

Stellungnahmen der Öffentlichkeit zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I	Bürger 1	10.06.2013	Vorschlag und Bitte bei einer Realisierung des Zebrastreifens vor dem Gasthof Adler: Die Ampel für die Fahrzeuge aus Richtung Salem kommend sollte kurz nach der Brücke über den Dorfbach aufgestellt werden. Damit wäre die Vibration beim Anfahren der LKWs für mein Haus und auch für das Rathaus etwas abgeschwächt.	Dieser Aspekt wird innerhalb des Verkehrskonzeptes behandelt.
II.1	Bürger 2	02.07.2013	<p>Unter der Berücksichtigung, dass die Gemeinden Markdorf, Bermatingen und Salem gleichzeitig Lärmaktionspläne bearbeiten, bieten sich gemeindeübergreifende Lösungen an:</p> <p>Eine nächtliche Schwerverkehrssperrung vom Knoten L200/L205 bei Lippertsreute bis zum Westeingang Markdorf. Das entlastet Rickenbach, Stefansfeld, Neufrach, Bermatingen und Markdorf-West. Was für die L201 in Heiligenberg seit Jahren möglich ist, sollte unter den neuen Lärmschutzanforderungen für eine weit größere Bürgerzahl auch möglich sein. Der weiträumige SV-Transit ÜB-Lindau bzw. ÜB-RV braucht diese Hinterland-Ausweichstrecke nicht, weil die B31/B30 über FN und die B31/B33 über Markdorf nachts nicht überlastet sind. (Altheim, Weildorf, Wittenhofen, Untersiggingen, Urnau bis Neuhaus würden ähnlich profitieren, wenn diese Route ebenfalls eine nächtliche SV-Sperrung erhielte. Unsere Gewerbegebiete Ahausen/Widemann und Neufrach können nachts immer noch von der B33 in Ittendorf angefahren werden. Dazu gehört natürlich auch, dass es auf den Durchfahrten Ahausen – Buggensegel</p>	Im September 2013 fand ein erstes Gespräch zur Abstimmung der Lärmaktionspläne im westlichen Bodenseekreis unter Leitung des Landratsamtes statt. Voraussichtlich werden weitere Beratungen mit dem Ziel eines regional abgestimmten Lärmminderungskonzeptes folgen.

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.2			<p>überwachte 50er bzw. später 40/30er Zonen gibt.)</p> <p>Nachdem es die Neufracher Bahnunterführung gibt und die K 7759 Neufrach-Buggensegel massiv ausgebaut wurde (Eröffnung in Kürze), bietet es sich geradezu an, die L205 Neufrach-Bermatingen-Markdorf auch ganztägig für den SV mit "Anlieger frei" zu sperren. Auch dazu gehört natürlich, dass es auf den Durchfahrten Ahausen – Buggensegel überwachte 50er bzw. später 40/30er Zonen gibt. Diese Strecke wird heute schon vom Neufracher Gewerbeverkehr angenommen, weil sie nach Osten deutlich bequemer ist als über Neufrach-Bermatingen-Markdorf. Den Ahausenern würde im übrigen ein Zubringer-Schwerverkehr zu einer Bermatinger OU über ihre Gehrenbergsstraße noch deutlich schmerzhafter aufstoßen als die angeführte Durchleitung nach Ittendorf. (Und zur Entlastung von Ittendorf bietet sich mittelfristig die nördliche, direkte Arrondierung der K7760 an die B33 an.)</p>	Siehe Wertung unter II.1
II.3			<p>Wenn im Rahmen der Lärmaktionsplanungen 30er oder 40er Zonen erwartet werden, ist es vom Bürger nicht zu viel verlangt, wenn heute schon die Überwachungen für die wirkungsvolle Durchsetzung der 50 km/h installiert werden. Ich habe für die Bürgerinitiativen vielfache Wochenmessungen gemacht, die eindeutig viel zu schnelle nächtliche Schwerverkehrs-Durchfahrten dokumentieren. Entsprechende Ausdrücke gingen Ihnen zeitnah zu.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
II.4			Es wird angefragt, ob zu den Punkten 1. - 3. eine konstruktive Abstimmung und Diskussion an den Rathaustischen in Bermatingen und Salem erwartet werden kann.	Siehe Wertung unter II.1
III.1	Bürgerinitiative Bermatingen-Ahausen für ein umweltverträgliches Verkehrskonzept e.V.	20.06.2013	Sind bestrebt, einen umweltverträglichen und folglich lärmarmen Verkehr zu erreichen und dies mit möglichst effektivem Mitteleinsatz zu bewirken. Sehen den Schwerpunkt des lärmaktionsplanes ausschließlich bei den schnell durchsetzbaren und schnell wirksamen Maßnahmen.	Wird zur Kenntnis genommen.
III.2			Unabdingbar sind daher die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h tags und nachts entlang der L205 sowie die strikte Überwachung dieses Tempolimits. Die Argumentation „Überwachungstechnik zahlt die Gemeinde, die Bußgelder kassiert der Kreis“ ist nicht stichhaltig, denn Tempolimits ohne Überwachung sind nichts wert. Alle Bürger Bermatingens sind auch Bürger des Landkreises und dessen Einnahmen kommen somit auch wieder ihnen zugute. Ein Überwachungsgerät (einschließlich Scheingeräten) kann bereits heute die Einhaltung der 50 km/h gewährleisten. Es wird Entschlossenheit zur Einführung der 30 km/h-Beschränkung gewünscht sowie den Mut, die Freiheit der Verkehrs-Rüpel durch Tempoüberwachung einzuschränken, die mit ihrer Raserei den Bürgern Bermatingens und Ahausens die Ruhe rauben.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
III.3			Weitere zur Lärminderung und Verkehrsberuhigung angedachte Maßnahmen werden im Rahmen des Verkehrskonzeptes angesprochen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.1	CDU Bermatingen	03.07.2013	<p>Bisher ist man in Bermatingen davon ausgegangen, dass mit einer baldigen Realisierung des Baus der Ortsumfahrung gerechnet werden kann und damit die erwartete Verkehrsentslastung eintreten würde. Die Planung für die L 205 neu (Ortsumfahrung) wurde noch zu Zeiten des damaligen Verkehrsministers und CDU-Landtagsabgeordneten Ulrich Müller vorangebracht, aber seit dem Regierungswechsel durch Grün-Rot herrscht Stillstand.</p> <p>Die Planunterlagen für diese Straße liegen beim Regierungspräsidium in Tübingen. Als nächster Schritt müsste das Anhörungsverfahren erfolgen, damit das Planungsfeststellungsverfahren eingeleitet werden könnte, aber das Regierungspräsidium sendet keinerlei Signale in diese Richtung aus.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Das Planfeststellungsverfahren läuft seit 2009</p>
IV.2			<p>Umso wichtiger ist die Lärmaktionsplanung, bei der auf Basis der Umgebungslärmrichtlinie der Europäischen Union, Gemeinden mit hohem Lärm verpflichtet sind, diesen durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.3			<p>Mit der steigenden Verkehrsbelastung, die sich besonders beim Berufs- und Durchgangsverkehr bemerkbar macht, hat der Verkehrslärm auf der L 205 merklich zugenommen.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.4			<p>Der Bau der Umgehungsstraße Bermatingen ist dringender denn je, da der Verkehr infolge der Bevölkerungszunahme und aufgrund der Bautätigkeit in den benachbarten Orten weiter zunimmt und dazu beiträgt, das Verkehrsaufkommen bzw. den Durchfahrtsverkehr in der Ortsdurchfahrt zu steigern.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Betroffene	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IV.5			<p>Durch den Bau einer Umgehungsstraße, die sich bereits über ein Jahrzehnt in der Planung befindet und endlich einmal zum Abschluss gebracht werden sollte, könnte für Bermatingen in der Ortsdurchfahrt eine Idylle entstehen. Die historischen Bauten, die sich überwiegend im Bereich der Ortsdurchfahrt befinden und sich unmittelbar neben der L 205 aufreihen, könnten in ihrem Zustand verbessert und erhalten werden. Allein der Erhaltungsaufwand durch die Eigentümer geht über das Zumutbare weit hinaus und bleibt im Wesentlichen an diesen hängen.</p> <p>Die Gemeinde könnte sich bei der prognostizierten Verkehrsentlastung als Erholungsort weiter entwickeln und insgesamt eine Aufwertung erfahren.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Umsetzung dieses Vorhabens steht allerdings außerhalb der kommunalen Planungshoheit im Zuge der Lärmaktionsplanung. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Straßenbauverwaltung.</p>

Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Dienststellen zum frühzeitigen Beteiligungsverfahren

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.1	Gemeinde Hagnau am Bodensee	28.05.2013	herzlichen Dank, dass Sie die Gemeinde Hagnau frühzeitig an der Lärmaktionsplanung der Gemeinde Bermatingen beteiligen. Insbesondere die Forderung nach einem raschen Bau der B31 neu und des nachgelagerten Landesstraßennetzes auf Markung der Gemeinde Bermatingen im Rahmen des Planungsfalls 7.5 stellt für beide Kommunen eine wirksame Reduzierung des Verkehrslärms in Aussicht und wird von der Gemeinde Hagnau begrüßt. Eine deutliche Benennung der Baumaßnahme in Ihrem Lärmaktionsplan möchten wir anregen.	Wird geprüft und zur Kenntnis genommen.
I.2			Der Lärmaktionsplan der Gemeinde Bermatingen wird eigenverantwortlich. Dennoch wird auf das interkommunale Vorgehen der Gemeinden aus der 1. Stufe verwiesen (2.2.1 IKAG LAP und Nachhaltigkeitsstrategie des Landes). Die gute Erfahrung der Gemeinde Hagnau war es, dass beim Erstellen des Plans dieser gemeinsame Ansatz helfen kann und die Ausgewogenheit der Planung in einer Raumschaft verbessert wird. Gerade einzelne Maßnahmen können immer auch verkehrsverlagernde Effekte haben und sollten z.B. über ein gemeinsames Verkehrsmodell oder Monitoring-Verfahren untersucht und überwacht werden.	Im September 2013 fand ein erstes Gespräch zur Abstimmung der Lärmaktionspläne im westlichen Bodenseekreis unter Leitung des Landratsamtes statt. Voraussichtlich werden weitere Beratungen mit dem Ziel eines regional abgestimmten Lärmreduzierungskonzepts folgen.
I.3			Der unter 2.7 beschriebenen Maßnahmen sind nachvollziehbar. Vorsorglich möchten wir darauf hinweisen, dass verkehrsverlagernde Effekte der Maßnahmen im Vorfeld durch ein regionales Verkehrsmodell untersucht und später durch ein Monitoring überwacht werden müssen. Verlagerungen über einem dB/A-Lärm mehr sollten nicht	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
I.4			ausgelöst werden. Wir bitten an der weiteren Planung beteiligt zu werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (förmliches Beteiligungsverfahren).
II.1	Gemeinde Deggenhausertal	28.05.2013	Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung der Gemeinde Bermatingen, insbesondere im Verlauf der Landesstraße L 205, sieht man die Notwendigkeit für die Gemeinde, die Belastungen für die betroffenen Bürger zu reduzieren. Dies auch vor dem Hintergrund, dass die Realisierung der Südumfahrung Bermatingen / Markdorf derzeit nicht absehbar ist.	Wird zur Kenntnis genommen.
II.2			Eventuelle lärmindernde Maßnahmen bittet man so umzusetzen, dass keine wesentlichen Verkehrsverlagerungen in die Gemeinde Deggenhausertal stattfinden. Hier wäre insbesondere die „Hinterlandtrasse“ L 204 zu nennen, die die Bürger von Urnau auf Grund der engen und unübersichtlichen Ortsdurchfahrt stark belastet.	Wird im weiteren Verfahrensablauf berücksichtigt.
III	Gemeindeverwaltungsverband Markdorf, Baurechtsamt	06.06.2013	Keine Bedenken erhoben.	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.1	Stadt Meersburg	06.06.2013	Begrüßt die vorgesehene Aufstellung des Lärmaktionsplanes.	Wird zur Kenntnis genommen.
IV.2			Eine unmittelbare Betroffenheit der Stadt Meersburg ist nicht gegeben.	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
V.1	DB Services Immobilien GmbH	12.06.2013	Gegen den Bebauungsplan bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht hinsichtlich der TöB-Belange keine Einwendungen.	Wird zur Kenntnis genommen. Es handelt es sich hier nicht um einen Bebauungsplan sondern um einen Lärmaktionsplan.
V.2			Es wird darum gebeten, die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzustellen und an weiteren Verfahren zu beteiligt zu werden.	Wird zur Kenntnis genommen. Eine weitere Beteiligung erfolgt im Rahmen der 2. Beteiligungsrunde (förmliches Beteiligungsverfahren).
VI.1	Stadtverwaltung Markdorf	13.06.2013	Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes wird seitens der Stadt Markdorf begrüßt. Die Stadt Markdorf erhebt gegen die Planung keine Bedenken.	Wird zur Kenntnis genommen.
VI.2			Es wird davon ausgegangen, dass sich aus der Planung keine nachteiligen Auswirkungen für die Stadt Markdorf ergeben.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.1	Polizeidirektion Friedrichshafen, Führung und Einsatzstab	17.06.2013	Die Straßenverkehrsbehörden sind durch § 45 Abs. 1 Ziff. 3 StVO dazu ermächtigt, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen des vorliegenden Grobkonzepts basieren auf dieser Rechtsvorschrift. Die Stellungnahme beschränkt sich daher auf diese Rechtsgrundlage, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufgrund anderer Tatbestände des § 45 StVO nicht vorliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.2			Verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen können nicht mit bloßen Grenzwertüberschreitungen begründet werden. Es bedarf hierfür der gründlichen Untersuchung und Abwägung der Folgen verkehrsrechtlicher Maßnahmen, z. B. hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das übrige Straßennetz, ihrer Wirksamkeit sowie ihrer Durchsetzbarkeit.	Diese Aspekte werden im Rahmen der Abwägung der Maßnahmen geprüft werden. Gesetzliche „Grenzwerte“ für ein Einschreiten nach § 45 Abs. 1 Ziff. 3, Abs. 9 StVO gibt es nicht. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten lediglich Orientierungswerte, die auf die Lärmaktionsplanung nicht ohne weiteres anwendbar sind. Von diesen Orientierungswerten darf auch nach unten abgewichen werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.3			Der in dem Bericht vertretenden Rechtsauffassung zu Lärmaktionsplänen, die inhaltlich der bereits zuvor bei den Lärmaktionsplänen anderer Städte und Gemeinden vertretenen Rechtsauffassung entsprechen. Hierzu weisen wir darauf hin, dass wir diesen Auslegungen nicht in allen Details beipflichten können.	Wird zur Kenntnis genommen.
VII.4			Es wird zur Kenntnis genommen, dass - abweichend von den in der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft für Lärmaktionsplanungen (IKAG) vereinbarten Grenzwerten von 70/60 dB(A) - als Auslösewerte 65/55 dB(A) festgelegt wurden. Hiergegen bestehen keine Einwendungen. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass diese Werte jeweils um 5 dB(A) unterhalb der vom Regierungspräsidium Tübingen als Begründung für verkehrsbeschränkende Maßnahmen festgesetzten Schwellen liegen.	Die Absenkung der Auslösewerte auf 65/55 dB(A) geht auf den Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 zurück. Er empfiehlt, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird, auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen Lärmpegel L_{den} von 65 dB(A) oder L_{Night} 55 dB(A) erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte; vgl. Seite 2 unter A.). Der Lärmaktionsplan setzt diese Empfehlung um. Als sog. Maßnahmenwerte sieht der Kooperationserlass 70 dB(A) LDEN und 60 dB(A) Lnight. Maßnahmen unterhalb dieser Werte sind dadurch aber nicht ausgeschlossen
VII.5			Für das Gemeindegebiet wird die L205 als Lärmschwerpunkt in drei Abschnitte unterteilt ausgewiesen. Die Betroffenheiten mit Überschreitungen der bislang für verkehrsbeschränkende Maßnahmen zugrunde gelegten Grenzwerte von 60/70 db(A) sind gering (<i>siehe Tabelle auf Seite 2 der Stellungnahme</i>). Zudem weisen die Gebäude-lärmkarten mit Höchstwerten von 62 db(A) $L_{(night)}$ und 72 db(A) $L_{(den)}$ vergleichsweise geringe Überschreitungen aus. Die Polizeidirektion Friedrichshafen beschränkt ihre Stellungnahme auf die letztlich im LAP konkret genannten verkehrsrechtliche Maßnahmen .	Wird zur Kenntnis genommen. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Lärmkartierung / Betroffenheitsstatistik der LUBW für Bermatingen jeweils 16 Betroffene über 75 dB(a) L_{DEN} und 65 dB(a) L_{Night} ausweist. Vgl. zudem Wertung VII.2. Die grundsätzlichen Wertungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV schließen andere, fachlich begründete Wertungen nicht aus (Kooperationserlass v. 23.03.2012, S. 6.). Die Lärmaktionsplanung und ihr Managementansatz ermöglichen eine fachgesetzlich begründete, anderweitige Regelung. Die Maßnahme wird ggf. dementsprechend geprüft und begründet werden. Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VII.6			Den darüber hinaus genannten konzeptionellen und baulichen Überlegungen steht man grundsätzlich positiv gegenüber. Dies gilt auch für den vorgeschlagenen Einbau lärmoptimierten Asphalts. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass ihres Wissens bislang für keine Asphaltdecke eine lärmindernde Wirkung für Geschwindigkeiten unterhalb von 60 km/h rechtssicher nachgewiesen ist.	In einem Schreiben vom 21.03.2013 an die Regierungspräsidien verweist das MVI auf die Möglichkeit des innerörtlichen Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts SMA 8 oder AC 8 als Lärmsanierungsmaßnahme hin.
VII.7			Als verkehrsrechtliche Maßnahmen wird die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 oder 40 km/h) ganztägig oder nur zur Nachtzeit in den drei Bereichen der L 207 vorgeschlagen. Den Gebäudelärmkarten zufolge liegen die Lärmbelastungen bei maximal 72 db(A) $L_{(den)}$ und 62 db(A) $L_{(night)}$. Diese Lärmbelastungen in Verbindung mit den Betroffenenanzahlen erfordern eine eingehende Prüfung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Dies gilt sowohl für das Maß und die zeitliche Gültigkeit der Beschränkungen wie auch für deren räumliche Ausdehnung.	Wird im Rahmen des weiteren Verfahrensablauf geprüft. Es wird unterstellt, dass die L205 gemeint ist. Vgl. Wertungen zu VII.2 und VII.5. Die Maßnahme wird ggf. dementsprechend geprüft und begründet werden.
VII.8			Die Polizeidirektion Friedrichshafen ist sich der kommunalen Zielsetzungen zur Reduzierung der Lärmbelastungen bewusst und verkennt nicht deren kommunalpolitische Bedeutung. Zusammenfassend bestehen dagegen mit den hier vorliegenden Lärmbelastungen und Betroffenenanzahlen unter Hinweis auf den Zustimmungsvorbehalt des Regierungspräsidiums erhebliche Zweifel ob sich die vorgeschlagenen bzw. als möglich bezeichneten Geschwindigkeitsbeschränkungen in diesem Umfang hinlänglich begründen lassen.	Wird zur Kenntnis genommen. Das Ziel, den Umgebungslärm zu mindern, ist den Kommunen darüber hinaus europarechtlich und bundesrechtlich verbindlich vorgeschrieben. Sie sind zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen gesetzlich verpflichtet. Der Zustimmungsvorbehalt einer untergesetzlichen Verwaltungsvorschrift kann die unionsrechtlich geforderte und bundesgesetzlich ausgestaltete Bindungswirkung der §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG jedoch nicht aufheben. Auch die höhere Straßenverkehrsbehörde ist an die §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 BImSchG gebunden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
VIII.1	Regionalverband Bodensee-Oberschwaben	18.06.2013	Im Rahmen der Interkommunalen Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung ist der Regionalverband Bodensee-Oberschwaben in die regionale Bearbeitung des Themas Lärmaktionsplanung eingebunden.	Wird zur Kenntnis genommen.
VIII.2			Der Regionalverband begrüßt und unterstützt das Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplans (LAP) für die Gemeinde Bermatingen. Anregungen und / oder Bedenken zu dem sehr gut aufbereiteten Grobkonzept werden von Seiten des Regionalverbandes nicht vorgebracht	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.1	Landratsamt Bodenseekreis	26.06.2013	Die Straßenverkehrsbehörden sind durch § 45 Abs. 1 Nr. 3, Abs. 1 b Nr. 5 und Abs. 9 StVO i. V. m. Lärmschutz-Richtlinien-StV dazu ermächtigt, zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen Verkehrsbeschränkungen anzuordnen. Die verkehrsrechtlichen Maßnahmen des vorliegenden Grobkonzeptes basieren auf dieser Rechtsvorschrift. Wir beschränken unsere Stellungnahme auf diese Rechtsgrundlage, da die Voraussetzungen für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen aufgrund anderer Tatbestände des § 45 StVO nicht vorliegen.	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.2			Verkehrsrechtliche Anordnungen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen können nicht mit bloßen Grenzwertüberschreitungen begründet werden. Es bedarf hierfür der Untersuchung und Abwägung der Folgen verkehrsrechtlicher Maßnahmen, z. B. hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf das übrige Straßennetz, ihrer Wirksamkeit sowie ihrer Durchsetzbarkeit.	Diese Aspekte werden im Rahmen der Abwägung der Maßnahmen geprüft werden. Gesetzliche „Grenzwerte“ für ein Einschreiten nach § 45 Abs. 1 Ziff. 3, Abs. 9 StVO gibt es nicht. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV enthalten lediglich Orientierungswerte, die auf die Lärmaktionsplanung nicht ohne weiteres anwendbar sind. Von diesen Orientierungswerten darf auch nach unten abgewichen werden.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.3			Das vorliegende Grobkonzept enthält detaillierte rechtliche Ausführungen zu Lärmaktionsplanungen, die inhaltlich der bereits zuvor bei den Lärmaktionsplanungen anderer Städte und Gemeinden vertretenen Rechtsauffassung entsprechen. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass diesen Auslegungen nicht in allen Details beigepflichtet werden kann.	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.4			Es wird zur Kenntnis genommen, dass - abweichend von den in der IKAG (Interkommunale Arbeitsgemeinschaft für Lärmaktionsplanungen) vereinbarten Grenzwerten von 70/60 dB(A) - als Auslösewerte 65/55 dB(A) festgelegt wurden. Indes sind für verkehrsbeschränkende Maßnahmen die Grenzwerte 70/60 dB(A) nach RLS-90 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) bzw. den von VBUS (Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen) umgerechneten Werten mit Ab- und Zuschlägen entsprechend dem Erlass des Regierungspräsidiums Tübingen vom 12.11.2010 sowie dem Schreiben des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zum Thema "Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung" vom 23.03.2012 zu beachten.	Die Absenkung der Auslösewerte auf 65/55 dB(A) geht auf den Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 23.03.2012 zurück. Darin wird empfohlen, bei der Beurteilung, ob und wo ein Lärmaktionsplan aufgestellt wird (Lärmprobleme und Lärmkonflikte), auf jeden Fall die Bereiche zu betrachten, in denen Lärmpegel L_{den} von 65 dB(A) oder L_{night} 55 dB(A) erreicht oder überschritten werden (Auslösewerte; vgl. Seite 2 unter A.). Der Lärmaktionsplan setzt diese Empfehlung um. Als sog. Maßnahmenwerte sieht der Kooperationserlass 70 dB(A) LDEN und 60 dB(A) L_{night} . Maßnahmen unterhalb dieser Werte sind dadurch aber nicht ausgeschlossen. Auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV und das Rundschreiben des RP Tübingen enthalten lediglich „Orientierungswerte“. Gesetzlich verbindliche „Grenzwerte“ für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen gibt es nicht.
IX.5			Für das Gemeindegebiet wird die L 205 als Lärmschwerpunkt in drei Abschnitte unterteilt ausgewiesen. Die Betroffenheiten mit Überschreitungen der bislang für verkehrsbeschränkende Maßnahmen zugrunde gelegten Grenzwerte von 60/70 dB(A) sind gering. Zudem weisen die Gebäude-lärmkarten mit Höchstwerten von 61 dB(A) $L_{(night)}$ und 71 dB(A) $L_{(den)}$ vergleichsweise geringe Überschreitungswerte aus (vgl. Tabelle 7, Seite 22). Betroffenheiten mit Überschreitungen der bis-	Wird zur Kenntnis genommen. Die genannten „Grenzwerte“ sind Orientierungswerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV. Die angegebenen Werte beziehen sich auf die Salemer Straße 8. Am Gebäude Salemer Straße 12 werden Pegel von von 62 dB(A) $L_{(night)}$ und 72 dB(A) $L_{(den)}$ ermittelt. Überschreitungen von 60 dB(A) nachts sind grundsätzlich Gesundheitsgefährdend.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.6			<p>lang für verkehrsbeschränkende Maßnahmen zugrunde gelegten Grenzwerte von 60/70 dB(A) sind nur am Lärmschwerpunkt L 205-2+3 nachgewiesen.</p> <p>Für die Ermittlung der Belastetenzahl ist das Verfahren nach Abschnitt 3.4 der VBEB (Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) heranzuziehen und nicht ein "modifiziertes" Verfahren (vgl. Tabelle 4, S. 19).</p>	<p>Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass die Lärmkartierung / Betroffenheitsstatistik der LUBW für Bermatingen jeweils 16 Betroffene über 75 dB(a) L_DEN und 65 dB(a) L_Night ausweist.</p> <p>Die VBEB dient der Betroffenenermittlung bei der Lärmkartierung und konkretisiert die 34. BImSchV. Die Lärmaktionsplanung stellt ein hiervon zu differenzierendes Verfahren in kommunaler Zuständigkeit dar. Eine verbindliche Methode für die Betroffenenermittlung bei der Lärmaktionsplanung wurde nicht erlassen. Gleichwohl werden Betroffenheiten nach VBEB unter 2.1.7 Tabelle 3 dargestellt. Sie werden auch der Abwägung der Maßnahme zu Grunde gelegt.</p>
IX.7			<p>Die Aufstellung der in Frage kommenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist in der "Grobkonzeption Maßnahmen Straßenverkehr" dargestellt. Darin sind bauliche sowie verkehrsrechtliche Ansätze und Vorschläge aufgeführt, deren Konkretisierung in Ziff. 2.7 ff ab S. 38 erfolgt.</p> <p>Rückschlüsse über die Lärmbelastungen, denen die Bewohner ausgesetzt sind, können anhand der auszugsweisen Darstellung für ausgewählte Gebäude (vgl. Tabellen 6 und 7, S. 21 und 22) gezogen werden.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
IX.8			<p>Man beschränkt sich in dieser Stellungnahme auf die letztlich im LAP konkret genannten verkehrsrechtlichen Maßnahmen. Den darüber hinaus genannten konzeptionellen und baulichen Überlegungen steht man grundsätzlich positiv gegenüber. Dies gilt auch für den vorgeschlagenen Einbau lärmoptimierten Asphalts. Es ist allerdings darauf hinzuweisen, dass ihres Wissens bislang für keine Asphaltdecke eine lärmmindernde Wirkung für Geschwindigkeiten unterhalb von 60</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>In einem Schreiben vom 21.03.2013 an die Regierungspräsidien verweist das MVI auf die Möglichkeit des innerörtlichen Einbaus eines lärmoptimierten Asphalts SMA 8 oder AC 8 als Lärmsanierungsmaßnahme hin.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.9			km/h rechtssicher nachgewiesen ist. Als verkehrsrechtliche Maßnahmen wird die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (30 oder 40 km/h) ganztägig oder nur zur Nachtzeit in den drei Bereichen der L 205 vorgeschlagen.	Wird zur Kenntnis genommen.
IX.10			Es handelt sich beim Lärmschwerpunkt L 205-2+3 um den einzigen Straßenabschnitt, in dem die bislang von Seiten des Regierungspräsidiums als maßgeblich für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahme zugrunde gelegten Grenzwerte von 60/70 dB(A) überschritten werden. Die Gebäudelärmkarten weisen mit Höchstwerten von 61 dB(A) $L_{(night)}$ und 71 dB(A) $L_{(den)}$ vergleichsweise geringe Überschreitungswerte aus. Ebenso niedrig ist die Zahl der Betroffenen mit 4 tags / 3 nachts. Angesichts dieser sehr niedrigen Werte ist die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Abwägung mit der Funktion / Leistungsfähigkeit der Landesstraße gegenüber dem Lärmschutz unverhältnismäßig. Hier kommen vorrangig passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) in Betracht.	Im Rahmen der Lärmaktionsplanung müssen die gesetzlichen Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 Ziff. 3, Abs. 9 StVO geprüft werden. Die Lärmschutz-Richtlinien-StV können die Tatbestandsvoraussetzungen nicht abschließend verbindlich konkretisieren. Es handelt sich vielmehr um Orientierungshilfen, mit denen sich die Gemeinde auseinandersetzen hat. Die grundsätzlichen Wertungen der Lärmschutz-Richtlinien-StV schließen andere, fachlich begründete Wertungen nicht aus (Kooperationserlass v. 23.03.2012, S. 6.). Die Lärmaktionsplanung und ihr Managementansatz ermöglichen eine fachgesetzlich begründete, anderweitige Regelung. Die Maßnahme wird ggf. dementsprechend geprüft und begründet werden. Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien.
IX.11			Die kommunalen Zielsetzungen zur Reduzierung der Lärmbelastungen zum Schutz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger sind ein wichtiges Ziel, dem sich auch das Landratsamt als Verkehrsbehörde nicht verschließt und seinen Beitrag zu leisten bereit ist.	Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.
IX.12			Bezüglich der vorgeschlagenen bzw. als möglich bezeichneten Geschwindigkeitsbeschränkungen können keine verkehrsbeschränkenden	Wird zur Kenntnis genommen. Eine Abwägung zwischen Funktion / Leistungsfähigkeit der L 205 und der Lärminderung erfolgt im Planentwurf.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
IX.13			<p>Maßnahmen in Aussicht gestellt werden. Mit Blick auf die Verkehrsbedeutung der Landesstraße 205 wären Geschwindigkeitsbeschränkungen allein auf Grund der Lärmwerte (aber auch der Betroffenenzahlen) in Abwägung zur Funktion / Leistungsfähigkeit unverhältnismäßig</p> <p>Abschließend wird darauf hingewiesen, dass für verkehrsbehördliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich ist und bitten darum, bei Überarbeitung des LAP hinsichtlich der sachlichen Abgrenzung zu Gewerbelärm den Abschnitt 2.1.3.1, unter Berücksichtigung der Industrieemissionsrichtlinie (2010/75/EU), zu aktualisieren.</p>	<p>Nach der Rechtsprechung schließt weder die Verkehrsfunktion einer Straße als Bundesstraße oder Landesstraße selbst noch der Umstand, dass die Lärmbelastung durch die funktionsgerechte Nutzung der Straße ausgelöst wird, die Anordnung verkehrsrechtlicher Maßnahmen von vornherein aus, OVG NW, Urte. v. 25.07.2007 – 8 A 3518/06 – juris, Rn. 8.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Vgl. Wertung zu VII.8.</p> <p>Wird geprüft.</p>
X.1	Handwerkskammer Ulm	26.06.2013	Begrüßen es, dass die Gemeinde Bermatingen auf ihrem Gebiet einen Lärmaktionsplan aufstellen will, um stark vom Straßenlärm belastete Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen.	Wird zur Kenntnis genommen.
X.2			Bitten bei den Maßnahmen darauf zu achten, dass gerade bei Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die nicht nur dem Ziel des Planes entgegenwirken, sondern auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten. Bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden.	Wird im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.1	Industrie- und Handelskammer Bodensee-Oberschwaben	27.06.2013	Der Gesetzgeber hat bisher keine Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung bestimmt. Es liegen dazu nur Empfehlungen des Umweltministeriums vor. Die geplanten Maßnahmen sind jeweils hinsichtlich der zu Grunde gelegten Auslösewerte und der damit verbundenen Wirkung zu untersuchen. Nur so kann die Effektivität der Maßnahmen erkannt und beurteilt werden, und nur dann sind verursachergerechte und sinnvolle Maßnahmen möglich. Eine Behandlung der Auslösewerte als Grenzwerte wäre allerdings falsch und würde den pauschalierenden Betrachtungen hinsichtlich Analyse der Ausgangssituation und der unterstellten Maßnahmenwirkung auch nicht gerecht werden.	Wird zugestimmt.
XI.2			Bei etwaigen Maßnahmen zur Lärmreduzierung hat die Gemeinde ein Abwägungsgebot und das Prinzip der Verhältnismäßigkeit (Kosten/Nutzen) zu beachten. Auch für Maßnahmen gegen Lärm gilt das Gebot der Nachhaltigkeit - neben den reinen Umweltbelangen sind gleichberechtigt die Belange der Sozialverträglichkeit und der Ökonomie zu berücksichtigen. Maßnahmen, die zu einer Schwächung der Wirtschaft führen, gefährden Arbeitsplätze (Sozialverträglichkeit) und mindern die Erfolgsaussichten der Unternehmen (Ökonomie); ausgewogenes Handeln muss für politisch Verantwortliche maßgeblich sein.	Wird in der Abwägung berücksichtigt / geprüft.
XI.3			Maßnahmen, deren Minderungswirkung weniger als 3 dB(A) betragen, müssen besonders kritisch hinterfragt werden, da hier die Wirksamkeit an sich nicht erkennbar ist und daher auch die Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit nicht erfüllt sind. So werden Lärmpegelminderungen unter 3 dB(A) von den Betroffenen nicht wahrgenommen.	Auch eine Lärminderung um weniger als 3 dB(A) im Mittelungspegel kann zu einem deutlichen Rückgang der Belästigung und der Zahl der Belästigten führen. Der Kooperationserlass des MVI vom 23.03.2012 lässt ausdrücklich auch Maßnahmen mit einer Minderung kleiner als 3 dB(A) zu.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.4			<p>Was aber nicht wahrgenommen wird, kann auch nicht zu einer Entlastung der betroffenen Bevölkerung führen. Die mit Maßnahmen unterhalb des 3 dB(A)-Kriteriums ermittelten Lärminderungseffekte sind somit rein rechnerischer Natur und stellen keine Gewähr für eine wahrnehmbare Lärm-entlastung dar.</p> <p>Die IHK sieht insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Tempolimits, Lkw-Fahrverbote) auf Bundes- und Landesstraßen kritisch. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK gem. Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.</p>	<p>Zur Verkehrsfunktion vgl. Wertung zu IX.12.</p> <p>Nationale Verwaltungsvorschriften können im Widerstreit mit anderem Bundesrecht (§§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG) und Europarecht (Umgebungslärm-RL) keine Verbindlichkeit für verkehrsrechtliche Entscheidungen erzeugen. Vgl. i.Ü. Wertung zu IX.10.</p>
XI.5			<p>Sollten verkehrsbeschränkende Maßnahmen trotzdem in Erwägung gezogen werden, ist das Prinzip der Verhältnismäßigkeit zu beachten. Maßgeblich dafür ist auch die Zahl der betroffenen Einwohner. In Tab. 3 und 4 auf S. 19 des Grobkonzepts liegt die Zahl der Betroffenen meist im zweistelligen, teilweise im niedrigen zweistelligen oder einstelligen Bereich. Nach Anhang VI der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG soll die Zahl der betroffenen Menschen auf die nächste Hunderterstelle gerundet werden. Für weniger als 50 Personen müsste demnach die Angabe „0“ erfolgen. In diesen Fällen besteht aus Sicht der IHK kein Handlungsbedarf. Ziel der Lärmminde-rungsplanung ist es nicht, wegen einzelner sehr lokal begrenzter Problembereiche generelle Maß-nahmen zu ergreifen, von denen große Nutzer-gruppen nachteilig oder einschränkend betroffen werden.</p>	<p>Wird beachtet.</p> <p>Analog zur LUBW-Kartierung bzw. Betroffenheitsanaly-se wurde keine Rundung der Betroffenheiten vorge-nommen. Sie wäre auch in Anbetracht der zu betrach-tenden 5 dB(A)-Schritte und der Einwohnerzahlen nicht sinnvoll.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.6			<p>Der Ansatz für eine Lärminderung an Hauptverkehrs- bzw. Bundes- und Landesstraßen sollte folgender sein: Wegen der sinnvollen und notwendigen Bündelungsfunktion dieser Verkehrsachsen sollte der Hauptfokus nicht auf Verkehrsbeschränkungen liegen, sondern auf Maßnahmen, die an der Quelle ansetzen (Instandsetzung / Erneuerung des Fahrbahnbelags, Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelags, Kanaldeckeloptimierung, Lärmschutzwände / -wälle) und / oder den passiven Schallschutz verbessern (Förderung von Schallschutzfenstern). Dazu enthält das Grobkonzept einige zielführende Aussagen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden ausschließlich als kurzfristig realisierbare Sofortmaßnahme vorgesehen. Passive Maßnahmen sind grundsätzlich nicht geeignet, das Ziel der UmgebungslärmRL und der §§ 47 a ff. BImSchG zu erreichen: Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien, nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>
XI.7			<p>Mittlerweile sind die Motoren bei Neufahrzeugen so leise geworden, dass nach Untersuchungen des TÜV im normalen Stadtbetrieb das erzeugte Fahrbahngeräusch überwiegt - dies gilt insbesondere bei gleichmäßig fließendem Verkehr. Bei der Beurteilung von Maßnahmen gegen den Lärm sollte also das Augenmerk verstärkt auf den Straßenzustand und die verwandten Materialien für die Fahrbahnoberfläche gerichtet werden. Dem zukünftig flächendeckenden Einbau des sog. "Flüsterasphalts" kommt deshalb eine zentrale Rolle zu. Lärmarme Beläge stellen eine geeignete emissionsseitige Minderungsmaßnahme dar, da sie praktisch überall eingesetzt werden können. Natürlich ist das Verlegen von hochwertigem Asphalt mit Kosten verbunden. Nicht akzeptabel wäre aber eine Rechnung, nach der Verkehrsbeschränkungen für die Kommune preiswerter wären, weil bei ihr die Kosten der Verkehrsbeschränkungen nicht anfallen würden.</p>	<p>Die Kosten für den Einbau eines lärmoptimierten Asphaltes trägt grundsätzlich der Straßenbaulastträger. Im Falle des klassifizierten Straßennetzes also der Kreis, das Land oder der Bund. Der Austausch eines Standardbelags auf dem klassifizierten Straßennetz ist mit keinen Kosten für die Gemeinde verbunden. Des Weiteren sind die Differenzkosten zwischen einem LOA und einem Standardbelag sehr gering.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.8			<p>Die Kenntnis der Kosten von Tempolimits und anderen verkehrsrechtlichen Maßnahmen ist für die gebotene Abwägung wichtig, aber kein leichtes Unterfangen. Ein erster Schritt wäre daher, die Betroffenen um ihre Einschätzung zu bitten. Die IHK hat deshalb eine Umfrage bei ca. 130 regionalen Verkehrsunternehmen und Verladern aus der Industrie zu den geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen der Kommunen in der IKAG-LAP durchgeführt. Von den 33 Antwortenden sagen nur 10, sie seien nicht betroffen oder hätten kein Problem mit den Tempolimits. Die Mehrzahl (23) spricht von leichten (15) oder massiven (8) Problemen. Speditions- wie Busunternehmen weisen in den Antworten auf Fahrzeit- bzw. Reisezeitverluste hin, die zu Problemen mit den gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten führen und die Reichweite vermindern können. Ohne eine Abwägung mit diesen mittelbaren negativen Auswirkungen würde nach Auffassung der IHK ein Abwägungsdefizit vorliegen.</p>	<p>Die von den Speditionsunternehmen angegebenen Zeitverluste werden selbst auf den Maximaldistanzen nicht erreicht. Dies ist angesichts der hohen Lärmbelastungen zumutbar. Die Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten ist Pflicht des jeweiligen Fahrers und immer den Gegebenheiten des Straßenverkehrs anzupassen. Solche negativen (mittelbaren) Wirkungen einer Maßnahme können auftreten, wenn durch die Geschwindigkeitsbeschränkung aufgrund der örtlichen Verhältnisse der Verkehrsfluss gestört wird und sich Rückstaus bilden. Durch eine innerörtliche Beschränkung von 30 km/h auf der L205 sind keine relevanten Störungen des Verkehrsflusses zu erwarten, da die Verkehrsbelastungen z.B. mit denen in Hagnau nicht vergleichbar sind.</p>
XI.9			<p>Werden an viel befahrenen Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsreduktionen in Erwägung gezogen, sollten neben den mit Zeitverlusten verbundenen mittelbaren negativen Auswirkungen auch Aussagen zu sonstigen Emissionen getroffen werden, die sich gegenüber der ursprünglichen Geschwindigkeit ggf. erhöhen. So ist zwar denkbar, dass evtl. weniger Lärm emittiert wird. Sofern die geringere Geschwindigkeit jedoch zu mehr Brems- und Anfahrvorgängen führt, wird dieser Effekt konterkariert. Zudem werden bei niedrigen Geschwindigkeiten Schadstoffe wie NOx (Stickoxide) umso mehr emittiert. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz</p>	<p>Eine relevante Zunahme von Emissionen ist nicht zu erwarten; es ist eher von einer Verbesserung der Schadstoffbelastung auszugehen (vgl. dazu LAI Hinweise zur Lärmaktionsplanung in der Fassung vom 25.03.2009, Anhang 1, Tabelle 2).</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XI.10			<p>Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord, in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeitsreduktionen zu höheren CO₂- und Stickoxid-Emissionen führen. Hier wäre eine gesamthafte Sicht im Sinne einer Umweltbilanz angezeigt.</p> <p>Auch wenn es sich bei der hier zur Diskussion stehenden Thematik um Umgebungslärm handelt, kann es nachts nur darum gehen, eine Lärminderung anzustreben, die innerhalb der Gebäude und nicht an der Außenfront wahrgenommen wird, damit eine möglichst ungestörte Nachtruhe gewährleistet ist.</p>	<p>Gemäss Art. 3 a) der UmgebungslärmRL handelt es sich bei Umgebungslärm um „unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien“. Zu mindern ist der Umgebungslärm im Freien („an der Quelle“) und nicht der Lärm in Aufenthalts- und Wohnräumen.</p>
XI.11			<p>Am weiteren Verfahren für das Aufstellen des LAP wirkt die IHK gerne konstruktiv mit. Es wird ergänzend angeregt, dass bei der Konkretisierung der Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich etwaiger verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr, frühzeitig den Kontakt zu den ansässigen Unternehmen gesucht werden und die Maßnahmen erläutert werden sollen.</p>	<p>Wird berücksichtigt. Jedermann kann im Rahmen der Öffentlichen Beteiligungsverfahren Bedenken und Anregungen einbringen. Stellungnahmen der örtlichen Unternehmen sind ausdrücklich erwünscht.</p>
XII.1	BUND Ortsverband Markdorf e.V.	01.07.2013	<p>Die Lärmaktionsplanung für Bermatingen wird vom BUND generell begrüßt. Wenn die geplanten Maßnahmen konsequent umgesetzt werden, wird sich eine spürbare Minderung des durch den Kfz-Verkehr verursachten Lärms erreichen lassen.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
XII.2			<p>Zu „Tempo 30“</p> <ul style="list-style-type: none"> Entlang der L 205-Ortsdurchfahrt sind die Lärmbelastungen zwischen Autohaus Mutter und Ortsende beim Weingut Dilger am größten. Dieser Bereich sollte als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Die Tempobeschränkung sollte sowohl tagsüber als auch nachts gelten, um eine 	<p>Das Grobkonzept beinhaltet für die L205 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 oder 40 km/h ganztags oder nur nachts. Eine Auswahl der Maßnahme erfolgt innerhalb der fachlichen / rechtlichen Abwägung. Tempo-30-Zonen-Anordnungen sind auf Landesstraßen nicht möglich, § 45 Abs. 1 c StVO.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.3			<p>möglichst große Lärmentlastung zu erzielen. Gleichzeitig bewirkt die Temporeduzierung eine Attraktivitätssteigerung für Radfahrer und Fußgänger, was eine weitere Entlastung vom Kfz-Verkehr bedeutet.</p> <ul style="list-style-type: none"> • An den Ortsenden sollte die Geschwindigkeitsbegrenzung gestaffelt werden, um extrem laute Beschleunigungsvorgänge (von 30 auf 100 km/h) zu vermeiden. 	Wird in der Abwägung berücksichtigt.
XII.4			<ul style="list-style-type: none"> • Da auch im Einmündungsbereich der Ahauserstraße erhöhte Lärmbelastungen vorliegen, halten wir es für sinnvoll, auch dort ein Tempo 30 Limit anzuordnen, das aus Gründen der Verkehrssicherheit (Zebrastrifen, Schulweg) bis zur Bahnunterführung ausgedehnt werden sollte. 	Da es sich bei der Ahausener Straße um eine der L 205 untergeordnete Straße handelt wird heute bereits im genannten Einmündungsbereich weit weniger als 50 km/h gefahren. Mit Hilfe einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h kann daher keine relevante Lärminderung erzielt werden. Lärmaktionspläne können rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen. Bei der Ahausener Straße handelt es sich jedoch um keinen Lärmschwerpunkt. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen der Verkehrssicherheit kann ggf. im Rahmen des Verkehrskonzepts vorgeschlagen werden.
XII.5			<ul style="list-style-type: none"> • Der Vorschlag wird begrüßt, entlang der Tempolimit-Zone dem Autofahrer das Einhalten der Geschwindigkeitsbeschränkung durch "bauliche Verkehrsberuhigung" zu erleichtern. 	Wird zur Kenntnis genommen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.6			<ul style="list-style-type: none"> • Insbesondere in der Nacht ist das Ziel einer möglichst weit reichenden Lärminderung aber nur mit konsequent durchgeführten Geschwindigkeitskontrollen zu erreichen. Wie Geschwindigkeitsmessungen gezeigt haben, wird vor allem nachts, auch von LKWs, mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit und entsprechendem Lärm durch den Ort gefahren. Dies geht aus Messungen hervor, die die „Bürgerinitiative für ein besseres Verkehrskonzept Bermatingen-Ahausen“ in der KW 25 im Jahr 2011 durchgeführt hat (Messung liegt vor, siehe Stellungnahme). 	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Stadt generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
XII.7			<ul style="list-style-type: none"> • Zur Geschwindigkeitskontrolle sind mehrere Kontrollstandorte dauerhaft einzurichten, wobei eine Kamera abwechselnd an den verschiedenen Standorten eingesetzt werden kann, um die Kosten für die Überwachung zu minimieren. 	Eine konsequente Überwachung der zulässigen Geschwindigkeit mit stationären und mobilen Messanlagen wird seitens der Gemeinde generell befürwortet und als unterstützende Maßnahme zur Lärminderung angesehen.
XII.8			<ul style="list-style-type: none"> • Ein Ausweichverkehr auf Gemeinde- bzw. Wohnstraßen ist nicht zu befürchten, da für diese Bereiche bereits seit längerem Tempo 30 gilt. 	Wird zur Kenntnis genommen.
XII.9			Den Einbau von lärmoptimiertem Asphalt sehen wir als geeignete Maßnahme zur Lärminderung. Der derzeitige Oberflächenbelag der L 205-Ortsdurchfahrt ist in einem sehr schlechten Zustand und verursacht insbesondere durch tiefe Spurrillen verschiedene Gefahrensituationen. Der Baulastträger wird in naher Zukunft den Belag erneuern müssen, wobei dann der Einbau einer lärmoptimierten Deckschicht gefordert werden muss.	Wird zur Kenntnis genommen / berücksichtigt.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.10			Der lärmoptimierte Asphalt sollte noch ca. 200m außerhalb der Ortsschilder Richtung Salem bzw. Markdorf fortgeführt werden, da hier aufgrund der höheren Fahrgeschwindigkeiten relativ hohe Entlastungen für die Ortsränder zu erzielen sind.	Wird in die Abwägung mit einbezogen.
XII.11			Auf den weiteren Hauptstrecken (Kreisstraßen) durch Bermatingen und Ahausen sollte bei Fahrbahnerneuerungen ebenfalls auf lärmoptimierten Asphalt zurückgegriffen werden, zumal dies - laut Angabe des Gutachters - keine oder nur geringe Mehrkosten mit sich bringt.	Dazu heißt es im Lärmaktionsplan (vgl. Ziff. 2.7.2): „ <i>sollte bei der bevorstehenden Erneuerung der Fahrbahn-decke auf den Einbau einer lärmoptimierten Asphalt-deckschicht geachtet werden.</i> “
XII.12			Da ein Nachtfahrverbot für LKW eine große Lärminderung in den Nachtstunden bedeuten würde, sollte auch diese, Maßnahme untersucht werden. Dabei sind die verkehrsverlagernden Effekte mit ihren Lärmauswirkungen für alle betroffenen Anwohner in Bermatingen sowie in den Nachbargemeinden zu prüfen, um den Entscheidungsgremien eine fundierte Abwägung zu ermöglichen.	Wird berücksichtigt. Im September fand ein Gespräch zur Abstimmung der Lärmaktionspläne im westlichen Bodenseekreis unter Leitung des Landratsamtes statt. Regionale Lösungen wie z.B. ein LKW-Nachtfahrverbot, können im Nachgang zu diesem Gespräch gegebenenfalls diskutiert werden.
XII.13			Sowohl in Bermatingen als auch in Ahausen ist die Straßenführung an den Ortsein- und ausgängen oft gerade. Eine Umgestaltung dieser Situationen wäre im Sinne einer Geschwindigkeitsreduzierung und somit Lärminderung wünschenswert. Es wird vorgeschlagen, im Rahmen der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes für Bermatingen für diese Ortseinfahrten Konzepte zu entwickeln, die im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten nach und nach realisiert werden können.	Hier wird auf das in Bearbeitung befindliche Verkehrskonzept verwiesen.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.14			Von einer Ortsumfahrung wäre durchaus eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt und damit eine Lärminderung zu erwarten. Die Ortsumfahrung würde jedoch andererseits zu Mehrbelastungen für andere Anwohner führen (u.a. in Ahausen, am Südrand Bermatingens sowie in benachbarten Ortsdurchfahrten auf allen Zulaufstrecken aufgrund der verkehrserzeugenden Wirkung dieser schnellen neuen Straßenverbindung, welche in den Verkehrsprognosen allerdings nicht sachgerecht berücksichtigt wurde). Zudem würden große Erholungsgebiete verlärmert, was dem Ziel des Schutzes ruhiger Gebiete der Umgebungslärmrichtlinie widerspricht.	Die Ortsumfahrung ist nicht Thema der Lärmaktionsplanung. Der Lärmschutz ist nur eines von vielen Kriterien zur Beurteilung der Ortsumfahrung.
XII.15			Die von Modus Consult angegebene 70%ige Reduktion der Verkehrsmenge innerorts beim Bau einer Ortsumfahrung dürfte deutlich zu hoch gegriffen sein, da von einer Prognoseausgegangen wurde, die sich zwischenzeitlich als unzutreffend erwiesen hat. Nach den in der Tabelle (<i>siehe Stellungnahme</i>) dargestellten Zahlen hat der Verkehr in Bermatingen in den vergangenen Jahren abgenommen. Die Zahlen von 2013 (mit einer höheren Verkehrsbelastung innerorts als beim Ortsende in Richtung Markdorf) weisen außerdem auf einen höheren Anteil von innerörtlichem Verkehr hin als 2003 angenommen wurde. Dieser innerörtliche Anteil des Verkehrsaufkommens kann kaum auf eine Ortsumfahrung verlagert werden.	<p>Ein direkter Vergleich der Zahlen ist unzulässig. Im Falle der Zahlen von Modus Consult handelt es sich um Modellrechnungen für den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTV_w; Mo-Fr). Bei den dem LAP zugrunde gelegten Zahlen handelt es sich um Hochrechnungen aus aktuellen Zählwerten, welche für Montag – Sonntag gelten (DTV).</p> <p>Hierbei handelt es sich um eine Fehlinterpretation der Zahlen. Die Mehrbelastung in der Ortsmitte ist nur teilweise auf den innerörtlichen Verkehr zurückzuführen. Die hohe Verkehrsbelastung in der Ortsmitte ist auf den Versatz der K 7749 über die L 205 zurückzuführen.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XII.16			Die L 205 als höchstbelastete Straße in Bermatingen verläuft direkt parallel zur Bodenseegürtelbahn. Deren Attraktivität könnte insbesondere durch Taktverdichtung auf 30-Min-Takt, Elektrifizierung sowie Ausweitung des Tarifverbunds deutlich gesteigert werden (Bodensee-S-Bahn-Konzept siehe www.bodensee-s-bahn.org). Eine Aufwertung des Bahnhofsareals und sichere Fahrradabstellanlagen können ebenfalls das Umsteigen auf den ÖV begünstigen.	Unbestritten bestehen Verlagerungspotentiale auf den Umweltverbund. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen zur Reduktion des MIV ist jedoch hinsichtlich der Lärminderung beschränkt.
XII.17			Die Förderung des Elektrofahrrads, insbesondere für den innerörtlichen Kurzstreckenverkehr von Anwohnern der am Hang gelegenen Teile Bermatingens als Ersatz für Zweitautos („Mama-Taxis“, Einkaufsverkehr etc.) könnte ebenfalls einen Beitrag zur Entlastung von Verkehrslärm bringen. Z.B. könnte die Gemeinde Bermatingen ein paar E-Bikes und Fahrrad-Anhänger anschaffen und ihren Bürgern diese für 1-2 Wochen kostenlos ausleihen, um dieses Verkehrsmittel im Alltag auszuprobieren. Für E-Bike-Fahrer von auswärts (Radtouristen) könnten eine oder mehrere Ladestationen eingerichtet werden.	Siehe Wertung XI.16.

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.1	Regierungspräsidium Tübingen	03.07.2013	<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. Zudem sind die Lärmsanierungswerte durch das Verkehrslärmschutzpaket II um 3 dB(A) auf 67/57 dB(A) abgesenkt worden.</p>
XIII.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>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>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.3			<ul style="list-style-type: none"> - ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen. 	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.
XIII.4			<p>Zu Tabelle 1 Verkehrsbelastungen LAP Bermatingen</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“ (vgl. Formel (8) der VBUS), sowie die zugrunde gelegten zulässigen Geschwindigkeiten (vgl. Formel (9) der VBUS) aufgeführt werden.</p>	Wird berücksichtigt.
XIII.5			<p>Zu Tabelle 2 Bewertung von Pegelbereichen</p> <p>Die in Tabelle 2 beschriebenen Hintergründe zur Bewertung der Pegelbereiche sind für Bürger schwer verständlich. Es ist nicht ersichtlich, dass die erwähnten „Sanierungswerte“ (die korrekt „Auslösewerte für Lärmsanierung“ heißen) für Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen gelten und die Vorsorgewerte gem. 16. BImSchV nur bei Neubau oder der wesentlichen Änderung von Straßen unmittelbar anwendbar sind. Zudem müssen die nach VBUS berechneten Pegel noch in solche nach dem Rechenverfahren</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 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 Maßnahme festgelegt, sind diese für

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.6			<p>RLS-90 umgerechnet werden, um sie mit den Auslösewerten für die Lärmsanierung und den Vorsorgewerten nach der 16. BImSchV vergleichen zu können.</p> <p>Zu Tabelle 3 und 4 Auf welcher Regelungsgrundlage das Verfahren für die Ermittlung der Belastetenzahlen modifiziert wurde, ist aus Sicht der Straßenbauverwaltung nicht nachvollziehbar und nicht allein durch eine „spätere Öffentlichkeitsbeteiligung“ oder eine gesteigerte „Akzeptanz der Maßnahme“ zu rechtfertigen. Ein Vergleich der Tabellen 3 und 4 des Abschnitts 2.1.6 macht deutlich, dass diese Modifizierung zu einer unrealistischen Steigerung der Zahl der Belasteten führt. So fällt die Zahl der über den Auslösewerten Belasteten aller betrachteten drei Straßenabschnitte etwa doppelt so hoch aus wie nach dem Regelverfahren. Es ist nicht anzunehmen, dass sich alle Bewohner eines Gebäudes Tag und Nacht am lautesten Punkt des Gebäudes aufhalten. Die Belastetenzahlen sollten daher auf die nach Abschnitt 3.4 der VBEB berechneten beschränkt werden.</p>	<p>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> <p>Das Berechnungsverfahren der VBEB dient der Ermittlung von Betroffenen bei der Lärmkartierung durch die LUBW und konkretisiert insoweit die 34. BImSchV. Die Lärmaktionsplanung stellt ein von der Lärmkartierung zu differenzierendes Verfahren dar, für das die Gemeinden im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit zuständig sind. Eine verbindliche Berechnungsmethode für die Betroffenenermittlung bei der Lärmaktionsplanung hat der Gesetzgeber nicht erlassen.</p> <p>Unter Ziff. 2.1.7 Tabelle 3, Seite 18 werden die Betroffenenheiten nach VBEB dargestellt. Sie werden auch der Abwägung der einzelnen Maßnahmen zu Grunde gelegt. Die Betroffenenheiten nach dem modifizierten Verfahren werden als ergänzende Angaben in Tabelle 4 dargestellt.</p>
XIII.7			<p>Zu 2.1.8.4 Künftige Entwicklung Nur als Hinweis: Bei der Angabe der Ortsentlastung von ca. 70% wird als Quelle auf das Verkehrsgutachten der Modus Consult Ulm GmbH vom 23.04.2007 verwiesen. Dies ist auch richtig, allerdings gibt es bereits eine Aktualisierung dieser Verkehrsuntersuchung mit Stand 11.07.2012 (Aktualisierung 2010). Die Verkehrsbelastung wurde dabei angepasst, weicht aber nur geringfügig gegenüber der Fassung vom 23.04.2007 ab. Die Entlastung von ca. 70 % trifft weiterhin zu.</p>	<p>Es wird unterstellt, dass hier auf die „Verkehrsuntersuchung mit Verkehrsprognose 2025 - Aktualisierung 2010 –“, für die K 7743 neu OU Markdorf verwiesen wird. Der Gemeinde liegt nur die auf der Website des Bodenseekreises verfügbare Version vom 1. Juni 2011 vor.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.8			<p>Zu 2.6.2.1 Maßnahmen an der Quelle Für die aufgeführten 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, bis eine 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). Die lärmtechnisch verbesserten Straßenbeläge sind unter 2.6.2 als eine der grundsätzlich möglichen Maßnahmen aufgeführt. Die Ausführungen unter 2.6.2.1 dienen dazu, die Möglichkeiten der Lärminderung durch die Verwendung besonderer Beläge aufzuzeigen. Bei der Grobkonzeption werden als mögliche Maßnahmen in den Abschnitten 2.7.1 bis 2.7.7 der Einsatz einer „lärmoptimierten Asphaltdeckschicht“ vorgesehen. Ein ganz bestimmter Fahrbahnbelag ist nicht vorgesehen. Im Zeitpunkt des turnusmäßigen Austauschs ist der Asphalt einzubauen, der dem neuesten Stand der Technik entspricht und mit verhältnismäßigem (Kosten-)Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirkt.</p>
XIII.9			<p>Zudem haben im Lärmaktionsplan enthaltene Straßenbaumaßnahmen nicht die erwähnte strikte Bindungswirkung. Auf den Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23. März 2012, der allen Kommunen übersandt wurde, wird verwiesen.</p>	<p>Stellen sich Straßenbaumaßnahmen als „einfache“ Maßnahmen i.S.d. §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG dar, sind sie von den zuständigen Behörden nach dem einschlägigen Fachrecht umzusetzen. Ein Haushaltsvorbehalt besteht grundsätzlich nicht. Die Kosten der Maßnahme sind in die Abwägung einzustellen. Planfeststellungs- oder plangenehmigungsbedürftige Maßnahmen sind zu berücksichtigen, §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG.</p>
XIII.10			<p>Zu 2.6.2.2 Lärmschutzwände / -wälle Die in Aussicht gestellten Pegelminderungen von bis zu 20 dB(A) durch Lärmschutzwände / -wälle sind aus fachkundiger Sicht überzogen. Die RLS-90 geht als obere Grenze zur Minderung von Schallimmissionen durch Abschirmeinrichtungen von 15 dB(A) aus. Für eine solch hohe Minderung der Immissionspegel braucht es entweder enorm hohe Lärmschutzeinrichtungen, die sich gegenüber städtebaulichen Belangen nicht mehr rechtfertigen lassen, oder einen solch kurzen Abstand</p>	<p>Zitat LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung gemäß UMK-Umlaufbeschluss 33/2007 in der Fassung vom 25. März 2009 Ziff. 12.1.2.5, Seite 24: „Durch Einsatz von Schallschutzwänden und –wällen lassen sich hohe Geräuschminderungen von bis zu 20 dB(A) erreichen.“ Auch die aktuelle Arbeitshilfe der LUBW vom November 2012 weist auf diese Maximalentlastung hin.</p> <p>Die konkreten Maßnahmenwirkungen von aktivem Lärmschutz werden rechnerisch nachgewiesen. Die konkrete Wirkungsanalyse wird in die Abwägung der</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.11			<p>zwischen Abschirmeinrichtung und Immissionsort, dass eine dauerhafte Verschattung unvermeidbar und nicht wünschenswert scheint.</p> <p>Zu 2.6.2.3 Straßenraumgestaltung Bei der vorgeschlagenen „Verjüngung der Fahrbahn“ können den aufgezeigten Synergieeffekten Beeinträchtigungen der Flüssigkeit des Verkehrs und der Verkehrssicherheit gegenüber stehen, die in jedem Einzelfall abzuwägen sind. Der dadurch erlangte Effekt, den Abstand des Fahrstreifens (Emissionsort) zum Immissionsort zu vergrößern, bringt, wie im Grobkonzept des Lärmaktionsplans beschrieben, nur minimale Pegelminderungen.</p>	<p>Maßnahme eingestellt.</p> <p>Fahrbahnversätze sind in der Praxis bewährte Mittel zur Geschwindigkeits- und Lärmreduzierung an Ortsein- und -ausgängen. Ihre Wirkung wird untersucht und in die Abwägung der Maßnahme eingestellt. Die Belange der Flüssigkeit des Verkehrs und der Verkehrssicherheit werden ebenfalls dort berücksichtigt. Die aktuelle Arbeitshilfe der LUBW vom November 2012 weist auf Maßnahmen zur Verringerung der Fahrbahnbreite als best practice-Maßnahme hin.</p>
XIII.12			<p>Zu 2.6.2.4 Maßnahmen des passiven Schallschutzes Die aufgezeigten Maßnahmen des passiven Schallschutzes sollten um den Hinweis ergänzt werden, dass an bestehenden Straßen im Rahmen der Lärmsanierung kein Rechtsanspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht, sondern diese als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers (Bund oder Land) nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt werden können und dafür die Voraussetzungen des Teil D der VLärmSchR 97 erfüllt sein müssen.</p>	<p>Wird passiver Schallschutz rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt, sind die Maßnahmen nach §§ 47d Abs. 6, 47 Abs. 6 S. 1 BImSchG umzusetzen. Die LAP basiert auf der EU-UmgebungslärmRL. Für die festgelegten Maßnahmen kommt es nicht mehr auf die Überschreitung von Lärmpegeln nach nationalen Verwaltungsvorschriften an. Europa- und Bundesrecht gehen insoweit vor. Für die Umsetzung der Maßnahmen gibt es keinen Haushaltsvorbehalt.</p>
XIII.13			<p>Zu 2.6.2.6 Streckenbeschränkungen für bestimmte Verkehrsarten Die beispielhaft erwähnte Pegelminderung um 3,4 dB(A) bei einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h, mit gleichzeitiger Streckenbeschränkung für Lkw und einem Schwerverkehrsanteil von 20%, kann mit dem Berechnungsverfahren RLS-90 nachvollzogen werden, jedoch liegen die tatsächlichen</p>	<p>Diese Ausführungen finden sich unter dem Abschnitt 2.6.2 „Mögliche Maßnahmen“. Die Lärminderungspotentiale von Geschwindigkeitsbeschränkungen werden dort abstrakt und illustrativ aufgeführt. Bei der angegebenen Pegelminderung handelt es sich nicht um einen Wert, der durch konkrete Maßnahmen im Plangebiet erreicht werden soll.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.14			<p>Schwerverkehrsanteile bei den Straßen, auf denen derzeit eine Beschränkung auf 50 km/h gilt, unterhalb von 10% (siehe Tabelle 1) und damit deutlich niedriger als 20%. Der beschriebene Fall kommt demnach so im Untersuchungsraum nicht vor.</p> <p>Zu 2.6.2.6 Verstetigung des Verkehrs Angemerkt wird, dass ein Rückbau des Straßenquerschnitts bei gleichzeitiger Einrichtung von Abbiegespuren an Knotenpunkten, wie im zweiten Abschnitt angeregt, nur in den Fällen zweckmäßig ist, bei denen die Kapazitäten der vorhandenen Fahrstreifen infolge starker Abbiegeströme überschritten werden und sich durch die Schaffung eines neuen Abbiegestreifens die Leistungsfähigkeit des gesamten Knotenpunktes steigern lässt. Dies ist in jedem Einzelfall zu überprüfen und nachzuweisen und kann nicht pauschal abgehandelt werden.</p>	<p>Knotenpunkt- und ausbaumaßnahmen sind ggf. im Einzelnen hinsichtlich der verkehrlichen Wirkungen nachzuweisen.</p>
XIII.15			<p>Zu 2.7.2 K 7749 und K 7782 Auch hier nur der Hinweis (wie oben bei 2.1.8.4 Künftige Entwicklung), dass das Verkehrsgutachten der Modus Consult Ulm GmbH vom 23.04.2007, auf das hier verwiesen wird, mit Stand 11.07.2012 (Aktualisierung 2010) aktualisiert wurde. Die Verkehrszunahme von 30-40% wird dabei in der Verkehrsuntersuchung vom 11.07.2012 (Anlage 1) in Verbindung mit mehreren Planungsfällen genannt.</p>	<p>Es wird unterstellt, dass hier auf die „Verkehrsuntersuchung mit Verkehrsprognose 2025 - Aktualisierung 2010 –“, für die K 7743 neu OU Markdorf verwiesen wird. Der Gemeinde liegt nur die auf der Website des Bodenseekreises verfügbare Version vom 1. Juni 2011 vor.</p>
XIII.16			<p>Zu 2.8.2.1 Mittelbar positive Auswirkungen Es werden Erkenntnisse aus vorhergegangenen Nutzen-Kosten-Untersuchungen dargelegt, aber keine Quellen genannt, die diese Zahlen belegen.</p>	<p>Abschnitt 2.8.2.1 1: „Paradigmatisch die Ausführungen in den LAI-Hinweisen (dort m.w. Nachw.), S. 13 ff.“</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.17			<p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde wird weiterhin auf Folgendes hingewiesen:</p> <p>Zu 2.4 Zwingendes Recht Unter 2.4 wird zutreffend dargelegt, dass die Lärmaktionsplanung keine eigene Rechtsgrundlage für die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen enthält und Rechtsgrundlage für verkehrsrechtliche Maßnahmen § 45 Abs.1 S.2 Nr.3 i.V.m. Abs.9 S.2 Straßenverkehrsordnung ist. Für Einschränkungen des fließenden Verkehrs ist danach Voraussetzung, dass eine <u>Gefahrenlage</u> besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung <u>erheblich</u> übersteigt. Es handelt sich um einen unbestimmten Rechtsbegriff, der gerichtlich voll nachprüfbar ist. Die Straßenverkehrsbehörde kann daher nicht an eine Definition des Gefahrenbegriffs durch eine Gemeinde gebunden sein.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen</p> <p>Die Auslegung und Anwendung unbestimmter Rechtsbegriffe hat auch unter der Beachtung anderer rechtlicher Vorgaben zu erfolgen. Soweit § 47d BImSchG in der Umsetzung der Umgebungslärm-RL ein Instrument vorsieht, das es ermöglicht, Maßnahmen festzulegen, die von den zuständigen Behörden nach dem Fachrecht 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>
XIII.18			<p>So führt auch der Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (MVI) vom 23.03.2012 zur "Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung" aus, dass Maßnahmen nur umgesetzt werden können, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind, und daher die Fachbehörde das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zu prüfen hat, also ob eine Gefahrenlage gegeben ist und die Maßnahme ohne Abwägungsfehler im Lärmaktionsplan festgelegt wurde.</p>	<p>Maßgeblich ist das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen. Verwaltungsvorschriften können unbestimmte Rechtsbegriffe in Gesetzen konkretisieren. Sie haben jedoch keine Außenrechtswirkung.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.19			<p>Nach diesem Erlass ist von einer solchen Gefahrenlage auszugehen, wenn die nach RLS90 umgerechneten Werte 70 dB(A) am Tag und / oder 60 dB(A) nachts überschreiten. Bei einer Überschreitung dieser Werte um 3 dB(A) reduziert sich laut Erlass das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung, bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Davon kann abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, der Straße, Verkehrsverlagerungen) gerechtfertigt erscheint. Unterhalb der genannten Werte können straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen festgelegt 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.</p> <p>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 verkehrsrechtliche Anordnungen erzeugen.</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> <p>Die Auslösewerte von 65 dB(A) L_{DEN} und 55 dB(A) L_{night} gehen auf den Kooperationserlass zurück. Der Kooperationserlass verlangt sogar, dass diese Auslösewerte nach Möglichkeit unterschritten werden. 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.</p>
XIII.20			<p>Leider ist der Text zur Definition der erheblichen Gefahrenlage von der Rapp Trans AG, die alle Lärmaktionspläne im Bodenseeraum entwirft, in</p>	<p>Der Kooperationserlass wird aufgenommen. Die Argumente zur Beurteilung der Gefahrenlage unter Berücksichtigung der Lärmaktionsplanung wurden zuletzt u.a.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.21			<p>diesem Punkt nicht aktuell, so dass er die Erläuterung des Gefahrenbegriffs durch das MVI nicht berücksichtigt und auf seit langem nicht mehr vertretene Argumente eingeht.</p> <p>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, nächtliche Fahrverbote oder sonstige Verkehrsbeschränkungen festzusetzen, sondern lediglich zu bestimmen, wo öffentliche Verkehrsflächen angelegt werden sollen. Bauplanungsrechtlicher Schallschutz lässt nur sekundäre Schallschutzmaßnahmen zu. Nächtliche Fahrverbote lassen sich nur unter den Voraussetzungen und auf der Rechtsgrundlage des § 45 Abs. 1 u. 9 StVO anordnen (s.o. zu 2.4).</p>	<p>vertreten von <i>Berkemann</i>, NuR 2012, 517, 523 ff.; <i>Kupfer</i>, NVwZ 2012, 784, 787 ff.</p> <p>Die Ausführungen des Regierungspräsidiums sind unzutreffend. Nach der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg können auf § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB auch nächtliche Fahrverbote aus städtebaulichen Gründen zum Schutz der Nachtruhe der Wohnbevölkerung auf einer 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.</p>
XIII.22			<p>Zu 2.7 Grobkonzeption Maßnahmen Straßenverkehr An den Lärmschwerpunkten entlang der L 205 Salemer bzw. Markdorfer Straße wird eine Geschwindigkeitsbeschränkung ganztags oder nachts vorgeschlagen. Bei Umrechnung der VBUS-Werte L_{Den} in RLS90-Werte ist der Richtwert von 70 dB(A) wohl nicht mehr überschritten, so dass tagsüber keine verkehrsrechtlichen Beschränkungen des fließenden Verkehrs in Betracht kommen dürften. Eine Beschränkung nachts käme in Betracht, wenn viele Betroffene von nennenswerten Überschreitungen des Richtwerts von 60 dB(A) vorhanden sind. Bei Anwendung der Betroffenenberechnung nach VBEB sind lt. Tabelle 3 nur 3 Menschen von einem Lärmpegel über 3 dB(A)</p>	<p>Soweit der Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg vom 23.03.2012 zur „Lärmaktionsplanung, Verfahren zur Aufstellung und Bindungswirkung“ maßgeblich ist, kommen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen 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. Der Erlass selbst sieht aber auch 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> <p>Wird in der Abwägung berücksichtigt.</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIII.23			<p>betroffen, was eine Geschwindigkeitsbeschränkung kaum rechtfertigen dürfte.</p> <p>Zu 2.8.2.3 Bewertungsmaßstäbe für verkehrsverlagernde Effekte Zur Bindungswirkung der Definition des Gefahrenbegriffs durch die Gemeinde für die Verkehrsbehörde s.o. zu 2.4. Im Zitat auf S. 43 aus dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.10.1999 ist nur von verkehrsberuhigenden und verkehrslenkenden Maßnahmen die Rede, nicht von verkehrsbeschränkenden wie Geschwindigkeitsbeschränkungen oder Fahrverbote.</p>	<p>Der Hinweis ist sachlich zutreffend. In der Schlussfolgerung ergibt sich jedoch nichts anderes. Für das Maß der zumutbaren Lärmbeeinträchtigungen durch Verkehrsverlagerungen macht es keinen Unterschied, ob die Verkehrsverlagerungen durch verkehrsberuhigende, verkehrslenkende oder verkehrsbeschränkende Maßnahmen erfolgen. Insofern ist eine Übertragbarkeit der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ohne weiteres möglich. Hierauf wird im LAP klarstellend hingewiesen werden.</p>
XIV.1	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Baden-Württemberg e.V.	10.07.2013	<p>Der ADFC teilt hinsichtlich der Auslösewerte eher die Position des Sachverständigenrats für Umweltfragen, als jene des Landes. Der Sachverständigenrat empfahl bereits 2008 mittelfristig 62 dB(A) und nachts 52 dB(A) sowie langfristig 55 bzw. 45 dB(A).</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde hat sich am Kooperationserlass orientiert. Eine Reduzierung der Auslösewerte bei einer Überarbeitung des LAP in 5 Jahren ist denkbar.</p>
XIV.2			<p>Die vom Land festgelegten Auslösewerte von 65 dB(A) und nachts 55 dB(A) sind aus Sicht des ADFC im eng bebauten Bermatingen, in dem viele Bewohner und Gäste nachts bei offenen Fenstern schlafen, besonders nachts viel zu hoch, um einen angemessenen Schutz der Gesundheit zu gewährleisten.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. In den Schallberechnungen werden die örtlichen Gegebenheiten, wie die Enge der Bebauung, berücksichtigt.</p>
XIV.3			<p>Es wäre zu erwarten gewesen, dass sich die Landesregierung in touristischen Regionen an den Vorsorgewerten der 16. BImSchV orientiert (Tabellen siehe Stellungnahme).</p>	<p>Eine Orientierung an den Vorsorgewerten der 16. BImSchV wäre sicherlich wünschenswert. In innerörtlichen Bestandssituationen können diese Werte oftmals gar nicht erreicht werden.</p>
XIV.4			<p>Die im LAP vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h an der L 205 sollte ganztags eingerichtet werden, da sich entlang der Salemer /</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Das Grobkonzept beinhaltet eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 oder 40 km/h ganztags oder nur nachts. Die genaue Auswahl</p>

Stellungnahme Nr.	Träger	Stellungnahme vom	Stellungnahme	Wertung
XIV.5			<p>Markdorfer Straße zahlreiche Wohnhäuser befinden. Dadurch kann auch die Verkehrssicherheit der einheimischen Bevölkerung erheblich erhöht werden (Visualisierung Anhaltebereich bei Tempo 30 auf Stellungnahme).</p> <p>Die vorgeschlagenen baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung werden vom ADFC befürwortet.</p>	<p>der Maßnahme erfolgt innerhalb der fachlichen / rechtlichen Abwägung.</p> <p>Wird begrüßt und zur Kenntnis genommen.</p>
XIV.6			<p>Entlang der K 7749 und der K 7782 hält der ADFC eine Geschwindigkeitsbeschränkung für eine kurzfristig mögliche Maßnahme zur Lärmreduzierung, die für den Nachtzeitraum umgesetzt werden sollte.</p>	<p>Bei diesen Straßen handelt es sich um keinen Lärmschwerpunkt. Ein Lärmaktionsplan kann rechtmäßig nur Maßnahmen an Lärmschwerpunkten zur Reduzierung von Umgebungslärm vorsehen.</p>
XIV.7			<p>Der ADFC würde es sehr begrüßen, wenn die im LAP vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen kurzfristig umgesetzt werden und auch auf der K 7749 und der K 7782 für den Nachtzeitraum ein Tempolimit festgesetzt würde.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>