach VBUS errechnet wurden, in RLS-90 Werte nicht von der Gemeinde vorzunehmen ist.</p> <p><u>Es handelt sich bei allen genannten Punkten um den Hinweis, dass der Straßenbaulastträger prüfen muss, ob für die Umsetzung der Maßnahmen die Voraussetzungen nach den für ihn geltenden</u></p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.5			<p><u>Rechtsgrundlagen erfüllt sind.</u></p> <p>Voraussetzung für straßenbauliche Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes ist, dass die Lärmsanierungswerte überschritten sind. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt entsprechend der Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS 90).</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.6			<p>Zur Verbindlichkeit der in einem Lärmaktionsplan festgesetzten straßenbaulichen Maßnahmen für einen Straßenbaulasträger, der nicht mit der aufstellenden Kommune identisch ist, wird auf das im LAP zitierte Rundschreiben des MVI vom 23.03.2012 verwiesen. Straßenbaumaßnahmen, die im Lärmaktionsplan festgelegt werden, sind von der Straßenbauverwaltung im Entscheidungsprozess zu berücksichtigen.</p>	Stellen sich Straßenbaumaßnahmen als „einfache“ Maßnahmen i.S.d. §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BlmSchG dar, sind sie von den zuständigen Behörden nach dem einschlägigen Fachrecht umzusetzen. Planfeststellungs- oder plangenehmigungsbedürftige Maßnahmen sind zu berücksichtigen, §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BlmSchG.
VII.7			<p><u>Zur Auswertung der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung vom 23.05.2013</u></p> <p><u>Zu Tabelle 1 Verkehrsbelastungen LAP Bermatingen:</u></p> <p>In Tabelle 1 sollten aus Gründen der Nachvollziehbarkeit der verwendeten Eingangsdaten für die schalltechnische Berechnung auch die Schwerverkehrsanteile, aufgeteilt auf die drei Zeitbereiche "night, day, evening" sowie die zugrunde gelegten zulässigen Geschwindigkeiten aufgeführt werden.</p> <p>Die Anregungen aus der 1. Stellungnahme vom 02.07.2013 wurden umgesetzt. Die Tabelle 1 wurde entsprechend ergänzt. In der Abbildung 7 wurden die zulässigen Geschwindigkeiten einge-</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.8			<p>tragen. Etwas ungewöhnlich erscheint die zulässige Geschwindigkeit am Ortsausgang von Ahausen (K 7749) in Richtung Bermatingen mit 85/75 km/h.</p> <p><u>Zu Tabelle 2 Bewertung von Pegelbereichen:</u> Die in Tabelle 2 beschriebenen Hintergründe zur Bewertung der Pegelbereiche sind für Bürger weiterhin schwer verständlich. Es ist auch nicht ersichtlich, dass für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen andere Grenzwerte als bei Neubau gelten. Gem. 16. BImSchV sind die Vorsorgewerte nur bei Neubau oder bei wesentlicher Änderung von Straßen unmittelbar anwendbar.</p> <p>Die Tabelle 2 wurde geringfügig korrigiert. Im Bericht wird aber auch darauf hingewiesen, dass bei der Aufstellung der Lärmaktionspläne im Hinblick auf die Verbesserung der Lärmsituation keine verbindlichen Immissionsgrenzwerte festgelegt werden. Den Gemeinden werden für die Umsetzung der Maßnahmen auch keine besonderen Fachkompetenzen eingeräumt. Alle Fachbehörden behalten nach wie vor ihre jeweiligen Kompetenzen, die weiterhin auf der gleichen gesetzlichen Grundlage wie bisher gelten.</p>	<p>Dies resultiert aus einer unterschiedlichen Geschwindigkeitsregelung zwischen den beiden Fahrrichtungen: In Fahrtrichtung Bermatingen 100 km/h, in Fahrtrichtung Ahausen 70 km/h, im Mittel 85 km/h. Wird im endgültigen Plan besser dargestellt bzw. beschrieben.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
VII.9			<p><u>Zu Tabelle 3 und 4:</u> Ein Vergleich der Tabellen 3 und 4 zeigte, dass die Modifizierung der Tabelle zu einer unrealistischen Steigerung der Zahl der Belasteten führte.</p> <p>Die textliche Ergänzung im Bericht der Förmlichen Beteiligung zu der Tabelle 3 und Tabelle 4, dass für die Identifizierung der Lärmschwerpunkte und für die Abwägung der Lärminderungsmaßnah-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.10			<p>men die nach Tabelle 3 ermittelten Betroffenen-zahlen maßgeblich sind und dass die Tabelle 4 lediglich veranschaulicht, wie viele Menschen insgesamt in verlärmten Gebäuden wohnen, ist hilfreich und verständlich.</p> <p>Allgemeines zu den lärmtechnisch verbesserten Straßenbelägen: Für die im Bereich der L 205 (Salemer und Markdorfer Straße, Abschnitt 2.9.3 und 2.9.4) vorgesehenen lärmtechnisch - verbesserten Straßenbeläge gilt nach gültiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass für entsprechende Fahrbahnbeläge gesicherte Erkenntnisse des Straßenbaus vorliegen müssen, die in der Regel eine erfolgreiche Erprobung für den anzuwendenden Geschwindigkeitsbereich voraussetzen. Damit scheidet Lösungsmöglichkeiten, die derzeit "lediglich" in der Wissenschaft diskutiert werden („Stand der Wissenschaft") und sich noch in der Erprobung befinden, zumindest solange aus, wie noch keine Zertifizierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgt ist.</p>	<p>Wird berücksichtigt (BVerwG, Beschl. v. 05.09.2008 – 9 B 10/08 – juris Rn. 4). Im Entwurf ist auf der L 205 der Einsatz einer „lärmoptimierten Asphaltdeckschicht“ vorgesehen. Ein ganz bestimmter Fahrbahnbelag ist nicht vorgesehen. Im Zeitpunkt des turnusmäßigen Austauschs ist der Asphalt einzubauen, der dann dem neuesten Stand der Technik entspricht und mit verhältnismäßigem (Kosten-)Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirkt. Eine Anregung für den Einbau einer lärmoptimierten Asphaltdeckschicht besteht auch für die Rechengebiete Gehrenbergstraße, Ahausener Straße, Autenweiler Straße und Heiligenbergstraße.</p>
VII.11			<p>Die Straßenbauverwaltung prüft bei der nächsten Belagserneuerung, ob lärmtechnisch verbesserte Straßenbeläge auf innerörtlichen Straßen (v = 50km/h) zugelassen sind und diese per Erlass eingebaut werden dürfen.</p> <p>2.10.2 Maßnahmen des Verkehrskonzeptes der Gemeinde Bermatingen</p>	<p>Erlass MVI vom 21.03.2013, AZ 23-3911.70/60 „Grundsätzlich ist auch innerorts eine Lärmsanierung mittels des Einbaus eines höher lärmabsorbierenden Belags möglich. Aufgrund der bisher noch geringen Erfahrung z. B. mit einem Belag LOA 5D wird gebeten, falls erhebliche Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte über 67 dB(A) / 57 dB(A) vorliegen und passiver/aktiver Lärmschutz nicht möglich bzw. unwirtschaftlich ist, eine Belagssanierung als Pilotstrecke beim MVI zu beantragen.“</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.12			<p>Die Gemeinde Bermatingen schlägt als flankierende Maßnahmen des Lärmaktionsplans eine Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Bermatingen (L 205) in Form von baulichen Maßnahmen vor.</p> <p><u>Hierzu zählen nach Abschnitt 2.10.2.2 auch eine Verengung und Reduzierung der Fahrbahnbreite (weiterhin vorgesehen sind der Bau einer Mittelinsel, Wegfall einer Linksabbiegespur usw).</u></p> <p>Nach §3 Landesstraßengesetz (LStrG) sind Landesstraßen (Abs. 1) Straßen, die innerhalb des Landesgebietes untereinander oder zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr dienen oder zu dienen bestimmt sind.</p> <p>Maßnahmen, durch die die Verkehrsfunktion der Straße beeinträchtigt wird, können nur durchgeführt werden, wenn es sich um eine Gefahrenstelle (Unfallschwerpunkt) handelt und diese mit der vorgesehenen baulichen Maßnahme beseitigt und verbessert werden kann.</p>	Eine Beeinträchtigung der Verkehrsfunktion der Straße ist nicht gegeben.
VII.13			<p>Die Ortsumfahrung Bermatingen befindet sich derzeit im Planfeststellungsverfahren. Durch Realisierung der Ortsumfahrung verändert sich auch die Verkehrsbedeutung der Ortsdurchfahrt Bermatingen. Die Ortsdurchfahrt kann abgestuft und in eine Gemeindestraße umgewidmet werden. Baulastträger der Ortsdurchfahrt ist dann die Gemeinde Bermatingen. Bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung in der Ortsdurchfahrt Bermatingen obliegen dann der Gemeinde Bermatingen und sind somit auch besser umsetzbar.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.