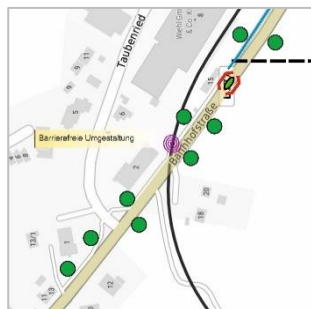
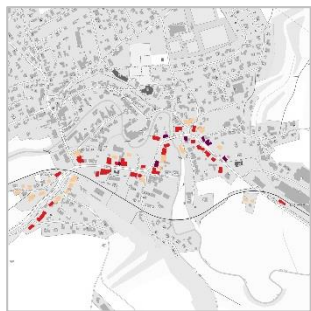
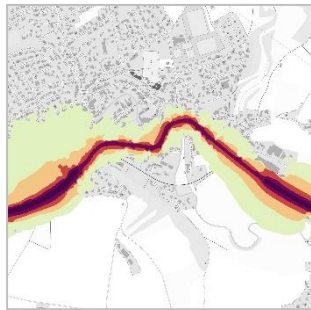


Gemeinde Bingen/Hohenzollern Lärmaktionsplan 4. Runde





Lärmaktionsplan 4. Runde

im Auftrag der

Gemeinde Bingen/Hohenzollern

bearbeitet von

PLANUNGSBUERO RICHTER-RICHARD, Aachen/Berlin

Jochen Richard
Hilde Richter-Richard

Lara Vroels

Redaktionsstichtag: Datum des ersten Tages der ersten Offenlage

Aachen, Juni 2025



INHALTSVERZEICHNIS

Gliederung gemäß Anlage V EU-Umgebungslärmrichtlinie

1.	Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen	2
2.	Zuständige Behörde	5
3.	Rechtlicher Hintergrund	6
4.	Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR	11
5.	Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten	12
5.1	Auswertung der Lärmkarten	12
5.2	Belastungsachsen	18
5.3	Ruhige Gebiete	24
6.	Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen	27
7.	Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR	29
8.	Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärminderung	30
9.	Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete	31
9.1	Grundlagen der Maßnahmenentwicklung	31
9.2	Strategische Maßnahmen	33
9.3	Maßnahmen an Belastungsachsen	34
9.3.1	L 277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg bis Lauchertstraße)	34
9.3.2	L 277 Hauptstraße (Lauchertstraße bis Lauchert)	40
9.3.3	L 277 Bahnhofstraße (Lauchert bis Oberseegraben)	46
9.3.4	L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen bis Wilflinger Straße)	52
9.4	Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung	59
9.4.1	Grundstücks-/ Hauseigentümer	59
9.4.2	Kraftfahrer	60
10.	Langfristige Strategie	61
11.	Finanzielle Informationen	62
12.	Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans	64



13.	Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen	65
-----	---	----

Anhänge

I.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase
I.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 1. Phase
II.1	Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase
II.2	Hinweise aus der Mitwirkung der TÖB – 2. Phase
III	Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungslärmrichtlinie



ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1.1:	Eingangsdaten – Untersuchte Lärmquellen	4
Abb. 5.1:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)	13
Abb. 5.2:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit.....	14
Abb. 5.3:	Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D).....	15
Abb. 5.4:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}	16
Abb. 5.5:	Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{night}	17
Abb. 5.6:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach BUB, $L_{den} \geq 60$ dB(A).....	19
Abb. 5.7:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach BUB, $L_{night} \geq 50$ dB(A).....	20
Abb. 5.8:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach RLS-19, $L_{Tag} \geq 60$ dB(A).....	21
Abb. 5.9:	Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach RLS-19, $L_{Nacht} \geq 50$ dB(A).....	22
Abb. 5.10:	Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 60/50$ dB(A).....	23
Abb. 5.11:	Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land	26
Abb. 9.1:	Verlauf der Hohenzollern-Route im RadNETZ BW	33
Abb. 9.2:	Überführung Zweirichtungsradweg über Aufstellfläche	38
Abb. 9.3:	Maßnahmenübersicht L 277 Sigmaringer Straße.....	39
Abb. 9.4:	Maßnahmenübersicht L 277 Hauptstraße	45
Abb. 9.5:	Maßnahmenübersicht L 277 Bahnhofstraße	51
Abb. 9.6:	Maßnahmenübersicht L 277 Riedstraße	58

TABELLENVERZEICHNIS

Tab. 3.1:	Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen	8
Tab. 3.2:	Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)	8
Tab. 4.1:	Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)	11
Tab. 5.1:	Mindestabstände von Lärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land	25
Tab. 6.1:	Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen	27
Tab. 6.2:	Lärmbelastete Flächen	27
Tab. 6.3:	Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser	28
Tab. 6.4:	Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen.....	28
Tab. 9.1:	Basisdaten L 277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg bis Lauchertstraße)	34
Tab. 9.2:	Basisdaten L 277 Hauptstraße (Lauchertstraße bis Lauchert)	40
Tab. 9.3:	Basisdaten L 277 Bahnhofstraße (Lauchert bis Oberseegraben)	46
Tab. 9.4:	L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen bis Wilflinger Straße)	52
Tab. 11.1:	Auslösewerte der Lärmsanierung nach Gebietsnutzung	63



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BauGB	-	Baugesetzbuch
BEB	-	Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm
BImSchG	-	Bundes-Immissionsschutzgesetz
BImSchV	-	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BGBI	-	Bundesgesetzblatt
BMVBS	-	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMDV	-	Bundesministerium für digitales und Verkehr
BUB	-	Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)
DB	-	Deutsche Bahn AG
dB	-	Dezibel
dB(A)	-	A-bewerteter Schalldruckpegel
DIN	-	Deutsches Institut für Normung
DTV	-	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
EBA	-	Eisenbahn-Bundesamt
EG	-	Europäische Gemeinschaft
ERA	-	Empfehlung für Radverkehrsanlagen
EU	-	Europäische Union
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
FN	-	Flächennutzungsplan
GIS	-	Geografisches Informationssystem
IED-Anlagen	-	Richtlinie über Industrieemissionen, RL 2010/75/EU, Industrial Emissions Directive
L _{Aeq}	-	Äquivalenter Dauerschallpegel
L _{den}	-	Tag-Abend-Nacht-Lärmindex
L _{day}	-	Mittelungspegel für den Tag von 06:00 - 18:00 Uhr
L _{evening}	-	Mittelungspegel für den Abend von 18:00 - 22:00 Uhr
L _{night}	-	Mittelungspegel für die Nacht von 22:00 - 06:00 Uhr
LAI	-	Bund/ Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz
LAP	-	Lärmaktionsplan
LUBW	-	Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr
RLS-19	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 2019
RLS-90	-	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen 1990
StVO	-	Straßenverkehrsordnung
UBA	-	Umweltbundesamt
ULR	-	Umgebungslärmrichtlinie
VCD	-	Verkehrsclub Deutschland
VBEB	-	Vorläufige Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umge- bungslärm
VBUS	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VBUSch	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienen
VBUI	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Industrie und Gewerbe
VBUF	-	Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen
VLärmSchRL97	-	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz in der Baulast des Bundes

1. Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnen oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen

§ 47b BImSchG definiert die zu untersuchenden Lärmquellen wie folgt:

Ballungsraum

Ein Ballungsraum ist ein Gebiet mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohnern pro Quadratkilometer. In Baden-Württemberg definieren sich die Ballungsräume über die Einwohnerzahl der Gemeinden. Die Gemeinde Bingen im Landkreis Sigmaringen zählt mit 2.750 Einwohnern zum 31. Dezember 2023 nicht zu den Ballungsräumen.

Hauptverkehrsstraßen

Zu untersuchende Hauptverkehrsstraße sind Bundesautobahnen, Bundesstraßen und Landesstraßen, jeweils mit einem Verkehrsaufkommen von über 3 Mio. Kraftfahrzeugen pro Jahr (DTV >8.200 Kfz). Die LUBW hat folgende Straße kartiert (Pflichtaufgabe):

- L 277 westliche Gemeindegrenze bis Ortsmitte Hitzkofen.

Kreis- und Gemeindestraßen sind keine Pflichtaufgabe in der Lärminderungsplanung, da sie nicht zu den "grenzüberschreitenden" Straßen gehören.

Haupteisenbahnen

Pflichtgemäß zu betrachten sind die Schienenwege von Eisenbahnen nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Die Gemeinde Bingen ist hiervon nicht betroffen.

Großflughäfen

Die Gemeinde Bingen befindet sich bezüglich der Auslösewerte des Lärmaktionsplans nicht im Lärmwirkungsbereich eines Großflughafens mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/ Jahr (Starts und Landungen).

Militärisch genutzte Flughäfen sowie Regionalflughäfen und Landeplätze sind nicht Gegenstand der Lärminderungsplanung.

Gewerbelärm

Nur in Ballungsräumen sind die Industrie- und Gewerbebetriebe mit IED-Anlagen (Industrial Emissions Directive) zu kartieren, sowie Häfen für die Binnen- oder Seeschifffahrt mit einer Gesamtumschlagsleistung von mehr als 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr.



Probleme mit dieser Lärmquelle sind deshalb in den Nicht-Ballungsräumen deshalb außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

Andere Lärmquellen

Nach § 47a BImSchG gilt der sechste Teil des BImSchG nicht für Lärm, der von der davon betroffenen Person selbst oder durch Tätigkeiten innerhalb von Wohnungen verursacht wird, für Nachbarschaftslärm, Lärm am Arbeitsplatz, in Verkehrsmitteln oder Lärm, der auf militärische Tätigkeiten in militärischen Gebieten zurückzuführen ist.

Probleme mit diesen Lärmquellen sind außerhalb des Lärmaktionsplans zu regeln.

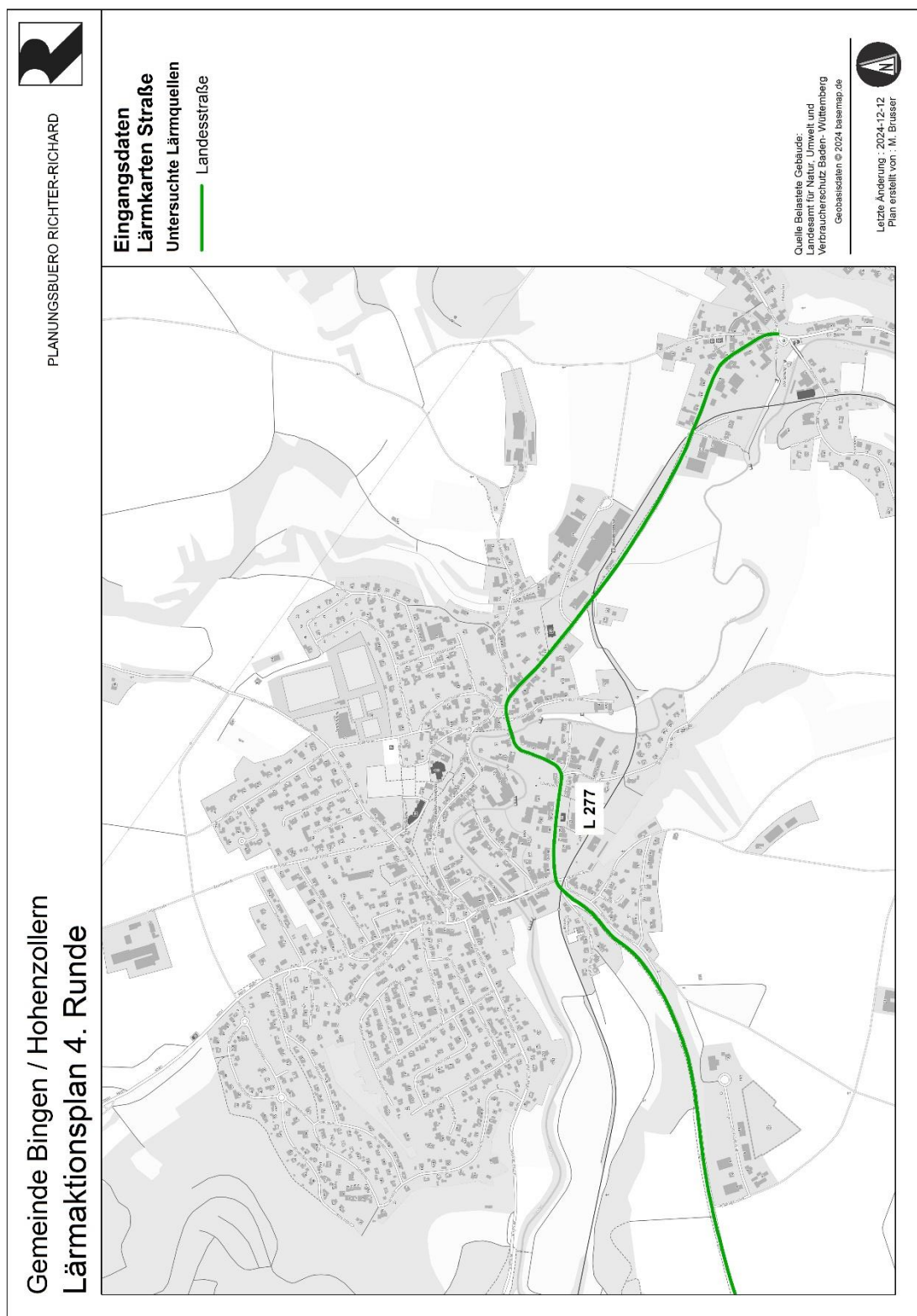


Abb. 1.1: Eingangsdaten – Untersuchte Lärmquellen



2. Zuständige Behörde

Für die Erstellung der strategischen Lärmkarten Straßenverkehr ist in Baden-Württemberg die LUBW zuständig.

Die Zuständigkeit für den Lärmaktionsplan regelt § 47e BImSchG. Sie liegt in den Nicht-Balungsräumen für den Straßenverkehr bei den Gemeinden oder den nach Landesrecht zuständigen Behörden. Im Land Baden-Württemberg bestätigt das Landesrecht die Zuständigkeit der Gemeinden:

Gemeinde Bingen
Bürgermeister Marco Potas
Hauptstraße 19
72511 Bingen

Tel. 07571/7407-0
E-Mail: potas@bingen-hohenzollern.de

Internet: <https://www.bingen-hohenzollern.de/>

Gemeindeschlüssel: 08 4 37 008

Der Lärmaktionsplan ist als Lang- und Kurzfassung von der Gemeinde dem zuständigen Landesministerium zu übergeben. Dieses ist zuständig für die Mitteilung der Kurzfassung an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (nach § 47c Abs. 5 und 6 sowie nach § 47d Abs. 7 BImSchG), das wiederum die Unterlagen an die EU-Kommission weiterleitet.

3. Rechtlicher Hintergrund

EU-Recht

Im Jahr 2002 trat die EU-Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) in Kraft. Der Begriff Lärmaktionsplan wird in der Richtlinie wie folgt definiert:

- *"Ein Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich Lärminderung".*

Ziel der Richtlinie ist, ein gemeinsames Konzept zur Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm zu realisieren, um schädliche Auswirkungen einschließlich Belästigungen durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu vermindern.

Lärminderungspläne sind bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten.

Seit der 2. Runde sind außerhalb von Ballungsräumen mit mehr als 100.000 Einwohnern für alle regionalen, nationalen oder grenzüberschreitenden Straßen mit mehr als 3 Mio. Kfz/Jahr (DTV 8.200 Kfz) und alle Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr zu erstellen. Hinzu kamen Großflughäfen mit mehr als 50.000 Flugbewegungen/Jahr.

Entsprechend dem "Portugal-Urteil" des EuGH müssen alle Gemeinden, die kartiert wurden, einen Lärmaktionsplan aufstellen. Die zuständigen Behörden haben in der 4. Runde bis zum 18. Juli 2024 Zeit, die Lärmaktionspläne aufzustellen.

Als Anhang III sind zur Erläuterung die Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 der EU-Umgebungslärmrichtlinie beigelegt.

Nationale Umsetzung des EU-Rechts

Die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 25. Juni 2002 ist im Juni 2005 mit der Einfügung der §§ 47a-f in das Bundes-Immissionsschutzgesetz und mit Erlass der 34. BImSchV in nationales Recht überführt worden.

Anwendungsbereich des sechsten Teils des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der Umgebungslärm, "dem Menschen insbesondere in bebauten Gebieten, in öffentlichen Parks oder anderen ruhigen Gebieten eines Ballungsraums, in ruhigen Gebieten auf dem Land, in der Umgebung von Schulgebäuden, Krankenhäusern und anderen lärmempfindlichen Gebäuden und Gebieten ausgesetzt sind" (§ 47a BImSchG). Umgebungslärm bezeichnet "belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten ausgeht" (§ 47b BImSchG).

Die Lärmaktionspläne müssen gemäß § 47d Abs. 2 BImSchG folgende Mindestanforderungen der Anlage V, 1., der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen:

- *"Eine Beschreibung des Ballungsraums, der Hauptverkehrsstraßen, der Haupteisenbahnstrecken oder der Großflughäfen und anderer Lärmquellen, die berücksichtigt werden,*
- *Benennung der zuständigen Behörde,*
- *Erläuterung des rechtlichen Hintergrunds,*
- *Nennung aller geltenden Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR*
- *eine Zusammenfassung der Daten der Lärmkarten,*
- *eine Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen und verbesserungsbedürftigen Situationen,*
- *das Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Artikel 8 Absatz 7,*
- *Auflistung der bereits vorhandenen oder geplanten Maßnahmen zur Lärmminde-*
- *rung,*
- *die Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich der Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete,*
- *Darstellung der langfristigen Strategie,*
- *finanzielle Informationen (falls verfügbar): Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsana-*
- *lyse, Kosten-Nutzen-Analyse,*
- *die geplanten Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergeb-*
- *nisse des Lärmaktionsplans."*

Gemäß § 47d Abs. 3 BImSchG wird die Öffentlichkeit zu den Vorschlägen der Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Da es zur Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit keine nationalen gesetzlichen Regelungen gibt, erhält die EU-Umgebungslärmrichtlinie Direktwirkung. Es liegt somit im Ermessen der zuständigen Behörden, die unbestimmten Begriffe der EU-Umgebungslärmrichtlinie (z. B. "rechtzeitig und effektiv") näher zu bestimmen.

Die Festlegung von Maßnahmen in den Plänen ist in das Ermessen der zuständigen Behörden gestellt.

Nationales Recht zum Lärmschutz

Der Lärmaktionsplan muss zwar die Anforderungen der EU-Umgebungslärmrichtlinie erfüllen, doch erfolgt die Umsetzung der im Lärmaktionsplan beschlossenen Maßnahmen nach den nationalen Vorschriften von Bund und Ländern, was Konflikte nicht ausschließt. Nachfolgend werden deshalb die wesentlichen rechtlichen Grundlagen auf Bundesebene kurz vorgestellt. Die jeweiligen Gesetze und Runderlässe der Länder sind darüber hinaus zu beachten.

Ein direkter Vergleich der nach BUB und RLS-19 berechneten Pegelwerte ist aufgrund unterschiedlicher Berechnungsgrundlagen nicht möglich. Mit den Werten der BUB kann lediglich eingeschätzt werden, ob die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen möglich erscheint. Für eine ermessensfehlerfreie Prüfung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen sind die national für die Straßenbauverwaltung (Lärmsanierung) bzw. Straßenverkehrsbehörden (Straßenverkehrsordnung) bindenden RLS-19 zu verwenden.

Eine der Grundvoraussetzungen zur Gewährung von passiven Schallschutzmaßnahmen zur Lärmsanierung ist, dass die maßgeblichen Auslösewerte der Lärmsanierung in Abhängigkeit von der Gebietskategorie überschritten sind. Dazu zählt unter anderem, dass Lärmsituationen anhand der VLärmSchRL 97 in Verbindung mit den RLS-19 zu ermitteln und zu bewerten sind. Die

Art der zu schützenden Gebiete und Anlagen ergibt sich aus den Festsetzungen in Bebauungsplänen (DIN 18005-1) oder aus der Realnutzung. Bei der Entscheidung über die Lärmsanierung sind darüber hinaus weitere Kriterien zu prüfen (zum Beispiel, wann ein betroffenes Gebäude errichtet wurde).

Tab. 3.1: Beurteilungspegel zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete*	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

* Die Beurteilungspegel können an Landesstraßen in einzelnen Bundesländern abweichen.

Gemäß § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Die Straßenverkehrsbehörden treffen die notwendigen Anordnungen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen, zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung.

Der Einsatz straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen erfolgt nach den Lärmschutz-Richtlinien-StV 2007. Sie gelten allgemein für bestehende Straßen und betreffen vor allem Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen (§ 45 StVO). Die in den Lärmschutz-Richtlinien-StV unter 2.1 festgelegten Immissionsgrenzen liegen in reinen und allgemeinen Wohngebieten, Kleinsiedlungsgebieten sowie an Krankenhäusern, Schulen, Kur- und Altenheimen beispielsweise bei 70 dB(A) tagsüber und bei 60 dB(A) in der Nacht, 72/62 dB(A) für Misch- und Gewerbegebiete. Eine Prüfpflicht zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen und somit auch Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung besteht jedoch nicht erst bei Überschreitung der Grenzwerte der Richtlinien-StV nach der wesentlich strengeren Lärmvorsorgewerten Werten der 16. BImSchV (Gefahrenlage).

Tab. 3.2: Beurteilungspegel der 16. BImSchV (Lärmvorsorgewerte)

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime	57 dB(A)	47 dB(A)
Reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	59 dB(A)	49 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete, Urbane Gebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Gewerbegebiet	69 dB(A)	59 dB(A)

Kooperationserlass Lärminderungsplanung Baden-Württemberg

Der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg ermöglicht als Landesrecht verschiedene Vereinfachungen und Klarstellungen gegenüber dem nationalen Recht. Die für den Lärmaktionsplan wichtigsten Punkte werden nachfolgend zusammengefasst dargestellt:

- Um die Maßnahmenplanung zu erleichtern, stellt die LUBW neben der Lärmkartierung auch Berechnungsergebnisse nach den RLS-19 zur Verfügung, so dass die bisher erforderliche Um- oder Neuberechnung entfällt.
- Im Zuge anstehender Erhaltungsmaßnahmen an Bundes- und Landesstraßen wird von der Straßenbauverwaltung des Landes grundsätzlich geprüft, ob die Voraussetzungen zur Lärmsanierung gegeben sind. Werden die Auslösewerte überschritten und die planerischen Randbedingungen erfüllt, wird ein lärmmindernder Fahrbahnbelag eingebaut.
- Durch ein integriertes Vorgehen können Straßenabschnitte identifiziert werden, die neben einer hohen Lärmbelastung beispielsweise auch hohe Schadstoffemissionen aufweisen oder Unfallschwerpunkte darstellen können. Aus der Analyse des Erscheinungsbildes dieser Straßenräume, deren verkehrlicher Bedeutung und den Ansprüchen der einzelnen Nutzergruppen können Handlungsspielräume geprüft und Maßnahmen unter Aufrechterhaltung einer angemessenen Verkehrsqualität entwickelt werden.
- Der Raumgewinn kann beispielsweise dem Fuß- und Radverkehr zugutekommen und zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Klimaanpassung der Innenstädte und Ortsmitten durch Bepflanzungen mit Bäumen, Grünstreifen, Wasserelemente zur Kühlung genutzt werden.
- Für die Prüfung, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes in Betracht kommen, stellen die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) eine Orientierungshilfe dar. Die Richtlinien enthalten grundsätzliche Wertungen, lassen aber auch andere Wertungen zu, sofern sie fachlich begründet sind.
- Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Frage, ob gemäß § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme.
- Bei der Ermessensausübung zu straßenverkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist in Bereichen, die dem Wohnen dienen, zu beachten, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts im gesundheitskritischen Bereich liegen. Bestehen deutliche Betroffenheiten mit Lärmpegeln über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen zum Einschreiten.
- Bei einer Überschreitung dieser Werte um 2 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten.

- Spätestens bei Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschreitet die Lärmbelastung die grundrechtliche Schwelle zur Gesundheitsgefährdung. Solche Lärmsituationen müssen dann abwägungsgerecht gelöst werden.
- Als Ergebnis einer Abwägung sind auch Maßnahmen mit einer geringeren Lärm-minderung als 3 dB(A) zu akzeptieren. Stehen beispielsweise einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h andere Belange wie die Verkehrsfunktion (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße) entgegen, so ist als Ergebnis einer Abwägung auch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärm-minderung möglich, auch ohne dass mit der Maßnahme eine Reduzierung des dahingehend nur begrenzt aussagekräftigen Mittelungspegels um 3 dB(A) erreicht wird.
- Verkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, insbesondere bei Maßnahmen außerhalb geschlossener Ortschaften, erfordern gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO zu § 45 die Zustimmung der obersten Landesbehörde.
- Im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist die untere Straßenverkehrsbehörde als zuständige Fachbehörde weiter zu beteiligen, da sie für die Umsetzung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen zuständig sind. Bei Maßnahmen, die die zulässige Höchstgeschwindigkeit innerorts betreffen, entfällt der Zustimmungsvorbehalt der Regierungspräsidien als höhere Straßenverkehrsbehörde.
- Maßgeblich zur Beurteilung sind der Lärmpegel sowie die Anzahl der Bewohner in den betreffenden Gebäuden. Sind amtliche Einwohnerzahlen nicht verfügbar, kann die Anzahl der Bewohner eines Wohngebäudes nach dem Verfahren der Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm (BEB) erfolgen. Bestehen Hinweise auf lärmbedingte Leerstände entlang des betreffenden Straßenabschnitts, so wird zur Einwohner- und Betroffenheitsermittlung ebenfalls das statistische Verfahren der BEB empfohlen.
- Straßen mit einem geringeren Verkehrsaufkommen als drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr sind keine Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG. Werden solche Straßen in Lärmaktionspläne einbezogen, obliegt die Ermessensausübung bei hierauf abzielenden Maßnahmen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Diese hat unter besonderer Würdigung der Ausführungen des Lärmaktionsplans zu erfolgen.
- Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossenes städtebauliches Verkehrskonzept, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt.

4. Geltende Grenzwerte gemäß Artikel 5 ULR

Auf nationaler Ebene gibt es keine für die Auslösung von Lärmaktionsplänen verbindlichen Grenzwerte; die Rechtsprechung (siehe Kap. 3.) macht jedoch inzwischen klare Vorgaben.

Für die Geräuschbelastung der Bevölkerung hat eine Reihe von Institutionen Qualitätsstandards vorgeschlagen. Diese wurden unter gesundheitlichen Aspekten entwickelt, unabhängig von der jeweiligen Nutzung der Gebiete, in denen Menschen Geräuschen ausgesetzt sind. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen hat in seinem Umweltgutachten 2004¹ und in seinem Sondergutachten "Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr" vom Juni 2005² auf die Schwelle von 45 dB(A) hingewiesen, unterhalb der ein ungestörter Schlaf sichergestellt werden kann bzw. oberhalb der Aufwachreaktionen festzustellen sind. In dem Gutachten "Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität" des Sachverständigenrats aus dem Jahr 2020 wird empfohlen, in einem ersten Schritt 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht als allgemein geltende obere Grenze zulässiger Lärmbelastung heranzuziehen. Langfristig sollten die Lärmpegel die Werte von 55 dB(A) tagsüber bzw. 45 dB(A) nachts nicht übersteigen.³

Die Weltgesundheitsorganisation, Regionalbüro für Europa, gibt die Empfehlung⁴, durch Straßenverkehrslärm bedingte Lärmpegel auf weniger als 53 dB(A) für den L_{den} und auf weniger als 45 dB(A) für den L_{night} zu verringern, um gesundheitliche Auswirkungen und eine Beeinträchtigung des Schlafs zu vermeiden.

In den letzten Jahren ist zudem ein Trend zu beobachten, die Lärmsanierungs- und Lärmvorsorgewerte immer weiter anzunähern.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Umweltbundesamt als kurzfristiges Umwelthandlungsziel für den Lärmaktionsplan das Wertepaar 60/50 dB(A) zu verwenden und mittelfristig das Wertepaar 55/45 dB(A) anzustreben.

Tab. 4.1: Empfehlungen zu den Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung (UBA)

Empfehlungen zu Umwelthandlungszielen für die Lärmaktionsplanung					
Umwelthandlungsziel	Zeitraum	L_{DEN}		L_{Night}	
		Straße/Schiene	Luftverkehr	Straße/Schiene	Luftverkehr
Vermeidung gesundheitsschädlicher Auswirkungen	kurzfristig	60 dB(A)		50 dB(A)	
Vermeidung erheblicher Belästigungen	mittelfristig	55 dB(A)	45 dB(A)	45 dB(A)	40 dB(A)

Quelle: Umweltbundesamt 2022

Die Gemeinde Bingen verwendet bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans der 4. Runde die vom Umweltbundesamt als kurzfristig anzustrebenden Umwelthandlungsziele 60 dB(A) für den L_{den} bzw. 50 dB(A) für den L_{night} .

- 1 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Umweltgutachten 2004 - Umweltpolitische Handlungsfähigkeit sichern, Berlin, 2004
- 2 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Sondergutachten Umwelt und Straßenverkehr – Hohe Mobilität – Umweltverträglicher Verkehr, Berlin, 2005
- 3 Sachverständigenrat für Umweltfragen, Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, Berlin, 2020
- 4 Weltgesundheitsorganisation – Regionalbüro für Europa, Leitlinien für Umgebungslärm, Kopenhagen 2018



5. Zusammenfassung der Daten aus den Lärmkarten

Die strategischen Lärmkarten werden mit dem europäisch harmonisierten "Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe)" (BUB) berechnet.

5.1 Auswertung der Lärmkarten

Die Eingangsdaten der LUBW zur Berechnung der strategischen Lärmkarten der untersuchungspflichtigen Straßenabschnitte und daraus resultierenden strategischen Lärmkarten zeigen die nachfolgenden Abbildungen.

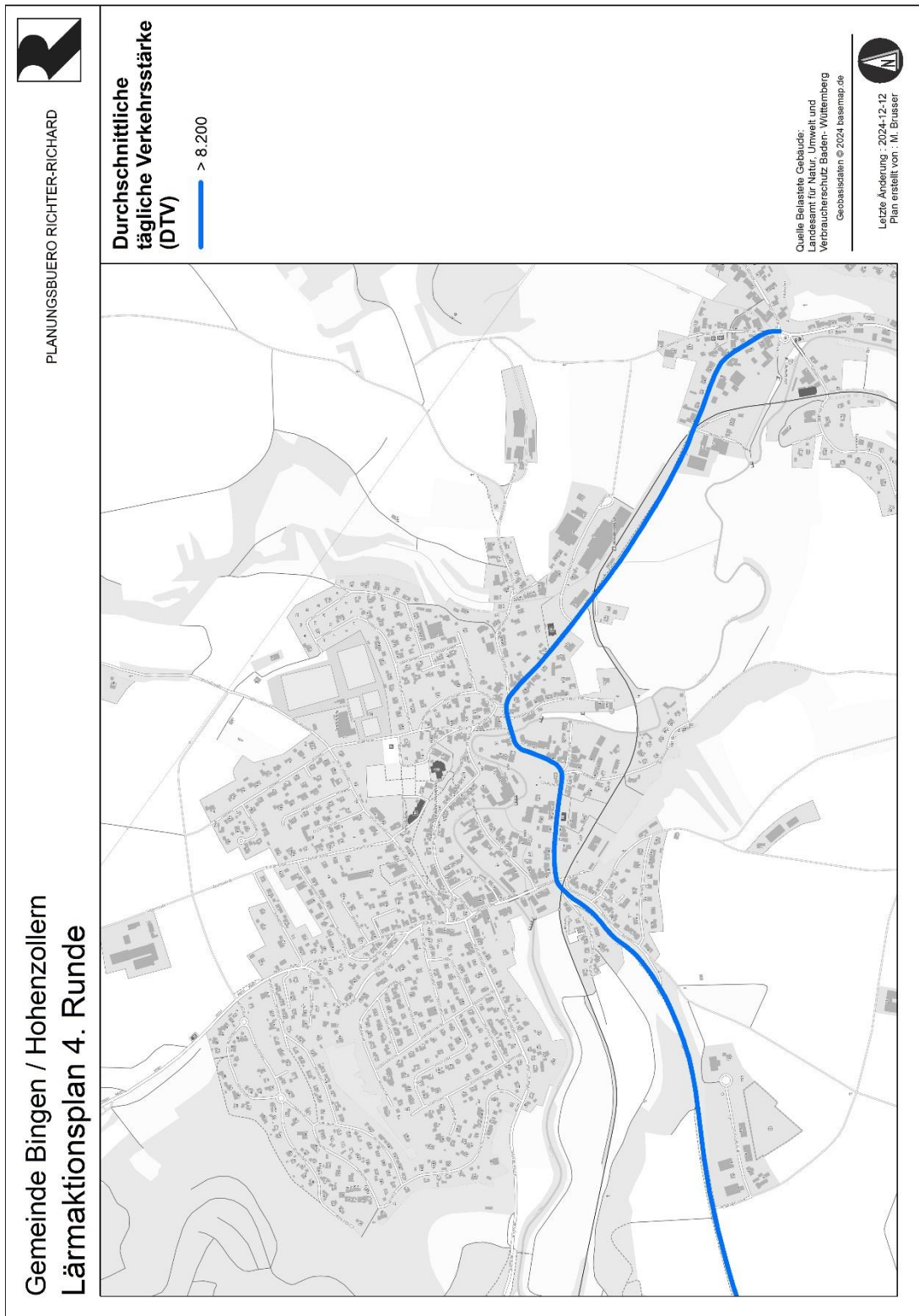


Abb. 5.1: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)

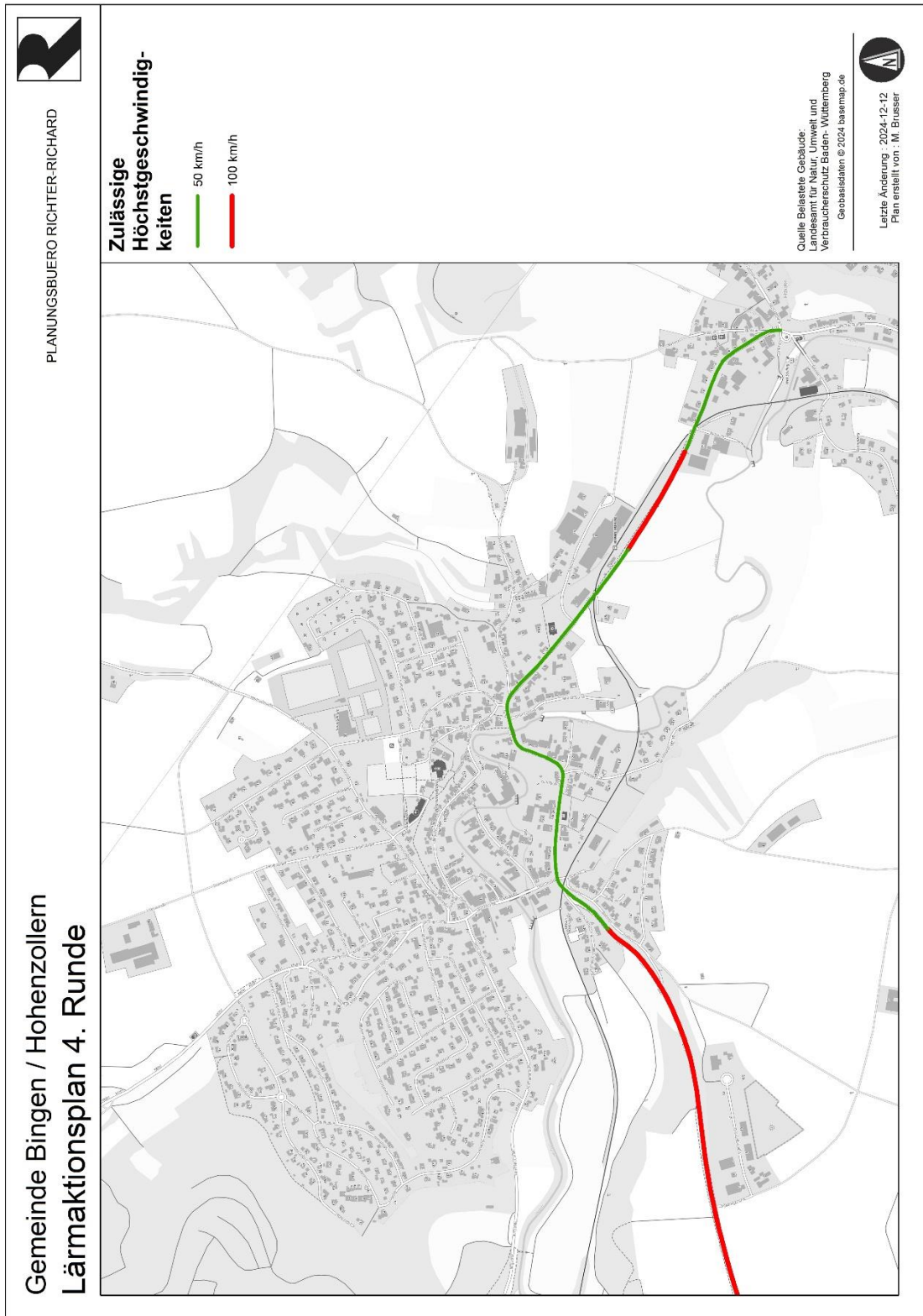


Abb. 5.2: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Zulässige Höchstgeschwindigkeit

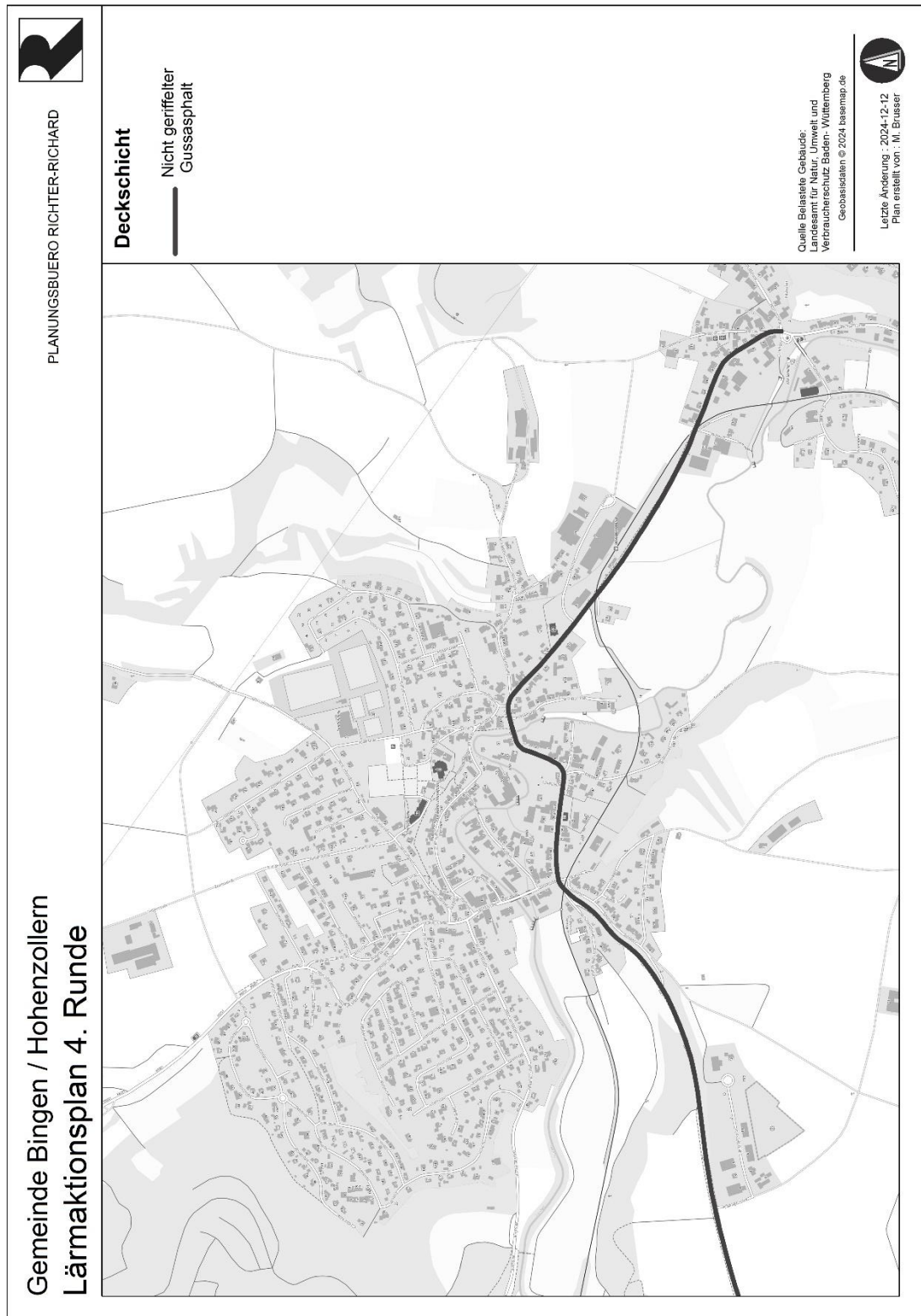


Abb. 5.3: Eingangsdaten Lärmkarten Straße – Oberflächengestaltung (gemäß BUB-D)

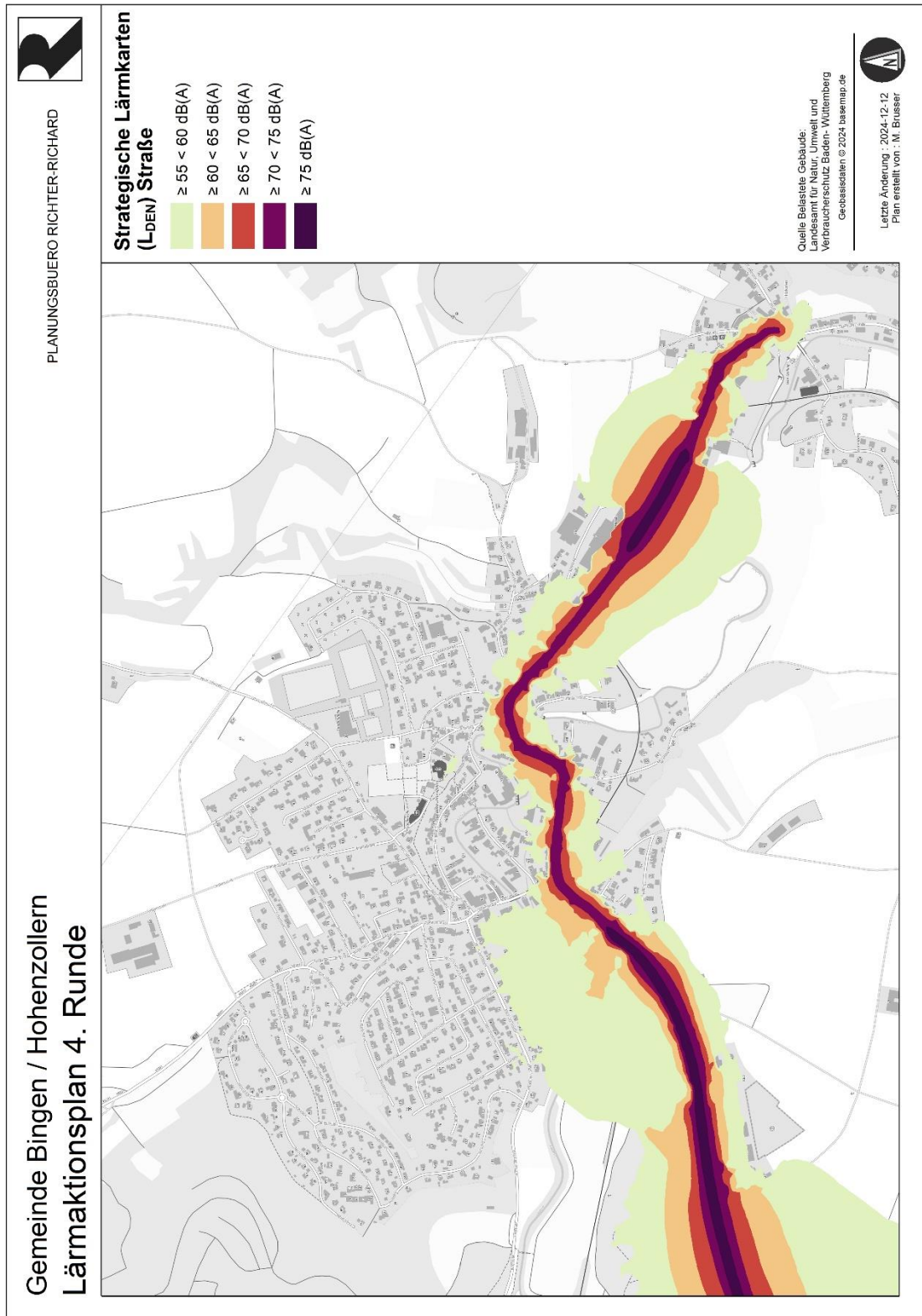


Abb. 5.4: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{den}

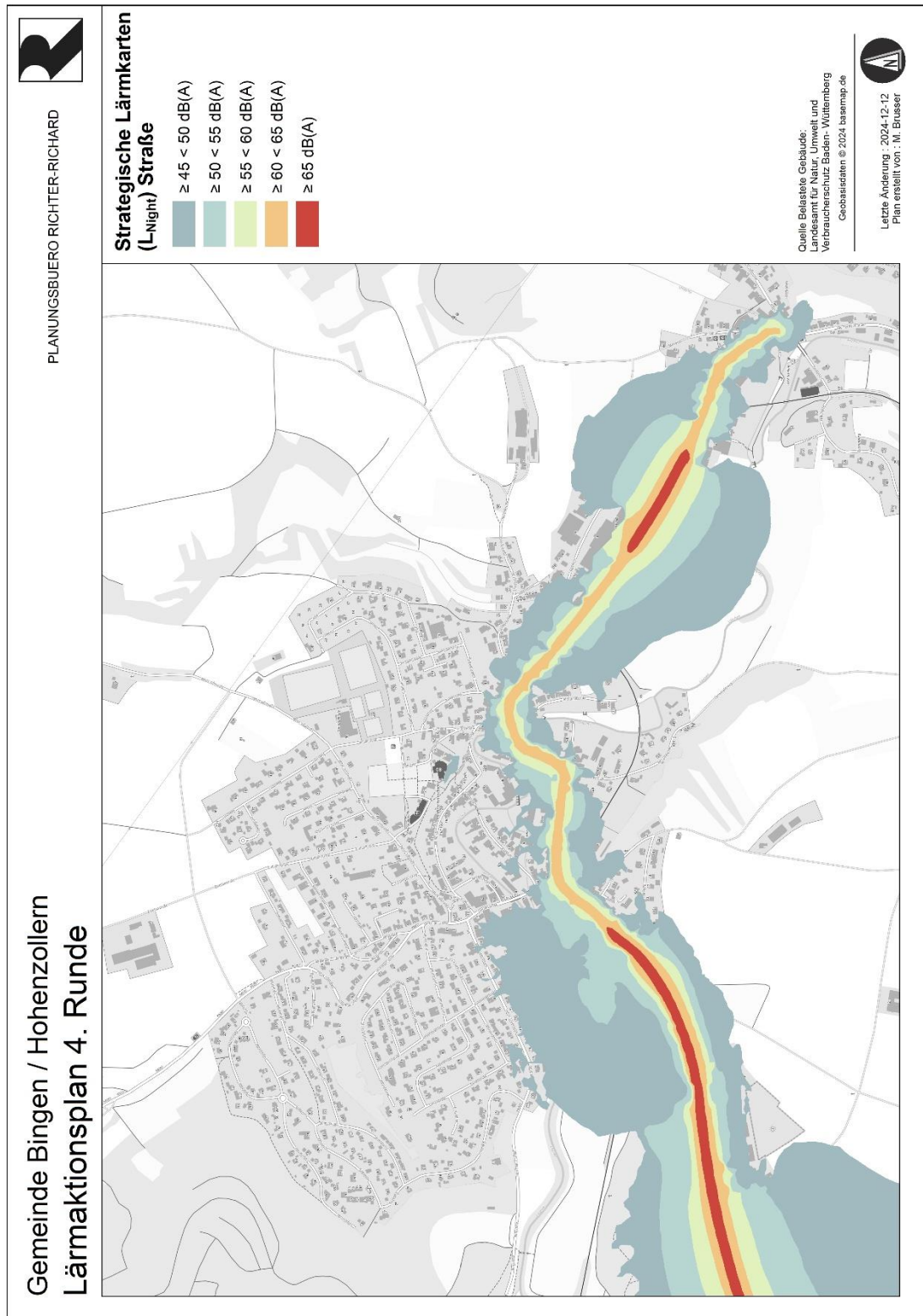


Abb. 5.5: Strategische Lärmkarte Straßenverkehr L_{Night}

5.2 Belastungsachsen

Bei den strategischen Lärmkarten treten in den Grenzbereichen der Isophonenbänder bei einem 10x10 m-Raster zwangsläufig größere Ungenauigkeiten auf. Genauer sind Fassadenpegel, die im Rahmen der BEB-Berechnungen erzeugt und deshalb nachfolgend verwendet werden.

Auf Grundlage einer Auswertung der Bereiche

- mit Überschreitung der Lärmwerte in drei Kategorien
 - $L_{den} \geq 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 60$ dB(A) als sehr hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) als hohe Lärmbelastung,
 - $L_{den} \geq 60 - < 65$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 50 - < 55$ dB(A) wegen Überschreitung des Umwelthandlungsziels und
- einer zulässigen (Bebauungsplan) oder tatsächlichen (Realnutzung) empfindlichen Nutzung (Wohnung, Schule, Krankenhaus)

wurden mit einer GIS-Auswertung Belastungsachsen identifiziert, die sich aus einer Überschreitung der Auslösewerte beim überwiegenden Teil der Gebäude ergeben.

Bereiche mit Gebäuden, die sehr hohen Pegeln $L_{den} \geq 70$ dB(A)/ $L_{night} \geq 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- Ganztags sind in Bingen neun Gebäude zwischen Rathaus und südlich der Einmündung Oberseestraße von sehr hohen Pegeln betroffen. In Hitzkofen sind weitere sieben Gebäude am nordwestlichen Ortseingang sowie Höhe der Einmündung Mosteltal betroffen.
- Nachts sind mit Ausnahme eines Gebäudes auf Höhe des Rathauses die gleichen Gebäude betroffen wie ganztags.

Bereiche mit Gebäuden, die hohen Pegeln $L_{den} \geq 65 - < 70$ dB(A) und/ oder $L_{night} \geq 55 - < 60$ dB(A) ausgesetzt sind:

- Vom westlichen Ortseingang Bingens bis zur Lauchertstraße sind die ersten drei Gebäude auf der Südseite ganztags, wie auch nachts von mit hohen Pegeln belastet.
- Ganztags wie auch nachts sind die meisten Gebäude zwischen Lauchertstraße und Taubenried von hohen Pegeln betroffen. Ein weiteres Gebäude nahe dem südöstlichen Bahnübergang überschreitet das Umwelthandlungsziel.
- In Hitzkofen zeigt sich ganztags die gleiche, hohe Betroffenheit der meisten Gebäude, die auch nachts vorhanden ist.

Daraus ergibt sich weiterer Handlungsbedarf auf der L 277 prioritär im Ortskern Bingen zwischen Leuteberg und Taubenried, sowie in Hitzkofen vom nordwestlichen Ortseingang bis zur Einmündung Mosteltal.

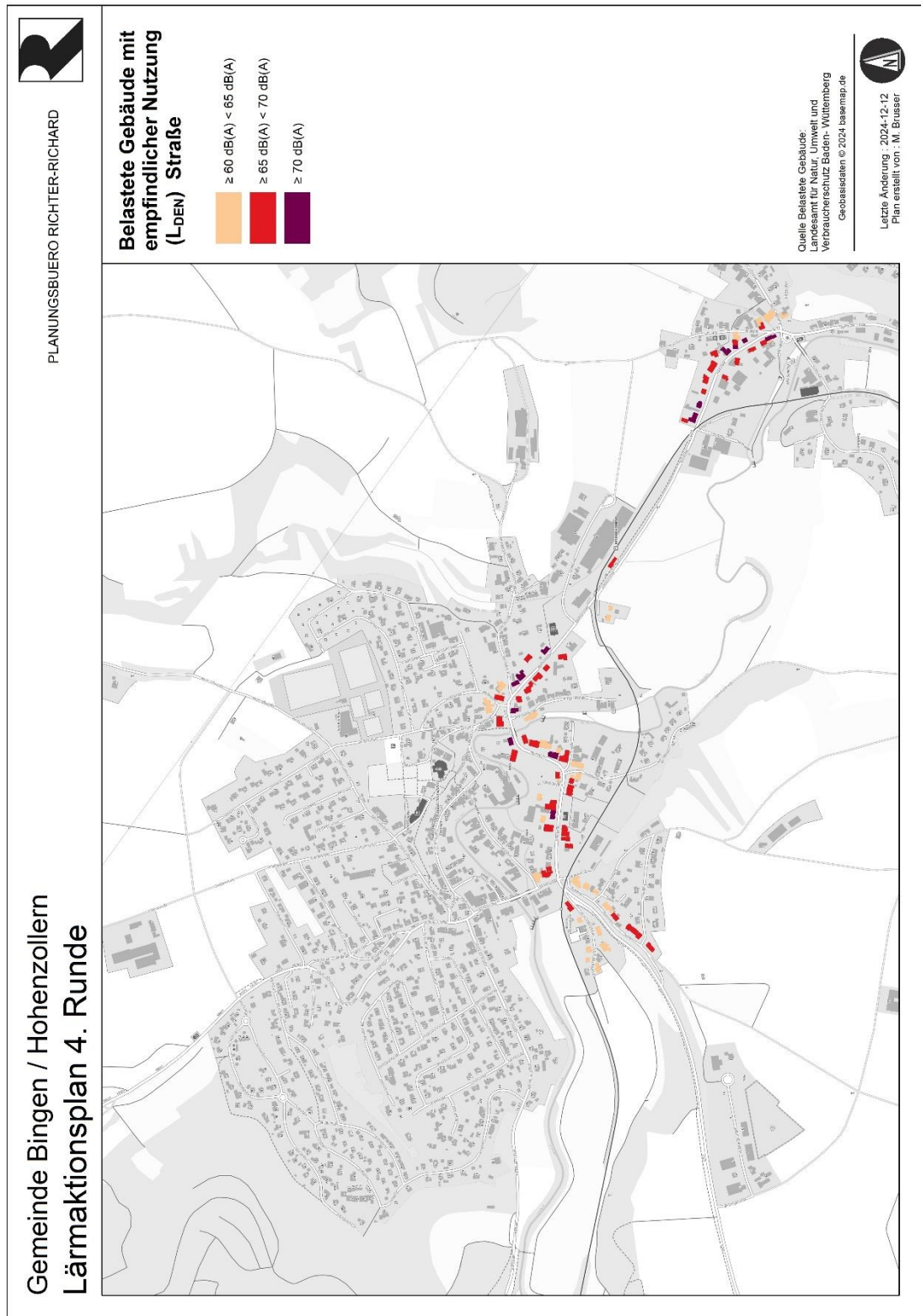


Abb. 5.6: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach BUB, L_{den} ≥60 dB(A)

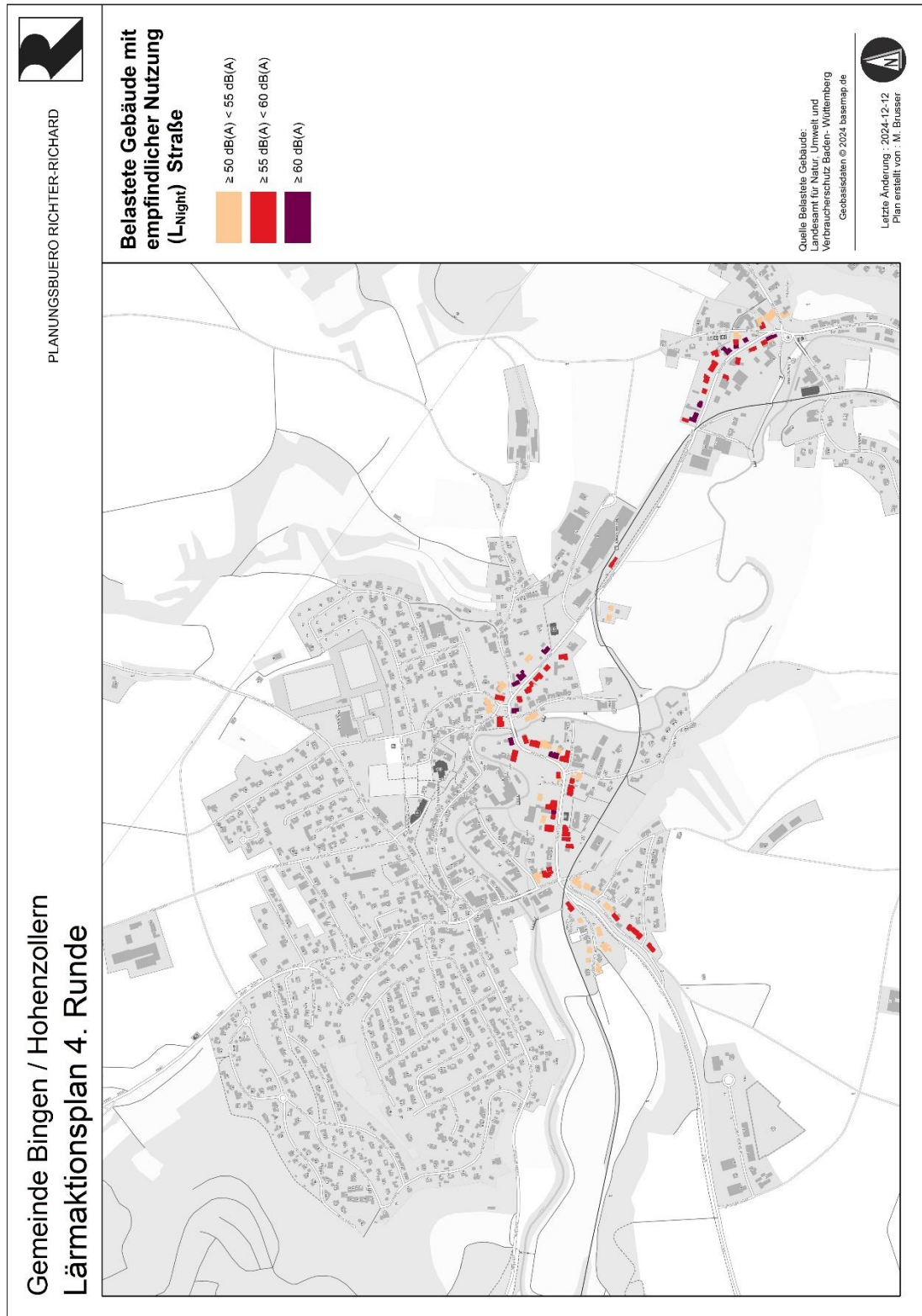


Abb. 5.7: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach BUB, L_{Night} ≥ 50 dB(A)

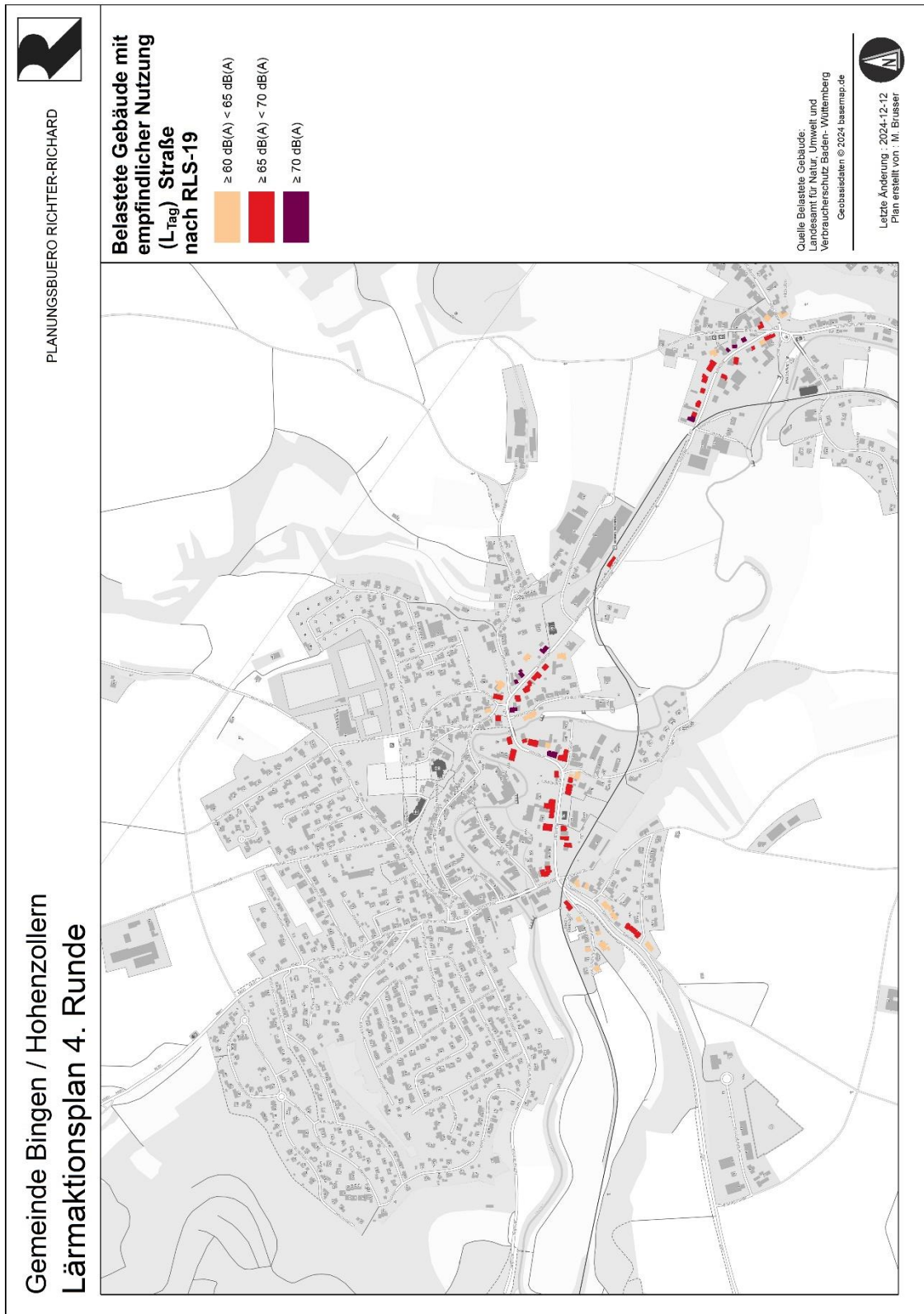


Abb. 5.8: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach RLS-19, $L_{\text{Tag}} \geq 60 \text{ dB(A)}$

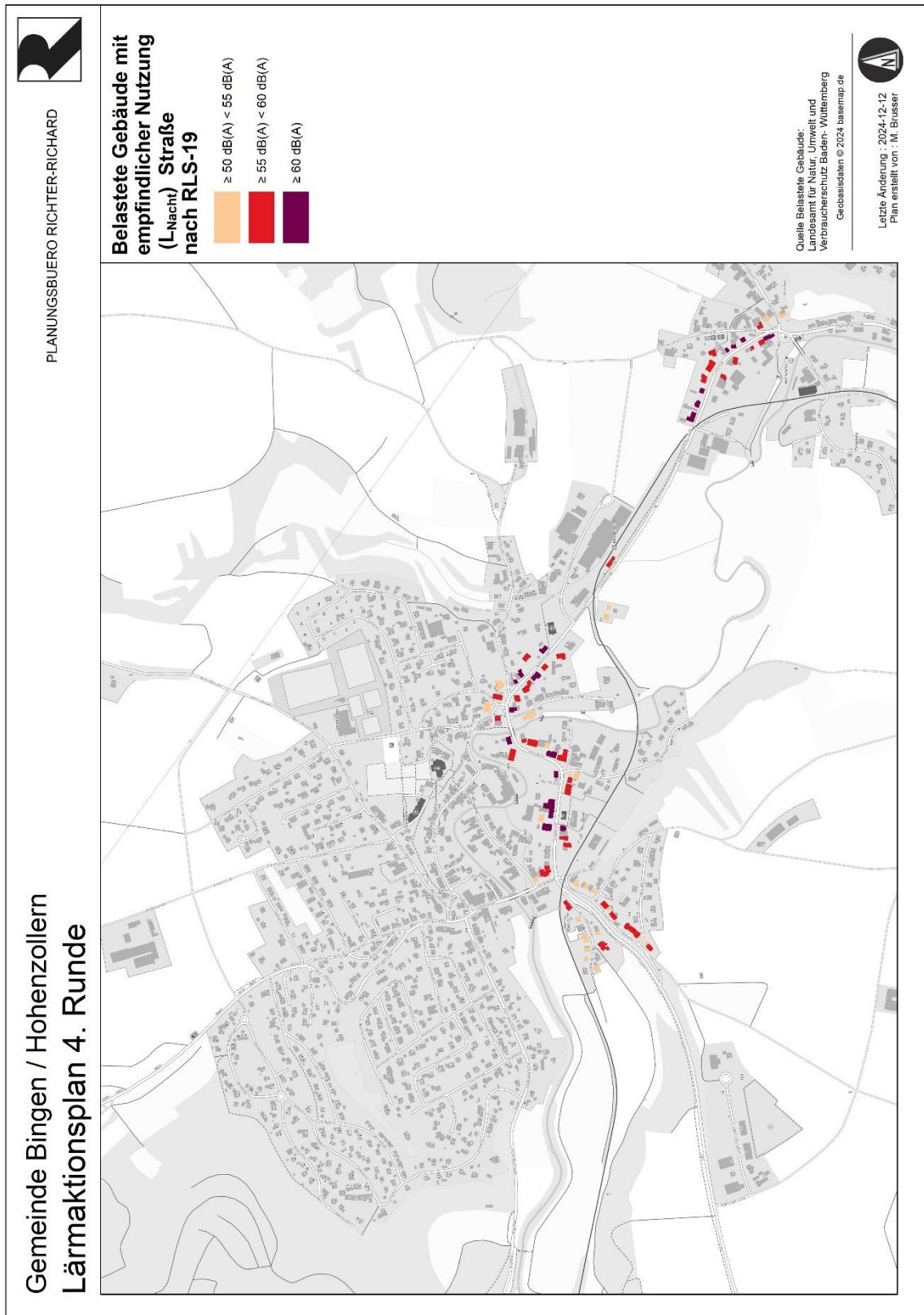


Abb. 5.9: Belastete Gebäude mit empfindlicher Nutzung nach RLS-19, L_{Nacht} ≥ 50 dB(A)

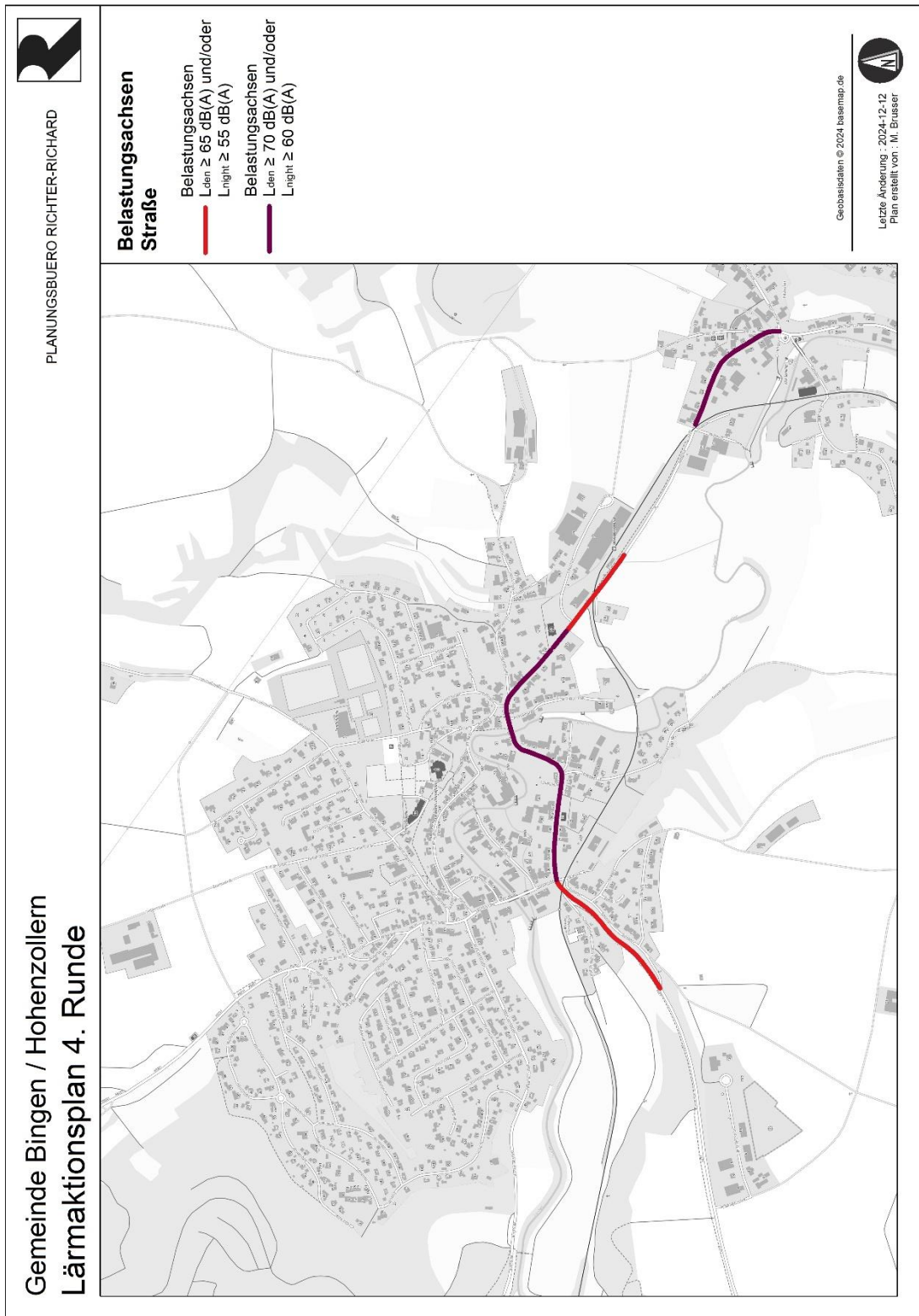


Abb. 5.10: Belastungsachsen Straßenverkehr $L_{den}/L_{night} \geq 60/50 \text{ dB(A)}$

5.3 Ruhige Gebiete

In Gemeinden außerhalb der Ballungsräume sind ruhige Gebiete auf dem Land zu identifizieren. Nach Artikel 3 m) der Umgebungslärmrichtlinie ist ein *"ruhiges Gebiet auf dem Land ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist"*.

In § 47d Abs. 2 BImSchG wird ausgeführt: *"Ziel dieser Pläne soll es auch sein, ruhige Gebiete gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen."* Ein festgesetztes ruhiges Gebiet darf somit durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans nicht zusätzlich verlärmert werden. Die Festsetzung ist zudem bei der Herstellung von Planungsrecht (z. B. Bauleitplanung, Planfeststellung) von anderen zuständigen Planungsträgern als Abwägungsbelang zu berücksichtigen. So ergibt sich beispielsweise bei Ausweisung als Standort für Windkraftanlagen aus der Festlegung eines ruhigen Gebiets ein Abwägungsgebot, das zu beachten ist, um einen formalen Fehler im Genehmigungsverfahren zu vermeiden.

Ein strikt zu beachtendes Verschlechterungsverbot folgt daraus nicht. Ferner entsteht durch die allgemeine Verkehrszunahme kein Anspruch auf zusätzlichen Lärmschutz in ruhigen Gebieten. Der Schutz ruhiger Gebiete ist damit vom Grundsatz her ein passives Instrument der planerischen Lärmvorsorge.

Die Bundesrepublik Deutschland hat keine weitergehenden Vorgaben zur Definition und Auswahl von ruhigen Gebieten in Lärmaktionsplänen festgelegt. Es liegt bei der für die Aufstellung zuständigen Behörde für ihren Bereich eine geeignete Vorgehensweise auszuwählen.

Es werden nachfolgende Auswahlkriterien zur Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land eingesetzt, die sich an den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI)⁵ sowie der Fachbroschüre des Umweltbundesamtes⁶ orientieren.

Akustische Kriterien

In der Praxis werden anzustrebende bzw. möglichst einzuhaltende akustische Kriterien zur Auswahl von ruhigen Gebieten häufig herangezogen. Die Fachbroschüren geben für ruhige Gebiete auf dem Land einen Pegelbereich von 40 bis 50 dB(A) für den L_{DEN} vor (der L_{night} ist hier nicht von Bedeutung). Gemäß der Definition *"keinem (relevanten) Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt"* werden als Anhaltspunkt für potenziell ruhige Gebiete für den L_{DEN} einzuhaltende Pegel von <45 dB(A) angesetzt. Der Ausschluss von Geräuschen wird gemäß LAI-Hinweisen insofern abgeschwächt, dass durch forst- und landwirtschaftliche Nutzung sowie von gering belasteten Straßen, Wald- und Wirtschaftswegen zur Erschließung des ländlichen Raumes ausgehende Geräusche eine Ausweisung als ruhiges Gebiet nicht verhindern.

Die strategischen Lärmkarten reichen allerdings außerhalb der Ballungsräume nicht aus, um die Gebiete zweifelsfrei zu identifizieren. In den Lärmkarten werden zudem erst Werte $L_{den} > 55$ dB(A) ausgewiesen und die verkehrlichen Lärmquellen (Straße, Schiene) mit verschiedenen Berechnungsverfahren getrennt voneinander kartiert. Sie umfassen daher weder eine flächenhafte Berechnung der Schallimmissionen noch aller relevanten Lärmquellen.

⁵ LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2012, 2017 und 2022

⁶ Umweltbundesamt (Hrsg.), Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, Dessau 2018

Aufgrund dieser unzureichenden Datengrundlage wird ein zur Lärmkartierung alternatives Prüfverfahren angewandt. Dazu werden Abstandslängen zwischen erheblichen Verkehrslärmquellen (Straßen/ Schiene) und den Randbereichen potenzieller ruhiger Gebiete definiert. Kombiniert man die vorgegebenen Mindestgrößen (s. u.) eines ruhigen Gebiets mit den notwendigen Abständen, ist davon auszugehen, dass in der Kernfläche das Niveau des Lärminindex L_{DEN} auf <40 dB(A) sinkt.

Die Abstandswerte werden auf Basis von Ausweisungen in der DIN 18005 in Verbindung mit empirischen Erfahrungen zu den Ausbreitungsflächen der Isophonenbänder gemäß vorliegender Lärmkartierung eingeschätzt.

Tab. 5.1: Mindestabstände von Lärmquellen zu potenziell ruhigen Gebieten auf dem Land

Art der Verkehrslärmquelle	Ruhiges Gebiet mit $L_{DEN} < 45$ dB(A) im Randbereich
	Abstand von der Achse in m
Autobahn	3.000
Bundesstraße	2.000
Landes-, Kreis-, Gemeindeverbindungsstraße	1.000
Gemeindestraße	500
Schienenstrecke	2.000

Mindestgröße

Eine Mindestgröße für ruhige Gebiete ist im Sinne einer praktikablen Handhabung und dem Ansatz der flächigen Ruhewahrung sinnvoll. Als Anhaltspunkte wird eine Mindestausdehnung von 4 km² oder etwa 2,5 km im Durchmesser bei einer Kreisform vorgeschlagen. Ruhige Gebiete auf dem Land sollten diese Werte in etwa erfüllen, besser deutlich überschreiten, auch um dem erforderlichen großflächigen Charakter dieser Gebiete zu entsprechen. Ferner steigt mit zunehmender Gebietsgröße die Wahrscheinlichkeit, dass sich in der Kernzone das strengere akustische Kriterium von 40 dB(A) erreicht werden kann. Zur Sicherung der kommunalen Handlungsmöglichkeiten sollte die überwiegende Fläche oder die Mindestgröße eines potenziellen ruhigen Gebietes innerhalb des eigenen Gemeindegebietes liegen. Bei einer gemeindeübergreifenden Ausdehnung von potenziellen ruhigen Gebieten sollte in geeigneten Fällen eine gemeinsame Ausweisung in Abstimmung mit den betroffenen Nachbargemeinden angestrebt werden.

Flächennutzung und Erholungsfunktion

Die Art der Flächennutzung ist in der Praxis ein häufig verwendetes Auswahlkriterium für ruhige Gebiete auf dem Land. Vor allem Wald-, Grün- und Wasserflächen, Naturschutzgebiete, FFH-Gebiete und Landwirtschaftsflächen werden für ruhige Gebiete in Betracht gezogen. Bauplanungsrechtlich verbindliche festgesetzte Vorhaben (Planfeststellung, Bebauungsplan) sind hierbei zu beachten, sonst gilt die Realnutzung zum Zeitpunkt der Erstellung des Lärmaktionsplans.

Ein ruhiges Gebiet soll vom Menschen zur natur-/ landschaftsbezogenen Erholung genutzt werden können. Es dient dem Gesundheitsschutz und bietet Rückzugsmöglichkeiten. Voraussetzung für die Ausweisung eines ruhigen Gebiets ist somit auch die öffentliche Zugänglichkeit.

Ruhige Gebiete in der Gemeinde Bingen

Unter Anwendung der zuvor beschriebenen Methode sind ruhige Gebiete auf dem Land in der Gemeinde Bingen nicht zu finden (siehe nachfolgende Abbildung).

Allerdings finden sich an der Gemeindegrenze mehrere Bereiche, die zwar die Kriterien für ein ruhiges Gebiet auf dem Land innerhalb der Gemeindegrenze nicht erfüllen, aber dennoch eine hohe Erholungsqualität aufweisen. Das größte dieser Gebiete ist mit einer Fläche von 1,5 km² im Nordosten Bingens zu finden, allerdings entsteht auf dieser Fläche noch 2025 ein Windpark mit acht Windrädern.

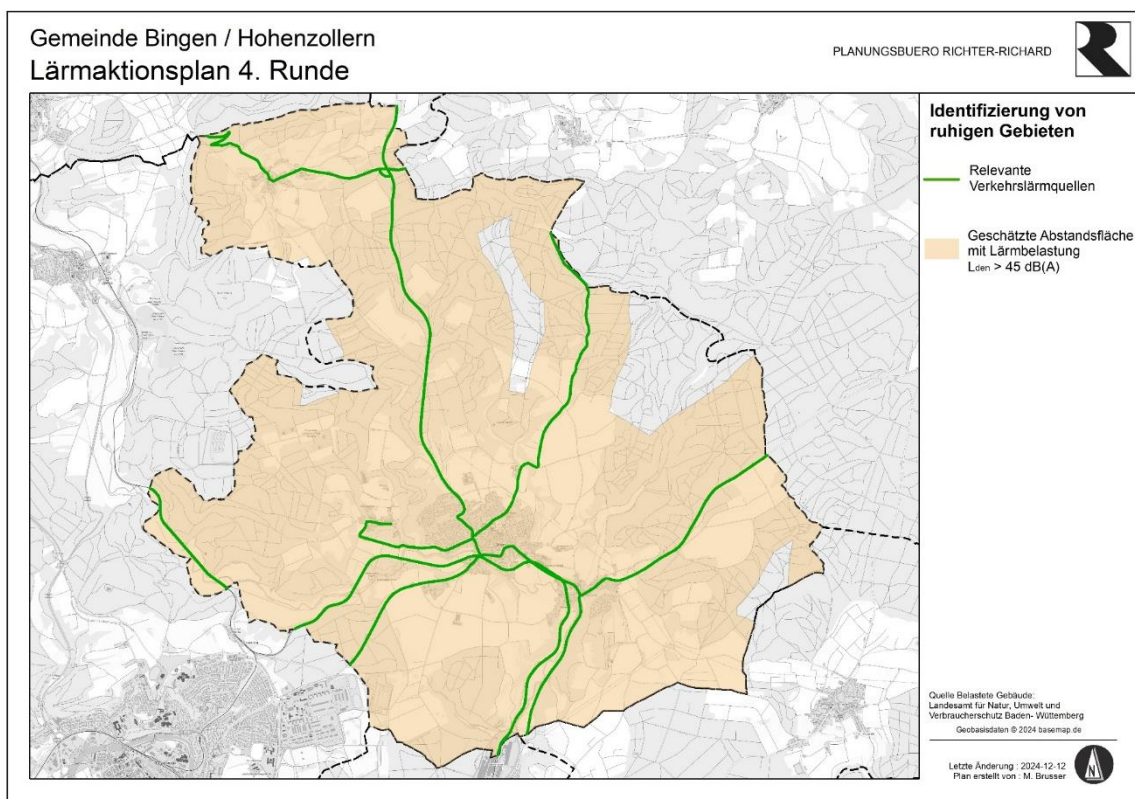


Abb. 5.11: Identifizierung von ruhigen Gebieten auf dem Land

6. Bewertung der geschätzten Anzahl von Personen, die Lärm ausgesetzt sind, sowie Angabe von Problemen

Die von den kartierten Hauptverkehrsstraßen ausgehende Lärmbetroffenheit wurde vom LA-NUV berechnet und zur Verfügung gestellt.

Die Zahlen in den Tabellen zu den einzelnen Emittenten können nicht zu einer Gesamtbetroffenenzahl addiert werden, da Mehrfachbetroffenheiten nicht auszuschließen sind.

Die nachfolgend aufgeführten Zahlen beruhen auf Modellrechnung und nicht auf amtlichen Daten (z. B. Einwohnermeldeamt). Insbesondere in kleineren Gemeinden im ländlichen Raum sind deshalb nennenswerte Abweichungen von den tatsächlichen Verhältnissen vor Ort nicht auszuschließen.

Die Angabe der aus der Betroffenheit resultierenden Probleme wurde bereits in Kapitel 5. hergeleitet.

Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen

L _{DEN} [dB(A)]	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75
N	97	91	103	47	0

L _{night} [dB(A)]	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70
N	93	115	34	0	0

Ganztags sind 150 Personen von Pegeln ≥65 dB(A) betroffen, davon sind 47 Personen mit Pegeln ≥70 dB(A) belastet. Keine Person ist mit Pegeln ≥75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 241 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Nachts sind 34 Personen von Pegeln ≥60 dB(A) betroffen, davon ist keine Person mit Pegeln >65 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass nachts insgesamt 242 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind.

Tab. 6.2: Lärmbelastete Flächen

L _{den} [dB(A)]	>55	>65	>75
Fläche [km ²]	1,3	0,3	0,1

1,7 km² sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel einem Pegel >55 dB(A), davon sind 0,3 km² einem Pegel >65 dB(A) und davon wiederum 0,1 km² einem Pegel >75 dB(A) ausgesetzt.

Tab. 6.3: Lärmbelastete Flächen und geschätzte Anzahl der Wohnungen, Schulen und Krankenhäuser

L _{den} [dB(A)]	>55*	>65	>75
Wohnungen	161	71	0
Schulgebäude	0	0	0
Krankenhausgebäude	0	0	0

* Werte für >60 dB(A) gemäß dem UBA-Umwelthandlungsziel liegen nicht vor

161 Wohnungen sind entsprechend dem UBA-Umwelthandlungsziel von Pegeln >55 dB(A), davon sind 71 Wohnungen von Pegeln >65 dB(A) betroffen. Keine Wohnung ist von Pegeln >75 dB(A) betroffen. Schulgebäude und Krankenhäuser sind nicht von Lärm belastet.

Tab. 6.4: Geschätzte Anzahl der Fälle ischämischer Krankheiten, starker Belästigung und starker Schlafstörungen

	Fälle ischämischer Herzkrankheiten	Fälle starker Belästigung	Fälle starker Schlafstörungen
Anzahl	0	67	16

Die Angaben zur geschätzten Anzahl von Fällen ischämischer Herzkrankheiten (Herzinfarkt, plötzlicher Herztod, Herzrhythmusstörungen, Herzschwäche), starker Belästigung oder starker Schlafstörung aufgrund der Umgebungslärmbelastung in einem Gebiet sind aus epidemiologischen Forschungsergebnissen⁷ abgeleitete statistische Größen, die nach den Vorgaben der Richtlinie (EU) 2020/367 berechnet werden. Die tatsächliche Anzahl realer Fälle in einem bestimmten Gebiet wird hierdurch nicht abgebildet.

Innerhalb der Isophonenbänder 65/55 dB(A) L_{den}/L_{night} treten geschätzt keine Fälle mit ischämischer Herzkrankheit, 67 Fälle mit starker Belästigung durch Lärm und 16 Fälle starker Schlafstörungen auf.

⁷ Environmental Noise Guideline for the European Region, World Health Organization, 2018

7. Protokoll der öffentlichen Anhörungen gemäß Art. 8 (7) ULR

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz legt in § 47d (3) fest: *"Die Öffentlichkeit wird zu Vorschlägen für Lärmaktionspläne gehört. Sie erhält rechtzeitig und effektiv die Möglichkeit, an der Ausarbeitung und der Überprüfung der Lärmaktionspläne mitzuwirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Öffentlichkeit ist über die getroffenen Entscheidungen zu unterrichten. Es sind angemessene Fristen mit einer ausreichenden Zeitspanne für jede Phase der Beteiligung vorzusehen."* Verfahren, wie diese Mitwirkung zu gestalten ist, werden im Gesetz nicht genannt und es gibt hierzu auch keine Bundes-Immissionsschutzverordnung. Das Verfahren wird von den zuständigen Behörden (Gemeinden) festgelegt.

Die Information und Mitwirkung der Öffentlichkeit ist dreigeteilt vorzunehmen:

- Träger öffentlicher Belange,
- allgemeine Öffentlichkeit,
- politische Gremien.

Gemäß den aktuellen LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung ist i.d.R. im Sinne einer Mitwirkung eine zweistufige Beteiligung der Öffentlichkeit mit jeweils ortsüblicher Bekanntmachung erforderlich.

Für die erste Phase des Mitwirkungsverfahrens wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans der 4. Runde am 28. Januar 2025 im Gemeinderat vorgestellt. Dieser hat der Offenlage zugestimmt. Diese erfolgte vom 31. Januar bis 7. März 2025 als öffentliche Auslegung.

Die Offenlage wurde das Amtsblatt und die Homepage der Gemeinde Bingen bekanntgemacht bzw. angekündigt. Es bestand zudem die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren. Die Träger öffentlicher Belange wurden parallel beteiligt.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Positiv abgewogene Hinweise flossen in den Lärmaktionsplan ein. Die Abwägungsergebnisse zu den Hinweisen aus der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sind dem Lärmaktionsplan als Anhang I.1 und 1.2 beigelegt.

In der zweiten Mitwirkungsphase wurde der Entwurf des Lärmaktionsplans in der Zeit vom 12. Mai bis einschließlich 6. Juni 2025 erneut formell ausgelegt. Die zweite Beteiligungsphase wurde über verschiedene Medien angekündigt und im Amtsblatt sowie auf der Homepage der Gemeinde Bingen bekannt gemacht. Es bestand zudem wieder die Möglichkeit, sich während der Sprechzeiten/ Dienststunden der Verwaltung über den Lärmaktionsplan zu informieren bzw. diesen einzusehen. Parallel wurden die Träger öffentlicher Belange erneut beteiligt.

Die eingegangenen Hinweise wurden dokumentiert und abgewogen. Das Ergebnis der zweiten Phase der Mitwirkung ist als Anlage II dem Lärmaktionsplan beigelegt. Der beschlussfähige Lärmaktionsplan wurde durch den Gemeinderat am 23. Juni 2025 beraten und angenommen.

Die Gemeinde Bingen dankt allen, die sich aktiv und konstruktiv am Mitwirkungsverfahren beteiligt haben, für ihre Hinweise und damit für das Engagement für eine leisere Gemeinde.



8. Bereits vorhandene oder geplante Maßnahmen zur Lärm-minderung

Die Gemeinde Bingen hat bisher noch keinen Lärmaktionsplan aufgestellt.

Die Darstellung von vorhandenen oder geplanten Maßnahmen kann deshalb erst in der 5. Runde erfolgen.



9. Maßnahmen, die die zuständigen Behörden für die nächsten fünf Jahre geplant haben, einschließlich Maßnahmen zum Schutz ruhiger Gebiete

Die Maßnahmen zur Lärminderung beziehen sich nicht nur auf übliche aktive oder passive Maßnahmen zum Lärmschutz, sondern auch auf Maßnahmen, die direkt bzw. über eine System- und Netzwerke einen Beitrag zum Lärmschutz leisten können (z. B. Förderung des Umweltverbundes). Aber auch qualitative Aspekte wie Gestaltung des öffentlichen Raums, Aufenthaltsqualität, Verkehrssicherheit, Sicherung von Einzelhandelsstandorten werden im Einzelfall berücksichtigt, um so die Lärminderung als Grundlage für die verkehrliche und städtebauliche Weiterentwicklung der Gemeinde zu begreifen.

9.1 Grundlagen der Maßnahmenentwicklung

Zur Reduzierung der Belastung durch Verkehrslärm hat der Sachverständigenrat für Umweltfragen in seinem Umweltgutachten 2020 festgestellt, dass *"die Ergebnisse aus den Lärmkartierungen in Deutschland zeigen, dass ein hoher Anteil der Bevölkerung in Deutschland Lärmbelastungen ausgesetzt ist, die mit direkten Gesundheitsrisiken verbunden sind. Noch größer ist der Anteil derer, die von einer möglichen Lärmbelastung betroffen sind. Gleichzeitig werden die Belastungen durch Verkehrslärm zukünftig eher zu- als abnehmen. Trotz der für eine kurze Zeit erfolgten Abnahme des Verkehrs wegen der Corona-Pandemie wird erwartet, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Straße, der Schiene sowie in der Luft weiter anwachsen werden. Außerdem findet momentan in den Ballungsräumen eine zunehmende bauliche Verdichtung der Innenstadtlagen statt, es wird dichter an Verkehrswege herangebaut, so dass die Zahl der Lärmbetroffenen ansteigt. Gleichzeitig nimmt der Nutzungsdruck auf ruhige Gebiete und solche, die für die Erholung von Lärm genutzt werden können, zu. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrslärms dringend notwendig, sowohl zum Schutz unserer Gesundheit als auch zur Verbesserung der Lebensqualität in den Städten."*⁸

Aufgrund der individuellen Voraussetzungen in jeder Gemeinde gibt es zwangsläufig keine standardisierbaren Handlungskonzepte für einen Lärmaktionsplan. Entsprechend der örtlichen Situation, den bereits geleisteten Vorarbeiten, den finanziellen Rahmenbedingungen und den unterschiedlichen Belastungssituationen und Baulastträgerschaften müssen jeweils individuelle Maßnahmenbündel entwickelt und abgestimmt werden.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans geht es vorrangig darum, Lärm bereits am Emissionsort zu vermeiden bzw. zu mindern. Erst wenn diese Lärminderungspotenziale ausgeschöpft sind, kommt eine Minderung am Immissionsort in Betracht. Diese Rangfolge leitet sich aus dem Grundprinzip des Umweltschutzes ab, Umweltauswirkungen möglichst an der Quelle zu vermeiden.

Die Ausschöpfung der meisten Lärminderungspotenziale bedarf baulicher Maßnahmen. Bei der Maßnahmenwirkung ist zu unterscheiden zwischen

- Vermeidung von Schallemissionen und
- Verlagerung von Schallemissionen,

⁸ Schmid, E. et al., Weniger Verkehrslärm für mehr Gesundheit und Lebensqualität, in: Immissionsschutz, Heft 3, 2020

die nur bei systematischen, gesamt- bzw. übergemeindlichen Maßnahmen lärmindernd wirken, sowie

- Verminderung von Schallemissionen und
- Verringerung von Schallimmissionen,

die überwiegend lokal zur Lärminderung beitragen.

Wirksame Maßnahmen sind in bebauten Bereichen vor allem in folgenden Planungsfeldern zu suchen:

- verkehrsplanerische Maßnahmen,
- verkehrsrechtliche Maßnahmen,
- verkehrstechnische Maßnahmen,
- straßenbauliche Maßnahmen,
- städtebauliche Maßnahmen,
- Maßnahmen an Gebäuden,
- kompensatorische Maßnahmen.

Die Maßnahmen des Lärmaktionsplans sollen im Rahmen eines kommunalen Planungsmanagements in die Verkehrs- und Infrastrukturplanung eingebunden werden. Das hat den Vorteil, dass viele Lärmschutzmaßnahmen in ohnehin geplante Maßnahmen eingebunden werden können. Ein solches Vorgehen führt dazu, notwendige Maßnahmen zur Lärminderung

- zu vermeiden, weil von Beginn an lärmarm geplant wird,
- kostenneutral im Zuge von optimierten Baumaßnahmen auszuführen oder
- mit geringeren Mehrkosten umzusetzen.

Solche Verknüpfungen sind beispielsweise:

- Inhaltliche Abstimmung
 - Stadtentwicklung/ Flächennutzungsplan,
 - Luftreinhaltung,
 - Klimaschutz,
 - Mobilitätsplanung,
 - Lkw-Lenkungskonzept/ Stadtlogistik,
 - Unfallprävention.
- Verfahrensmäßige Abstimmung
 - Stadterneuerung,
 - Straßenunterhaltung,
 - Sanierung Abwasserkanäle.

Grundsätzlich wird angestrebt, das Handlungskonzept zur Lärminderung so aufzubauen, dass die Einzelmaßnahmen zeitlich koordiniert und räumlich gebündelt durchgeführt werden. Betroffene erleben hierdurch die Entlastungswirkung als Schub und nehmen die Entlastung intensiver wahr.

Zur erfolgreichen Umsetzung gehört ein konstruktives kommunales Klima, das Lärminderung zum einen als Teil der Gemeindeentwicklung begreift und zum anderen als Prozess versteht – dann eröffnet ein Lärmaktionsplan neue Entwicklungschancen und seine Aufstellung stellt nicht nur eine Pflichtaufgabe dar.

9.2 Strategische Maßnahmen

Entwicklung Ortsmitte Bingen

In der Binger Ortsmitte hat in den letzten Jahren der Prozess einer deutlichen Umgestaltung eingesetzt. Nach der Fertigstellung des neuen Rathauses im Jahr 2023 wurde durch den Abriss des alten Rathauses Raum für eine zentrale Bushaltestelle geschaffen. Die Bushaltestelle wurde auf zwei Bussteige an den Rand des Platzes verlegt. Die Ortsentwicklung wird sich mit der Nachnutzung des ehemaligen Brauereigeländes fortsetzen und zentrale Lage im Ortskern stärken.

Regionale Verkehrserschließung

Die Gemeinde Bingen ist über die L 277 in das überregionale Netz eingebunden. Die L 277 durchquert Bingen in West-Ost-Richtung. Sie führt im Westen nach Sigmaringen und mündet in die B 32/ B 313. Nach Osten führt die L 277 Richtung Langenenslingen und trifft in Riedlingen auf die B 311/ B 312. Nach führt die K 8201 ("Alb-Highway") von Bingen nach Inneringen und trifft in Trochtelfingen auf die B 313.

Bingen liegt im Verkehrsverbund naldo. Im Gemeindegebiet Bingen verkehren die Buslinien 2 und 390 und stellen eine Anbindung nach Gammertingen, Sigmaringen, Sigmaringendorf und Riedlingen her.

Durch Bingen und Hitzhofen verläuft mit dem Hohenzollernradweg eine ausgewiesene Freizeit-Route des RadNETZ BW teilweise über die Lärmbelastungsachse Hauptstraße – Bahnhofstraße – Riederstraße. Der Radverkehr wird innerorts ausschließlich im Mischverkehr geführt.

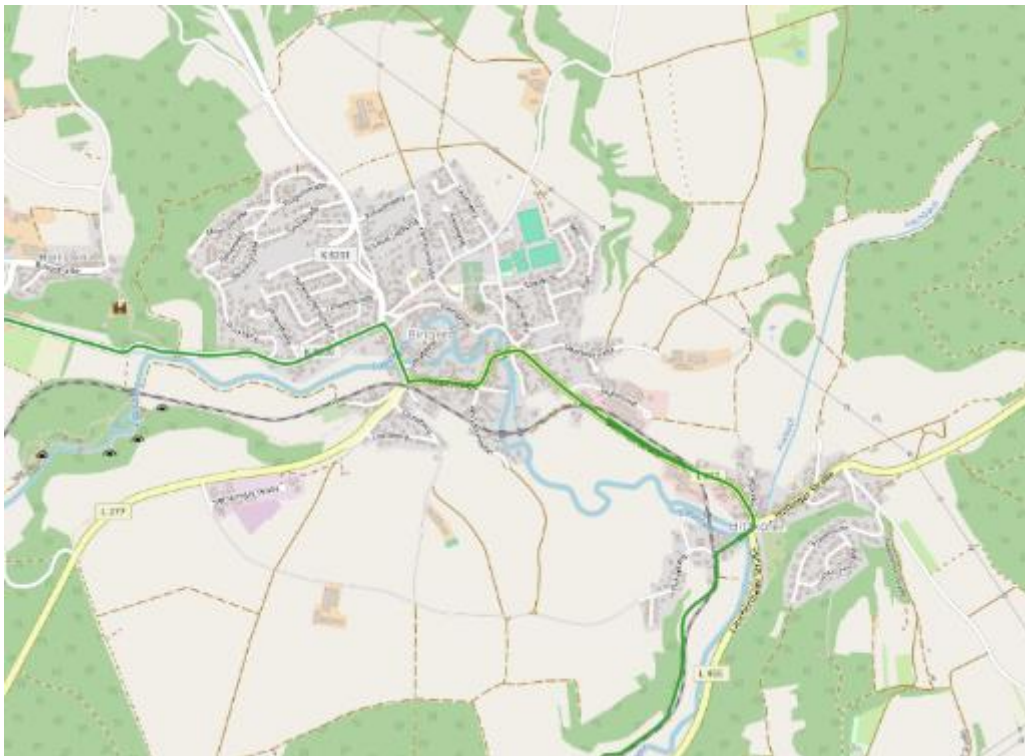


Abb. 9.1: Verlauf der Hohenzollern-Route im RadNETZ BW (radroutenplaner-bw.de)

9.3 Maßnahmen an Belastungsachsen

9.3.1 L 277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg bis Lauchertstraße)

Basisdaten

Tab. 9.1: Basisdaten L 277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg bis Lauchertstraße)

L 277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg bis Lauchertstraße)								
	Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Maximaler Fassadenpegel BUB/RLS-19 [dB(A)]		
Übersicht	von	bis				L _{den} /L _{Tag}	L _{night} /L _{Nacht}	
 Fassadenpegel BUB ≥60-<65 L_{den} = gelb ≥65-<70 L_{den} = rot ≥70 L_{den} = violett	Leuteberg	Lauchert- straße	8.332	Nichtgerif- felter Guss- asphalt	100/50	67,4/68,5	57,3/59,6	
	Fahrbahn		▪ 2-streifig, Linksabbiegefahrstreifen in die Lauchertstraße, Knotenpunkt mit Vorfahrtregelung ▪ niveaugleicher Bahnübergang			▪ Asphaltdeckschicht mit Netzrissen ▪ abfallendes Gelände Richtung Lauchertstraße		
	Nebenanlagen		▪ Gemeinsamer Geh- und Radweg (<2,00 m) zwischen Bittelschießer Straße und L 277 Sigmaringer Straße, durch Grünstreifen und Leitplanke von Fahrbahn getrennt, mündet in Bittelschießer Straße ▪ Gehweg zwischen Bittelschießer Straße und Lauchertstraße, am Bahnübergang setzt der Gehweg aus (Markierung)			▪ Asphaltdeckschicht mit Rissen		
	Unfallgeschehen		1 Unfall 2021 bis 2023			Einbiege Unfall zwischen Rad und Lkw Einmündung Lauchertstraße		
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmin- dernder Wirkung		Keine					
	ÖPNV		Keine Haltestelle					
Bau-/ Nutzungsstruktur		▪ Nordseite: ab Ortseingang West tiefergelegene Wohnbebauung mit Einfamilienhäusern, Gärtnerei ▪ Südseite: höhergelegene Wohnbebauung mit Ein- und Mehrfamilienhäusern				▪ Offene Baustruktur, 2- bis 3-geschossig		



Die L 277 Sigmaringer Straße führt von Südwesten mit Gefälle in den Ortskern. Durch die Höhenunterschiede mit abfallendem Gelände im Norden und ansteigendem Gelände im Süden ist der Straßenraum eng begrenzt.

Eine direkte Bebauung besteht an der Sigmaringer Straße nicht. Auf der Nordseite reicht die Bebauung der Bittelschießer Straße etwa bis Höhe des westlichen Ortseingangs und liegt unterhalb der Sigmaringer Straße. Auf der Südseite beginnt die höherliegende Bebauung der Straße Leuteberg bereits deutlich vor dem westlichen Ortseingang. Nach dem Bahnübergang mündet die K 8201 Lauchertstraße in die Sigmaringer Straße.

Die Belastungsachse weist eine DTV von 8.332 Kfz auf. Im außerörtlichen Bereich liegt V_{zul} bei 100 km/h, innerorts bei 50 km/h.

Von den Auslösewerten $\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} sind vier Gebäude betroffen, hauptsächlich die südlichen Gebäude entlang der Straße Leuteberg sowie das Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Sigmaringer Straße an der Einmündung Bittelschießer Straße. Die höchsten Fassadenpegel belaufen sich auf 67,4/57,3 dB(A) L_{den}/L_{night} am Gebäude an der Einmündung Bittelschießer Straße. Sehr hohe Belastungen von $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} werden nicht erreicht.

Nach RLS-19 liegen die Fassadenpegel ebenfalls durchgehend unter $\geq 70/60$ dB(A) L_{Tag}/L_{Nacht} . Handlungsbedarf besteht gemäß Kooperationserlass BW bei Pegeln $\geq 67/57$ dB(A) L_{Tag}/L_{Nacht} an den Gebäuden Straße Leuteberg, Haus Nr. 13, das mit 68,5/59,6 dB(A) L_{Tag}/L_{Nacht} die höchste Belastung aufweist, sowie Bittelschießer Straße, Haus Nr. 2.

Der Fuß- und Radverkehr wird entlang der Sigmaringer Straße als gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite $< 2,50$ m geführt und mündet in die Bittelschießer Straße. Das Gefälle führt zu einer erheblichen Beschleunigung der Radverkehrs in Fahrtrichtung Bingen und stellt damit eine Gefahr für den Fußverkehr dar. Solche Lösungen entsprechen nicht den Empfehlungen der ERA. Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr beidseitig im Mischverkehr geführt, es besteht Querungsbedarf an der Bittelschießer Straße.

Auch diese Führungsform erfüllt nicht die Vorgaben der ERA. Entsprechend der ERA fällt die innerörtliche Radverkehrsführung bei einer Verkehrsstärke von 833 Kfz/Sp.Std. bei 50 km/h in den Belastungsbereich II, wonach eine Führung auf der Fahrbahn beispielsweise durch Schutzstreifen zu ergänzen ist.

Für den Fußverkehr ist die Querung der Lauchertstraße durch die vorhandene Verkehrsinsel ohne Querungssicherung erschwert. Um eine Querung durch das Blumenbeet der Verkehrsinsel zu vermeiden, muss die Einmündung vor bzw. nach der Verkehrsinsel passiert werden.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS-19 bzw. entsprechend den "Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom Ortseingang West bis Lauchertstraße ($\geq -2,0$ dB(A)). Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wegen der Gefällstrecke auf 70 km/h ganztags zwischen Straße Leuteberg und Ortseingang West (-3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Umweltverbund

- Verbreiterung gemeinsamer Geh- und Radweg soweit möglich auf $\geq 2,50$ m, mindestens 2,00 m. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.

- Überführung des Radverkehrs vom gemeinsamen Geh- und Radweg auf die Fahrbahn über die vorhandene Sperrfläche vor dem Linksabbiegerfahrstreifen in die Bittelschießer Straße. Markierung einer Aufstellfläche (Breite 2,00 m, Länge $\geq 8,00$ m) auf der derzeitigen Sperrfläche, die das Queren in zwei Etappen ermöglicht. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.
- Überprüfung der Kurvenparameter an der Einmündung Lauchertstraße zur Verbreiterung des Gehwegs. Verbreiterung der vorhandenen Verkehrsinsel und Ergänzung einer Querungssicherung zur Verbesserung der Fußwegbeziehung entlang der Sigmaringer Straße und der Hauptstraße. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.

Erläuterungen

In Abhängigkeit von der Einzelfallprüfung sinken zwischen Leuteberg und Ortseingang West durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h die maximalen Fassadenpegel auf der Straße Leuteberg unter den Auslösewert $\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} .

Der Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht zwischen Ortseingang West und Lauchertstraße senkt die Lärmimmissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq AC 11$ um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h.

Der Lärminderungswirkung ist von der Höhe des Lkw-Anteils abhängig. Als Anhaltspunkt wird eine Lärminderung $\geq -2,0$ dB(A) angenommen. Die maximalen Fassadenpegel des Gebäudes an der Einmündung Bittelschießer Straße bleiben mit 65,4/55,3 dB(A) L_{den}/L_{night} leicht über dem Auslösewert des Lärmaktionsplans.

Für die Überführung des Radverkehrs aus Richtung Sigmaringen vom gemeinsamen Geh- und Radweg in den Mischverkehr ist eine Umgestaltung Straßenquerschnitts erforderlich. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse besteht eine mögliche Lösung in der Auflösung des Zweirichtungsradwegs über die vorhandenen Sperrfläche vor dem Linksabbiegerstreifen in die Bittelschießer Straße. Entlang dieser Sperrfläche ist zunächst eine Aufstellfläche für den Radverkehr (Länge $\geq 8,00$ m, Breite 2,00 m) zu markieren, die optional rot beschichtet werden kann. Daran anschließend folgt eine Mittelinsel (ohne Querungssicherung), um einen Schutz vor dem Kfz-Verkehr zu bieten. Dieser Lösungsvorschlag lehnt sich an die Veröffentlichung des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg "Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg", Musterblatt 9.5-11, an (siehe Abb. 9.4).

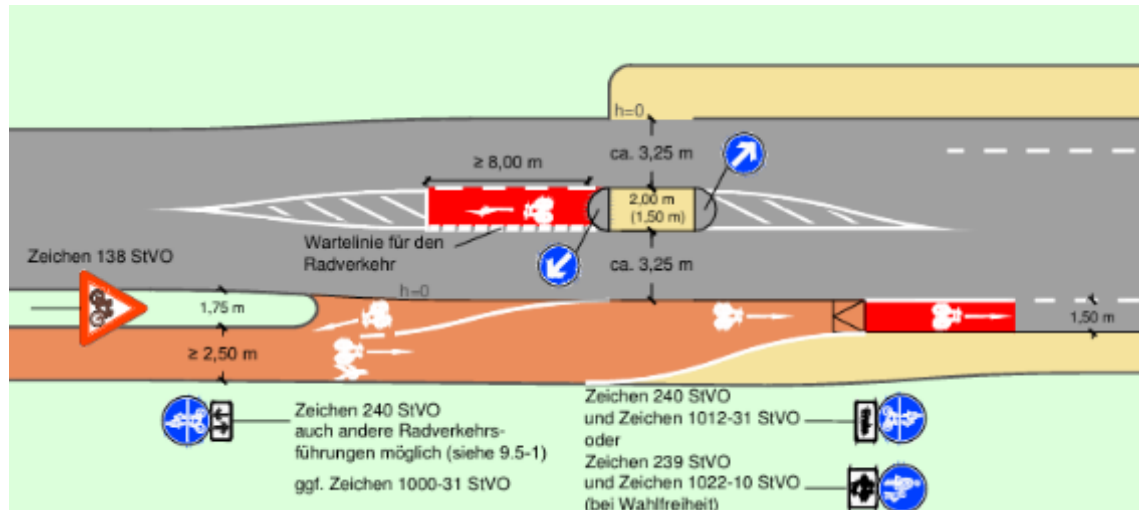


Abb. 9.2: Überführung Zweirichtungsradweg über Aufstellfläche (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg)

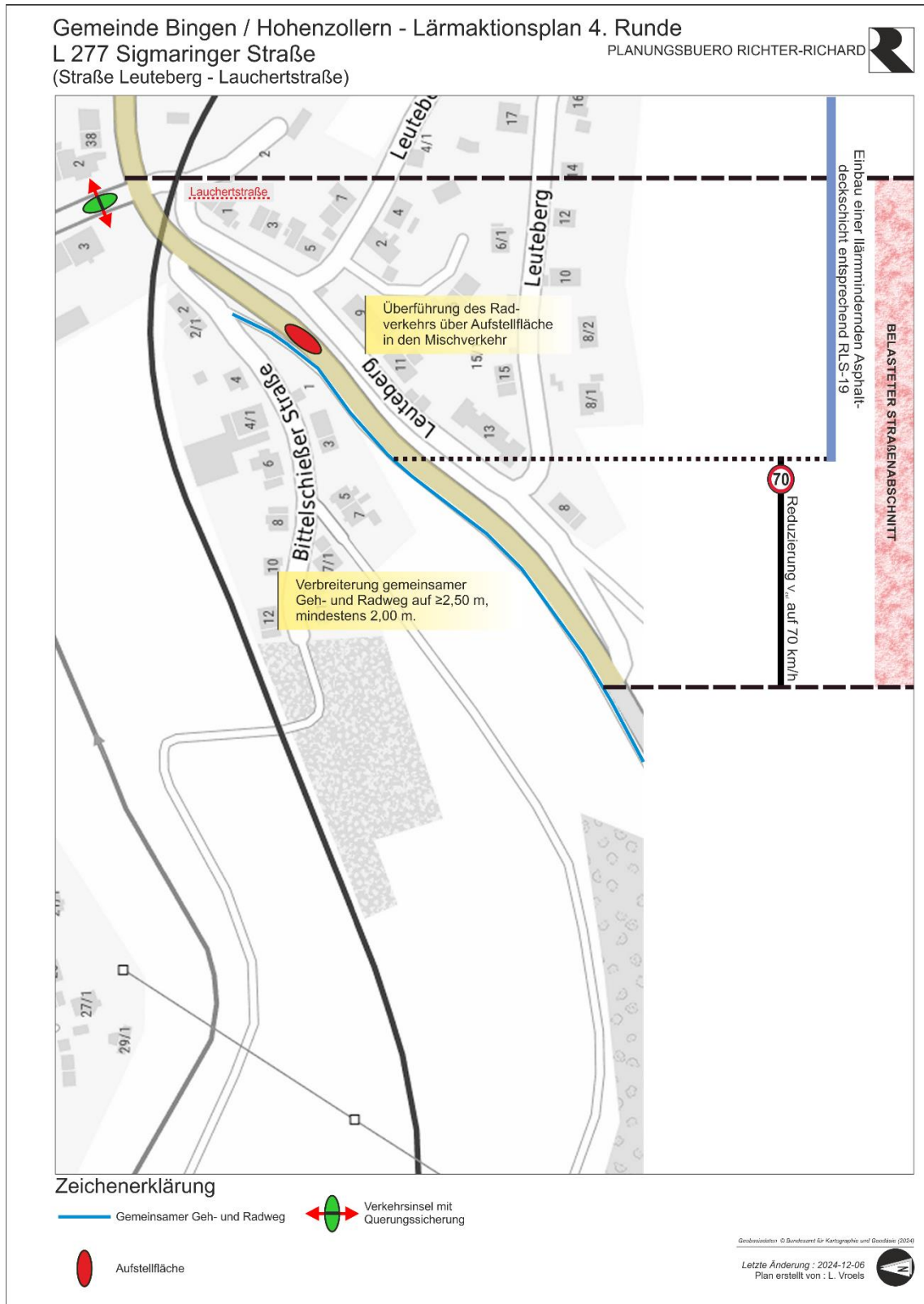


Abb. 9.3: Maßnahmenübersicht L 277 Sigmaringer Straße

9.3.2 L 277 Hauptstraße (Lauchertstraße bis Lauchert)

Basisdaten

Tab. 9.2: Basisdaten L 277 Hauptstraße (Lauchertstraße bis Lauchert)

L 277 Hauptstraße (Lauchertstraße bis Lauchert)								
	Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Maximaler Fassadenpegel BUB/RLS-19 [dB(A)]		
Übersicht	von	bis				L _{den} /L _{Tag}	L _{night} /L _{Nacht}	
 Fassadenpegel BUB ≥60-<65 L_{den} = gelb ≥65-<70 L_{den} = rot ≥70 L_{den} = violett	Lauchert- straße	Lauchert	8.332	Nichtgerif- felter Guss- asphalt	50	71,6/71,3	61,4/62,9	
	Fahrbahn		▪ 2-streifig ▪ Radverkehr im Mischverkehr ▪ Verkehrsinsel mit Querungen Höhe Lauchertstraße, Fußgänger-überweg Höhe Rathaus			▪ Deckschicht in gutem Zustand		
	Nebenanlagen		▪ Beidseitig Gehwege, teilweise zur Fahrbahn begrenzt durch Grünstreifen ▪ Bushaltestelle Bingen Rathaus ▪ Brücke über Lauchert ▪ Senkrecht Parken vor Einzelhandel			▪ Befestigung der Gehwege unterschiedlich: Asphalt, Betonsteinpflaster in verschiedenen Farbtönen, Natursteinborde		
	Unfallgeschehen		Kein Unfall zwischen 2021 und 2023					
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		Keine					
	ÖPNV		Haltestelle Bingen Rathaus mit Linien 2 und 390					
	Bau-/ Nutzungsstruktur		Heterogene Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, Rathaus, ZOB, Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie, Apotheke			Offene Baustruktur, 2- bis 3-geschossig		



Die L 277 Hauptstraße verläuft vom Knotenpunkt Lauchertstraße bis zur Lauchert-Brücke durch Ortsmitte, in der mit dem 2023 fertiggestellten Rathaus und der zentralen Bushaltestelle erste Schritte zur Wiederbelebung unternommen wurden.

Die gesamte Achse begleiten typische Mischgebietsnutzungen mit Wohnen, Dienstleistung und Einzelhandel. Es gibt mehrere Baulücken und insbesondere die Brache der ehemaligen Brauerei, die das Bild des Ortskerns prägt. Durch den Abbruch des alten Rathauses wurde Platz für eine zentrale Bushaltestelle gewonnen. Mit Ausnahme zweier Grünstreifen/ Pflanzenbeete am Beginn und Ende der Achse wirkt der Straßenraum kahl und unbelebt.

Die Belastungsachse weist eine DTV von 8.332 Kfz auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Die Hauptstraße ist mit Fassadenpegel von maximal 71,6/61,4 dB(A) L_{den}/L_{night} sehr hoch belastet. Dabei sind alle Wohngebäude von Pegeln über dem Auslösewert ($\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night}) betroffen. Davon überschreiten vier Gebäude ganztags (L_{den}) und drei Gebäude nachts (L_{night}) die sehr hohen Werte von $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} .

Bei den Berechnungen nach RLS-19 ist am Tag (L_{Tag}) ein Gebäude mit einem sehr hohen Wert belastet. Dagegen sind in der Nacht (L_{Nacht}) acht Gebäude von sehr hohen Werten betroffen, die um etwa 1 dB(A) höher liegen als die Pegel L_{night} . An nahezu allen Wohngebäuden besteht mit Pegel $\geq 67/57$ dB(A) L_{Tag}/L_{Nacht} Handlungserfordernis.

Der Radverkehr wird auf der gesamten Belastungsachse im Mischverkehr geführt. Entsprechend der ERA fällt die Radverkehrsführung bei einer Verkehrsstärke von 833 Kfz/Sp.Std. bei 50 km/h in den Belastungsbereich II, wonach eine Führung auf der Fahrbahn beispielsweise durch Schutzstreifen zu ergänzen ist. Die derzeitige Führung erfüllt die Vorgaben einer regelkonformen Führung der ERA nicht.

Dem Fußverkehr stehen beidseitig Gehwege zur Verfügung. Höhe der Einmündung Lauchertstraße sichert eine Verkehrsinsel mit Querungssicherung querenden Fußverkehr. Ein Fußgängerüberweg erleichtert die Querung an der Ortsmitte.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen Lauchertstraße und Lauchert (-3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS-19 bzw. entsprechend den "Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg von Lauchertstraße bis Lauchert ($\geq -2,0$ dB(A)). Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.

Flankierende Maßnahmen

- Aufstellung eines (mobilen) Dialogdisplays in Höhe des Rathauses nach dem Fußgängerüberweg in Fahrtrichtung Lauchert, zur Unterstützung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Zuständig: Gemeinde Bingen.

Städtebauliche Maßnahmen

- Erstellung eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes, um den Straßenraum in die Neugestaltung der Ortsmitte einzubeziehen. Dieses kann folgende Einzelmaßnahmen enthalten:

	○ Entwicklung eines Wegenetzes für den Fuß- und Radverkehr zwischen den wesentlichen Quell- und Zielpunkten im innerörtlichen Bereich sowie zu den Nachbarkommunen. ○ Gewährleistung eines Standards des Fuß- und Radwegenetzes durch die Einhaltung und möglichst auch Überschreitung der Mindestbreiten, Sicherung von Querungsstellen und Schaffung einer Barrierefreiheit. ○ Gestalterische Aufwertung durch Anlage von Baumreihen entlang der Belastungsachse. Auf privaten Flächen kann sich eine Zusammenarbeit zwischen Gemeinde und Eigentümern ergeben, indem die Gemeinde Bäume zur Verfügung stellt. Mögliche Standorte sind: ○ Auf den bereits vorhandenen Grünflächen/ Beeten Höhe der Einmündung Lauchertstraße, ○ als Allee auf der Westseite der Hauptstraße zwischen der Straße Im Gässle und dem Gebäude Hauptstraße, Haus Nr. 1, ○ auf dem Grünstreifen vor dem Gebäude Hauptstraße, Haus Nr. 1. ○ Weitere Elemente zur Aufwertung durch Möblierung (z. B. Bänke, Bücherschrank), ggf. eine effektvolle Beleuchtung sowie weiterer Blumenkästen an der Lauchertbrücke. Zuständig: Gemeinde Bingen.
■	Prüfung der Voraussetzungen für eine Einbindung der Maßnahmen in das Förderprogramm der Landesregierung "Attraktive Ortsmitten für Baden-Württemberg" Zuständig: Gemeinde Bingen.
Umweltverbund	
■	Verlegung des Hohenzollernradwegs zwischen Bingen und Hitzkofen über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg. Zuständig: Gemeinde Bingen.

Erläuterungen

Durch die Reduzierung der V_{zul} werden die Fassadenpegel um 3 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt. Die maximale Immissionsbelastung sinkt dabei auf 68,6/58,4 dB(A) L_{den}/L_{night} und unterschreitet somit das Pegelband der sehr hohen Werte. Dennoch sind die Gebäude weiterhin hoch belastet.

Im derzeitigen Straßenquerschnitt zwischen Lauchertstraße und Lauchert ist eine regelkonforme Radverkehrsführung nicht umsetzbar. Zur Ausweisung beidseitiger Schutzstreifen bedarf es eine Fahrbahnbreite von $\geq 7,50$ m. Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit unabhängig der Lärmbelastung auf 30 km/h (Einstufung in Belastungsbereich I) zu prüfen, um bei 833 Kfz/Sp.Std. eine regelkonforme Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu ermöglichen.

Der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmemissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq AC 11$ um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h.

Die Lärminderungswirkung ist von der Höhe des Lkw-Anteils abhängig. Als Anhaltspunkt wird eine Lärminderung $\geq 2,0$ dB(A) angenommen. In Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann der zusätzliche Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht die Pegel nur noch geringfügig (ca. -1 dB(A)) senken, da die Rollgeräusche bei Tempo 30 weniger dominieren als bei Tempo 50. Die maximalen Fassadenpegel liegen somit bei 67,6/57,4 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Tempo 30 bricht darüber hinaus über die rechnerisch ermittelte Lärminderung hinaus Pegelspitzen, insbesondere in den besonders schützenswerten Nachtstunden. Damit kann eine doppelte Wirkung erzielt werden: Einerseits werden zu schnell fahrende Fahrzeuge durch den lärmindernden Asphalt leiser und andererseits trägt Tempo 30 dazu bei, dass insgesamt langsamer gefahren wird. Beide Wirkungen gehen nicht in die Pegelberechnungen ein, tragen aber vor Ort zur Entlastung der Betroffenen bei.

Die Gebäude bleiben teilweise hoch belastet. Den Eigentümern wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, ein Antrag auf Prüfung zur Förderung von passivem Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung bei dem zuständigen Regierungspräsidium zu stellen (siehe Kap. 11.). Darüber hinausgehende private Möglichkeiten zum Lärmschutz werden in Kapitel 9.4.1 vorgestellt.

Derzeit besteht in der Ortsmitte eine große Baulücke aufgrund des Abrisses der ehemaligen Brauerei. Sie ermöglicht es, dass sich der Schall frei ausbreiten kann. Mit der geplanten Bebauung des Geländes ist eine Reflexion des Lärms zu erwarten. Im Bebauungsplan sollte dem mit entsprechenden Festsetzungen ggf. entgegengewirkt werden (z. B. Akustikputze, Ausrichtung und Strukturierung der Fassade, Abrücken von der Straße).

Um das Radverkehrsaufkommen auf der Achse Hauptstraße – Bahnhofstraße – Riedstraße zu reduzieren, wird eine Umleitung des Hohenzollernradwegs über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg bzw. geeignete angrenzende Wirtschaftswege empfohlen. Dies entlastet den Mischverkehr aus Rad und Kfz, trägt zu einer höheren Sicherheit der Radfahrenden bei und bietet eine landschaftlich ansprechende Route entlang der Lauchert. Die Alternativroute ist etwa 500 m länger als die derzeitige Routenführung.

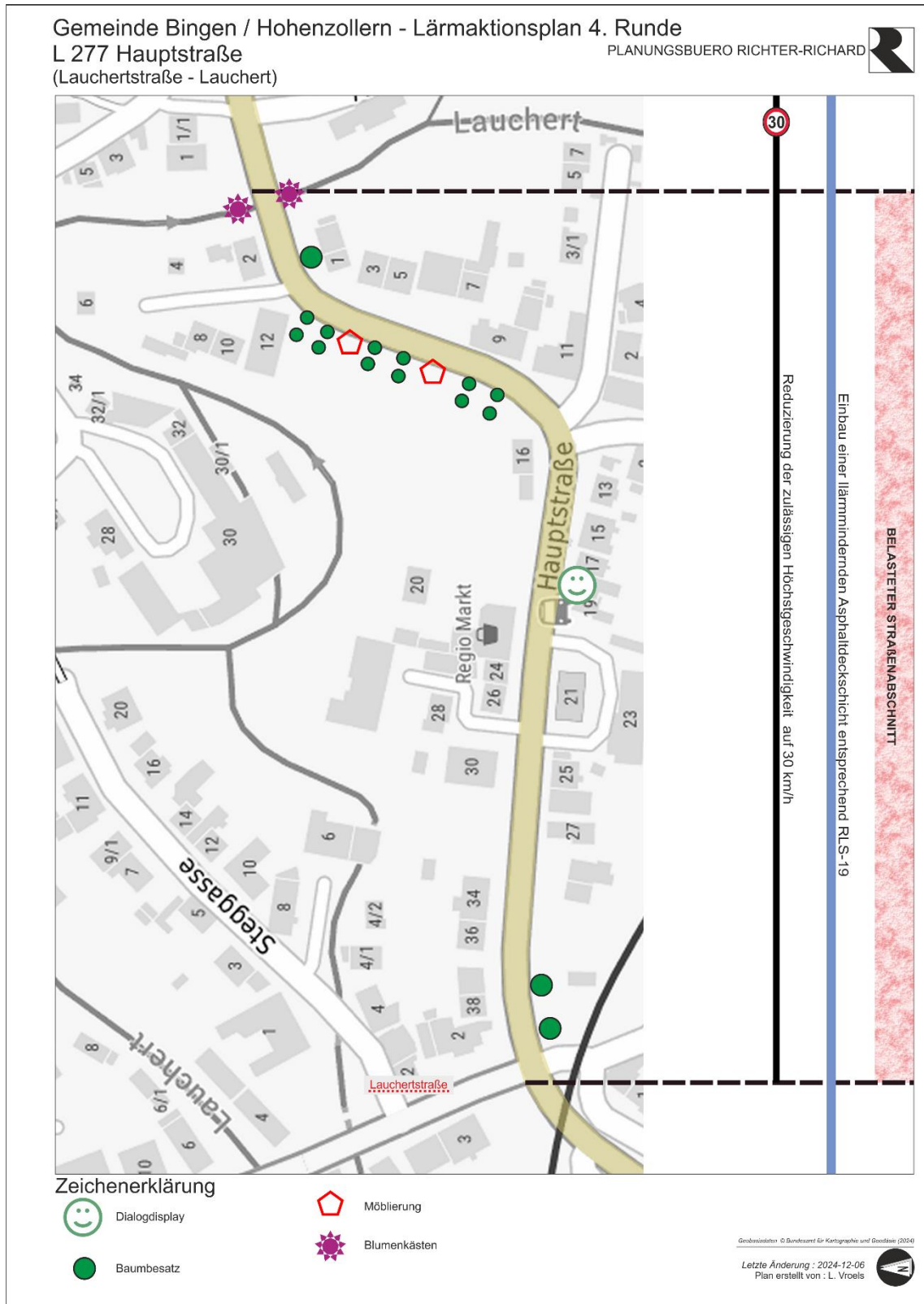


Abb. 9.4: Maßnahmenübersicht L 277 Hauptstraße

9.3.3 L 277 Bahnhofstraße (Lauchert bis Oberseegraben)

Basisdaten

Tab. 9.3: Basisdaten L 277 Bahnhofstraße (Lauchert bis Oberseegraben)

L 277 Bahnhofstraße (Lauchert bis Oberseegraben)							
	Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Maximaler Fassadenpegel BUB/RLS-19 [dB(A)]	
Übersicht	von	bis				L _{den} /L _{Tag}	L _{night} /L _{Nacht}
 Fassadenpegel BUB ≥60-<65 L_{den} = gelb ≥65-<70 L_{den} = rot ≥70 L_{den} = violett	Lauchert	Ober- seegra- ben	8.332	Nichtgerif- felter Gussas- phalt	50	71,8/71,3	61,7/62,9
	Fahrbahn		▪ 2-streifig ▪ Bushaltestelle Bingen Bahnhof ▪ Radverkehr im Mischverkehr ▪ niveaugleicher Bahnübergang			▪ Asphaltdeckschicht mit Abnut- zungsspuren ▪ starke Aufweitung an Straße Tau- benried	
	Nebenanlagen		▪ Gehwege zwischen Lauchert und Straße Taubenried beidseitig, anschließend einseitig auf Ostseite bis Hitzkofen ▪ Umlaufsperrern am Bahnübergang			▪ Befestigung unterschiedlich: As- phalt, Betonsteinpflaster in verschie- denen Farbtönen ▪ abschnittsweise Begrünung durch Pflanzenbeete/ Baumreihen	
	Unfallgeschehen		Kein Unfall zwischen 2021 und 2023				
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		Keine				
	ÖPNV		Haltestelle Bingen Bahnhof, Linie 2 und 390				
Bau-/ Nutzungsstruktur		Ein- und Mehrfamilienhausbebauung, Einzelhandel, Gastronomie, Feuerwehr			▪ Bebauungsdichte nimmt Richtung Ortsausgang ab ▪ 2- bis 3-geschossig		



Die Bebauung gestaltet sich in Richtung Ortsausgang zunehmend offener. Die Wohnbebauung dominiert, auch der ehemalige Bahnhof wurde zu einem Wohnhaus umgenutzt. An der Bahnhofstraße befinden sich ein Restaurant, ein Getränkemarkt und die Feuerwache. Mit dem Dorfplatz an der Einmündung Kirchberg liegt ein weiterer Aufenthaltsbereich an der L 277.

Die Belastungsachse weist eine DTV von 8.332 Kfz auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Nahezu alle Wohngebäude entlang der Bahnhofstraße sind von Pegeln über dem Auslösewert $\geq 65/55$ dB(A) L_{den}/L_{night} betroffen. Davon überschreiten fünf Gebäude sogar sehr hohe Pegel $\geq 70/60$ dB(A) L_{den}/L_{night} . Die höchsten Fassadenpegel betragen 71,8/61,7 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Die Berechnung nach RLS-19 zeigt eine ähnliche Betroffenheit mit dem Unterschied, dass nachts ein zusätzliches Gebäude die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. An neun Gebäuden besteht mit Pegeln $\geq 67/57$ dB(A) L_{Tag}/L_{Nacht} Handlungserfordernis.

Der Radverkehr wird auf der gesamten Belastungsachse im Mischverkehr geführt. Gemäß der ERA liegt die Radverkehrsführung bei einer Verkehrsstärke von 833 Kfz/Sp.Std. bei 50 km/h in der Belastungsstufe II, wonach eine Führung auf der Fahrbahn beispielsweise durch Schutzstreifen empfohlen wird. Somit entspricht die derzeitige Führungsform nicht den Vorgaben der ERA. Auf dem außerörtlichen Abschnitt zwischen Bingen und Hitzkofen verläuft einseitig ein Gehweg. Es gibt keine straßenverkehrsrechtliche Ausweisung als Radweg, lediglich der Radroutenwegweiser leitet den Radverkehr auf den Gehweg. In seiner derzeitigen Form mit einer Breite von etwa 2,00 m unterschreitet der Gehweg die erforderliche Breite 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg gemäß ERA.

Dem Fußverkehr stehen bis zur Einmündung Taubenried beidseitig Gehwege zur Verfügung. Anschließend erfolgt die Führung einseitig auf der Ostseite der Bahnhofstraße nach Hitzkofen. Am Bahnübergang sind Umlaufsperrn vorhanden, deren Überwindung mit Rollstühlen oder Rollatoren etc. aufgrund der beengten Verhältnisse ein Hindernis darstellen kann.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags zwischen Lauchert und Oberseegraben (Ortsausgang Bingen) (-3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h ganztags zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Regierungspräsidium Tübingen.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS-19 bzw. entsprechend den "Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zwischen Lauchert und Bahnübergang Hitzkofen ($\geq -2,0$ dB(A)). Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.
- Einbau einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk und Querungssicherung Höhe Bushaltestelle Bingen Bahnhof zur Unterstützung der Geschwindigkeitsreduzierung. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.

Städtebauliche Maßnahmen

- Gestalterische Aufwertung der Belastungsachse durch die Anlage einer Allee. Mögliche Standorte sind:

- Grünfläche Dorfplatz,
 - Grünfläche Feuerwehr (Bildung einer Allee durch bestehende Bäume an der Straße),
 - beidseitig zwischen Straße Taubenried und Bahnübergang Hitzkofen (Ergänzung der bestehenden Bepflanzung auf der Ostseite).
- Zuständig: Gemeinde Bingen.

Umweltverbund

- Umgestaltung der Umlaufsperrern am Bahnübergang, um einen barrierefreien Übergang zu ermöglichen. Zuständig: DB Netz.
- Verbreiterung des außerörtlichen Gehwegs zwischen Bingen und Hitzkofen auf 2,50 m und Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen und Straßenverkehrsbehörde.
- Verlegung des Hohenzollernradwegs zwischen Bingen und Hitzkofen über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg. Zuständig: Gemeinde Bingen.

Erläuterungen

Durch die Reduzierung der V_{zul} innerorts werden die Fassadenpegel um 3 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt. Die maximalen Pegel sinken dabei auf 68,8/58,7 dB(A) L_{den}/L_{night} und unterschreitet somit die sehr hohen Werte. Dennoch sind die Gebäude weiterhin hoch belastet.

Die Strecke zwischen Ortsausgang Bingen und Ortseingang Hitzkofen ist 240 m lang. Der Geschwindigkeitswechsel von 50 km/h auf 100 km/h und wieder auf 50 km/h ist bereits zz. mit hohen Brems- und Beschleunigungsgeräuschen, ggf. sogar unter Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter Sicherheitsaspekten (Bushaltestelle, Bahnübergänge) an den Ortseingängen verbunden. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 70 km/h werden die Geräusche gemildert und wird die Verkehrssicherheit für Radfahrer und im Bereich der Bushaltestelle erhöht.

Im derzeitigen Straßenquerschnitt zwischen der Lauchert und dem Oberseegraben ist eine regelkonforme Radverkehrsführung nicht umsetzbar. Zur Ausweisung beidseitiger Schutzstreifen bedarf es einer Fahrbahnbreite von $\geq 7,00$ m (Mindestmaß), die nicht vorhanden ist. Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit unabhängig der Lärmbelastung auf 30 km/h (Einstufung in Belastungsbereich I) zu prüfen, um bei 833 Kfz/Sp.Std. eine regelkonforme Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu ermöglichen.

Der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmemissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq AC 11$ um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten < 60 km/h.

Die Lärminderungswirkung ist von der Höhe des Lkw-Anteils abhängig. Als Anhaltspunkt wird eine Lärminderung $\geq 2,0$ dB(A) angenommen. In Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann der zusätzliche Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht die berechneten Pegel nur noch geringfügig (-1 dB(A)) senken, da die Rollgeräusche bei Tempo 30 weniger dominieren als bei Tempo 50. Die maximalen Fassadenpegel liegen dann bei 67,8/57,7 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Tempo 30 bricht darüber hinaus über die rechnerisch ermittelte Lärminderung hinaus Pegelspitzen, insbesondere in den besonders schützenswerten Nachtstunden. Damit kann eine doppelte Wirkung erzielt werden: Einerseits werden zu schnell fahrende Fahrzeuge durch den lärm mindernden Asphalt leiser und andererseits trägt Tempo 30 dazu bei, dass insgesamt langsamer gefahren wird. Beide Wirkungen gehen nicht in die Pegelberechnungen ein, tragen aber vor Ort zur Entlastung der Betroffenen bei.

Die Anlage einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenk dient neben der unterstützenden Wirkung zur Geschwindigkeitsdämpfung vor allem auch als Querungssicherung für die Bushaltestelle Bingen Bahnhof sowie der Überleitung des innerorts im Mischverkehr fahrenden Radverkehr auf den einseitig verlaufenden Gehweg zwischen Bingen und Hitzkofen.

Die Gebäude bleiben teilweise hoch belastet. Den Eigentümern wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, ein Antrag auf Prüfung zur Förderung passiver Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung bei dem zuständigen Regierungspräsidium zu stellen (siehe Kap. 11.). Darüber hinausgehende private Möglichkeiten zum Lärmschutz werden in Kapitel 9.4.1 vorgestellt.

Um das Radverkehrsaufkommen auf der Achse Hauptstraße – Bahnhofstraße – Riedstraße zu reduzieren, wird eine Umleitung des Hohenzollernradwegs über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg bzw. geeignete angrenzende Wirtschaftswege empfohlen. Dies entlastet den Mischverkehr aus Rad und Kfz, trägt zu einer höheren Sicherheit der Radfahrenden bei und bietet eine landschaftlich ansprechende Route entlang der Lauchert. Die Alternativroute ist etwa 500 m länger als die derzeitige Routenführung. Für den Alltagsverkehr bedarf es dennoch eine Verbreiterung des derzeitigen Gehwegs zwischen Bingen und Hitzkofen auf 2,50 m in Kombination mit einer entsprechenden Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg, um eine schnelle Verbindung zwischen beiden Ortsteilen zu gewährleisten.

Empfehlung: Prüfung der Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung.

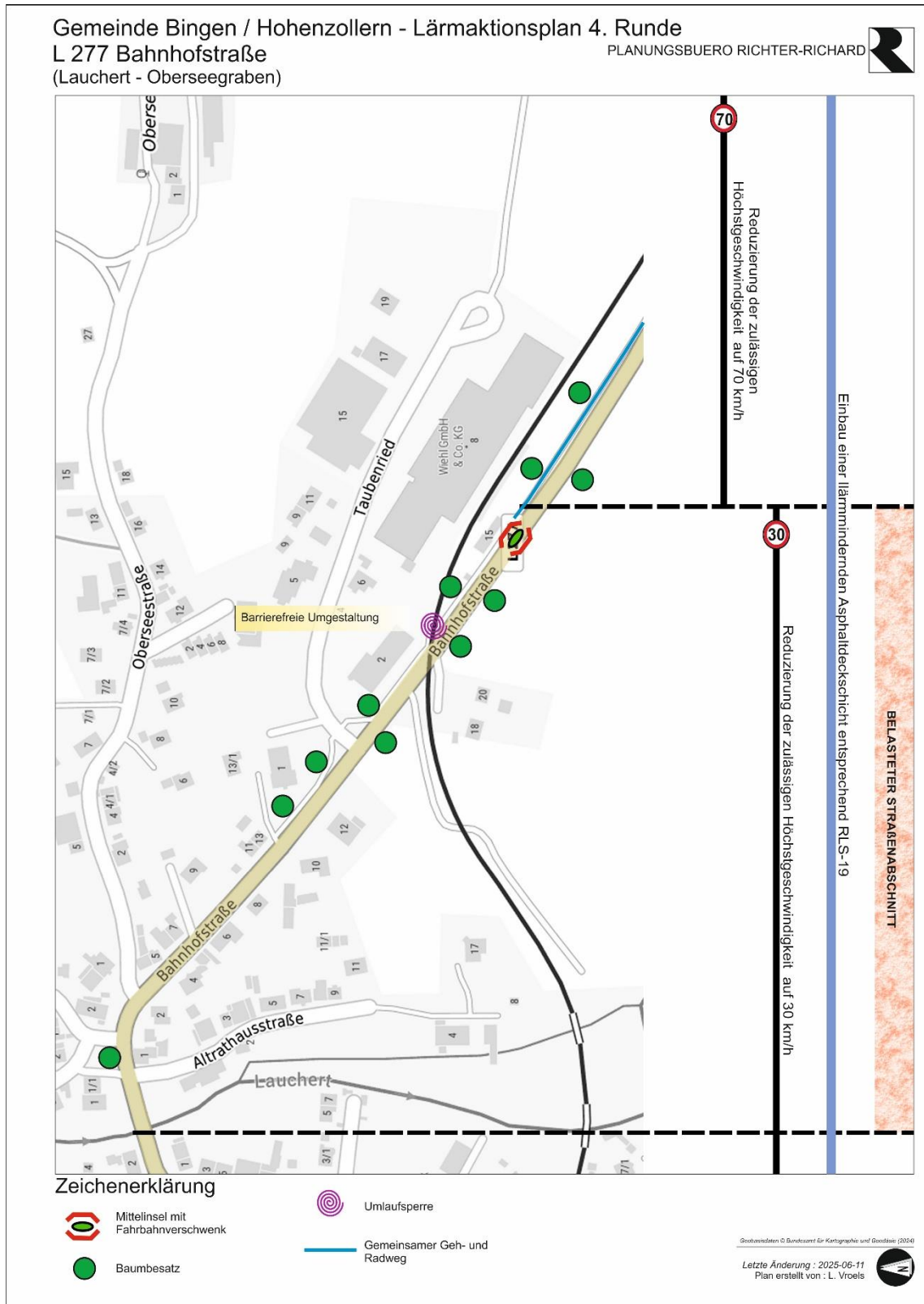


Abb. 9.5: Maßnahmenübersicht L 277 Bahnhofstraße

9.3.4 L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen bis Wilflinger Straße)

Basisdaten

Tab. 9.4: L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen bis Wilflinger Straße)

L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen bis Wilflinger Straße)								
Übersicht	Straßenabschnitt		DTV [Kfz]	Fahrbahn- oberfläche	V _{zul} [km/h]	Maximaler Fassadenpegel BUB/RLS-19 [dB(A)]		
	von	bis				L _{den} /L _{Tag}	L _{night} /L _{Nacht}	
 Fassadenpegel BUB ≥60-<65 L_{den} = gelb ≥65-<70 L_{den} = rot ≥70 L_{den} = violett	Bahn- übergang Hitzkofen	Wilflinger Straße	8.332	Nichtgerif- felter Guss- asphalt	50	71,5/70,8	61,4/62,5	
	Fahrbahn		2-streifig - Linksabbiegefahrstreifen in Wilflinger Straße - niveaugleicher Bahnübergang			- Asphaltdeckschicht mit Abnutzungsspuren - Schachtdeckel abgesackt		
	Nebenanlagen		- Gehweg, am Bahnübergang setzt der Gehweg aus (Markierung), zwischen Bahnübergang und Gebäude Haus Nr. 12 nur einseitig, anschließend beidseitig - Bushaltestelle Hitzkofen Kirche			- Asphalt mit Abnutzungsspuren - Gehweg an den Gebäuden, Haus Nr. 1 und 7 sehr schmal (<1,00 m)		
	Unfallgeschehen		Kein Unfall zwischen 2021 und 2023					
	Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung		Keine					
	ÖPNV		Haltestelle Hitzkofen Kirche, Linie 2, 390					
	Bau-/ Nutzungsstruktur		Einfamilienhausbebauung, Gewerbebetrieb, Dorfplatz			2- bis 3-geschossig		



Die L 277 Riedstraße führt aus Nordwesten in Hitzkofen hinein. Die Belastungsachse endet am Knotenpunkt Wilflinger Straße.

Mit Ausnahme eines Holzbaubetriebes ist entlang des betrachteten Abschnitts nur Wohnbebauung in Form von freistehenden Wohngebäuden vorhanden. An der Einmündung Wilflinger Straße befindet sich der Dorfplatz mit Bushaltestelle, Brunnen und einer Kapelle.

Die Belastungsachse weist eine DTV von 8.332 Kfz auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.

Fast alle Wohngebäude entlang der Riedstraße sind mit Pegeln über dem Auslösewert $\geq 65/55$ dB(A) $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$ belastet, davon sechs Gebäude mit sehr hohen Fassadenpegeln. Die maximalen Pegel liegen bei 71,5/61,4 dB(A) $L_{\text{den}}/L_{\text{night}}$. Es besteht somit Handlungserfordernis.

Auch bei der Berechnung nach RLS-19 liegt an nahezu allen Gebäuden mit Pegeln $\geq 67/57$ dB(A) $L_{\text{Tag}}/L_{\text{Nacht}}$ Handlungsbedarf gemäß Kooperationserlass BW vor. Am Tag überschreiten vier Gebäude die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung, in der Nacht sind es acht Gebäude bei einem maximalen Pegel von 70,8/62,5 dB(A) $L_{\text{Tag}}/L_{\text{Nacht}}$.

Der Radverkehr wird auf der gesamten Belastungsachse im Mischverkehr geführt. Gemäß der ERA liegt die Radverkehrsführung bei einer Verkehrsstärke von 833 Kfz/Sp.Std. bei 50 km/h in der Belastungsstufe II, wonach eine Führung auf der Fahrbahn beispielsweise durch Schutzstreifen empfohlen wird. Somit entspricht die derzeitige Führungsform nicht den Vorgaben der ERA. Auf dem außerörtlichen Abschnitt zwischen Bingen und Hitzkofen verläuft einseitig ein Gehweg. Es gibt keine straßenverkehrsrechtliche Ausweisung als Radweg, lediglich der Radroutenwegweiser leitet den Radverkehr auf den Gehweg. In seiner derzeitigen Form mit einer Breite von etwa 2,00 m unterschreitet der Gehweg die erforderliche Breite 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg gemäß ERA.

Der Gehweg unterschreitet mit Breiten $< 1,00$ m an den Gebäuden Haus Nr. 1 und 7 deutlich die Vorgaben der RAS 06 (Gehwegbreite $\geq 2,50$ m). Auch am Beginn der Wilflinger Straße unterschreiten die Gehwege beidseitig eine Breite von $\geq 2,50$ m.

Maßnahmen

Lärmindernde Maßnahmen

- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h ganztags vom Bahnübergang Hitzkofen über den Knotenpunkt Riedstraße/ Wilflinger Straße bis Laucherthaler Straße, Haus Nr. 1 und bis zur Wilflinger Straße, Haus Nr. 6 (-3 dB(A)). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.
- Einbau einer lärmindernden Asphaltdeckschicht entsprechend RLS-19 bzw. entsprechend den "Handlungsempfehlungen für den Einsatz von lärmindernden Asphaltdeckschichten auf Bundes- und Landesstraßen im Innerortsbereich" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg zwischen Bahnübergang Hitzkofen und Wilflinger Straße ($\geq -2,0$ dB(A)). Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen.
- Anhebung der abgesackten Schachtdeckel auf der Riedstraße. Zuständig: Straßenmeisterei.
- Einzelfallprüfung: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 auf 70 km/h ganztags zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen (siehe oben). Zuständig: Straßenverkehrsbehörde, Regierungspräsidium Tübingen.

Flankierende Maßnahmen

- Aufstellung eines (mobilen) Dialogdisplays auf Höhe des Gebäudes Haus Nr. 20 in Fahrtrichtung Wilflinger Straße zur Unterstützung der Reduzierung der V_{zul} aufgrund der einseitig fehlenden Bebauung. Zuständig: Gemeinde Bingen.

Städtebauliche Maßnahmen

- Gestalterische Aufwertung des Straßenabschnitts zwischen Bingen und Hitzkofen durch die Anlage von Baumreihen (Ergänzung der bestehenden Bepflanzung auf der Ostseite). Zuständig: Gemeinde Bingen.
- Aufwertung des Dorfplatzes durch Begrünung, Überprüfung der Kurvenparameter der Einmündung Wilflinger Straße, Verbreiterung des Gehwegs auf der Südseite der Wilflinger Straße, Ausbau der Sperrfläche zu einer Querungsanlage. Zuständig: Gemeinde Bingen. Bei Umsetzung eines solchen Konzepts kommt ggf. auch eine Anordnung von Tempo 30 gemäß § 45 StVO, 1b, 5. Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung in Betracht. Zuständig: Straßenverkehrsbehörde.

Umweltverbund

- Verbreiterung des außerörtlichen Abschnitts zwischen Bingen und Hitzkofen auf 2,50 m und Ausweisung als gemeinsamer Geh- und Radweg. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen und Straßenverkehrsbehörde.
- Verlegung des Hohenzollernradwegs zwischen Bingen und Hitzkofen über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg. Zuständig: Gemeinde Bingen.
- Einzelfallprüfung: Markierung eines Fußgängerüberwegs (oder eine andere Form der Querungssicherung) im Umfeld von Haus Nr. 10, um den Fußverkehr mit Ende des beidseitigen Gehwegs von der südwestlichen auf die nordöstliche Straßenseite zu führen. Zuständig: Regierungspräsidium Tübingen, Gemeinde Bingen.

Erläuterungen

Durch die Reduzierung der V_{zul} auf 30 km/h werden die Fassadenpegel um ca. 3 dB(A) L_{den}/L_{night} gesenkt. Wegen der schmalen bzw. nicht vorhandenen Gehwege (<1,00 m) im Bereich des Knotenpunkts Riedstraße/ Wilflinger Straße ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit über den Knotenpunkt hinaus auf 30 km/h zu prüfen, um den Fußverkehr zu sichern und den Dorfplatz als Aufenthaltsraum zu stärken. Die maximale Immissionsbelastung geht auf 68,5/58,4 dB(A) L_{den}/L_{night} zurück und unterschreitet somit die Grenze zu den sehr hohen Werten. Dennoch sind die Gebäude weiterhin hoch belastet.

Im derzeitigen Straßenquerschnitt zwischen dem Bahnübergang Hitzkofen und der Wilflinger Straße ist eine regelkonforme Radverkehrsführung nicht umsetzbar. Zur Ausweisung beidseitiger Schutzstreifen bedarf es einer Fahrbahnbreite von $\geq 7,50$ m, die nicht vorhanden ist. Aufgrund der zu geringen Fahrbahnbreite ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit unabhängig der

Lärmbelastung auf 30 km/h (Einstufung in Belastungsbereich I) zu prüfen, um bei 833 Kfz/Sp.Std. eine regelkonforme Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu ermöglichen.

Der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht senkt die Lärmemissionen entsprechend RLS-19 durch Einbau von

- SMA 5/8 um 2,6 dB(A) bei Pkw und 1,8 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h,
- Asphaltbeton $\leq$ AC 11 um 2,7 dB(A) bei Pkw und 1,9 dB(A) bei Lkw bei Geschwindigkeiten <60 km/h.

Die Lärm minderungswirkung ist von der Höhe des Lkw-Anteils abhängig. Als Anhaltspunkt wird eine Lärm minderung $\geq 2,0$ dB(A) angenommen. In Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann der zusätzliche Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht die berechneten Pegel nur noch geringfügig (-1 dB(A)) senken, da die Rollgeräusche bei Tempo 30 weniger dominieren als bei Tempo 50. Die maximalen Fassadenpegel liegen noch bei 67,5/57,4 dB(A) L_{den}/L_{night} .

Tempo 30 bricht darüber hinaus über die rechnerisch ermittelte Lärm minderung hinaus Pegelspitzen, insbesondere in den besonders schützenswerten Nachtstunden. Damit kann eine doppelte Wirkung erzielt werden: Einerseits werden zu schnell fahrende Fahrzeuge durch den lärm mindernden Asphalt leiser und andererseits trägt Tempo 30 dazu bei, dass insgesamt langsamer gefahren wird. Beide Wirkungen gehen nicht in die Pegelberechnungen ein, tragen aber vor Ort zur Entlastung der Betroffenen bei.

Die Gebäude bleiben teilweise hoch belastet. Den Eigentümern wird empfohlen, sofern nicht bereits erfolgt, ein Antrag auf Prüfung zur Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung bei dem zuständigen Regierungspräsidium zu stellen (siehe Kap. 11.). Darüber hinausgehende private Möglichkeiten zum Lärmschutz werden in Kapitel 9.4.1 vorgestellt.

Die Strecke zwischen Ortsausgang Bingen und Ortseingang Hitzkofen ist 240 m lang. Der Geschwindigkeitswechsel von 50 km/h auf 100 km/h und wieder auf 50 km/h ist bereits zz. mit hohen Brems- und Beschleunigungsgeräuschen, ggf. sogar unter Missachtung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und unter Sicherheitsaspekten (Bushaltestelle, Bahnübergänge) an den Ortseingängen verbunden. Durch eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit außerorts auf 70 km/h werden die Geräusche gemildert und wird die Verkehrssicherheit für Radfahrer und im Bereich der Bushaltestelle erhöht.

Um das Radverkehrsaufkommen auf der Achse Hauptstraße – Bahnhofstraße – Riedstraße zu reduzieren, wird eine Umleitung des Hohenzollernradwegs über die Straßen Am Lammkeller – Eichenberg bzw. geeignete angrenzende Wirtschaftswege empfohlen. Dies entlastet den Mischverkehr aus Rad und Kfz, trägt zu einer höheren Sicherheit der Radfahrenden bei und bietet eine landschaftlich ansprechende Route entlang der Lauchert. Die Alternativroute ist etwa 500 m länger als die derzeitige Routenführung. Für den Alltagsverkehr bedarf es dennoch eine Verbreiterung des derzeitigen Gehwegs zwischen Bingen und Hitzkofen auf 2,50 m in Kombination mit einer entsprechenden Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg, um eine schnelle Verbindung zwischen beiden Ortsteilen zu gewährleisten.

Mit der Umgestaltung des Dorfplatzes kann eine Aufwertung der sonst eher tristen Straßenachse erreicht werden. Die Erlebbarkeit des Ortskerns wird durch eine wertige Platzgestaltung



erhöht. Dazu gehört auch eine Verbesserung der Zugänglichkeit durch Ausbau der Sperrfläche zu einer Querungsanlage.

Empfehlung: Prüfung der Errichtung einer stationären Geschwindigkeitsüberwachung zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen bei Nichteinhaltung der Geschwindigkeitsreduzierung.

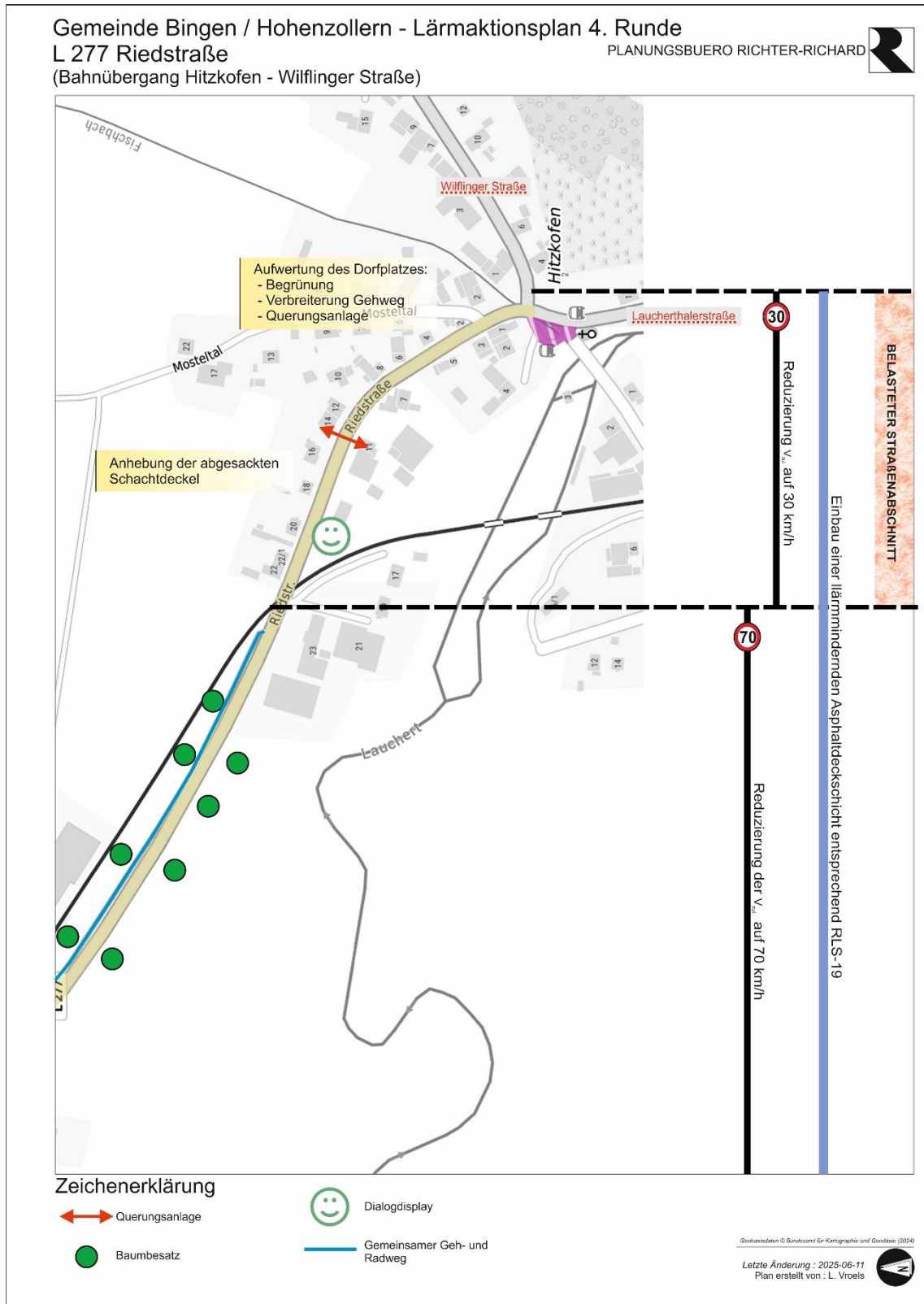


Abb. 9.6: Maßnahmenübersicht L 277 Riedstraße

9.4 Mögliche Beiträge der Bürger zur Lärminderung

9.4.1 Grundstücks-/ Hauseigentümer

Wie bereits ausgeführt, wird es immer schwieriger, zukünftig an allen lärmbelasteten Straßenabschnitten die Auslösewerte, möglicherweise auch die hohen Belastungswerte von 70/60 dB(A) ganztags/ nachts, zu unterschreiten. Als letzte Lösungen verbleiben häufig nur private Maßnahmen zum passiven Schallschutz am Bau.

Das Wissen über Lärmschutz im Städtebau und Bauwesen ist bei vielen Bauherren und Investoren nur selten qualifiziert vorhanden. Auch freiraumplanerisch ansprechende Lösungen mit Lärmschutzwirkung sind nur selten zu finden. Dabei gibt es eine breite Palette wirksamer Maßnahmen, die unter Nutzungs- wie unter Gestaltungsaspekten deutliche Verbesserungen und damit einen Mehrwert erzielen können. Unter anderem kommen nachfolgend aufgeführte Maßnahmen in Betracht, wobei nicht alle erstattungsfähig im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind und das jeweilige örtliche Baurecht zu beachten ist:

- Gebäudebezogene Maßnahmen
 - Schallschutzfenster, ggf. im Zusammenhang mit dem Austausch der Fenster im Rahmen einer energetischen Sanierung,
 - absorbierende Fassadenmaterialien (Akustikputze), ggf. im Zusammenhang mit einer energetischen Sanierung,
 - Fenster mit Klapp-/ Schiebeläden ausstatten,
 - Formgebung der Fassade,
 - vorgesetzte Wintergärten oder Treppenhäuser/ Lifte,
 - qualifizierte Grundrisse mit Schlaf- und Aufenthaltsräumen auf der schallabgewandten Gebäudeseite,
 - Verglasung von Balkonen/ Loggien.

- Freiraumbezogene Maßnahmen, möglichst mit hochwertiger baulicher oder grünplanerischer Gestaltung nach außen
 - Zum Emissionsort orientierte Garagen, Gartenhäuser,
 - Einfriedungen mit Mauern, Gabionen, lärmwirksame Holzpalisaden, begrünte Wände mit schalldämmendem Kern (Weiden, Efeu u. ä.),
 - Schließung des Bauwuchs Garagen, Mauern, Wände.
 - Gartenmodellierung mit Mulden und Hügeln oder geschlossenen Pergolen, um Sitzbereiche zu schützen.

Zur energetischen Sanierung von Gebäuden werden derzeit hohe private und öffentliche Investitionen getätigt, vielfach unterstützt von Förderprogrammen, Zuschüssen oder günstigen Krediten. Bisher weitgehend unbeachtet sind die Synergieeffekte, die sich aus einer gleichzeitigen Verbesserung des baulichen Schallschutzes ergeben (z. B. Lärmschutzfenster, Akustikputze). Unter dem Titel "Fensterdämmung – Ist Wärmeschutz gleich Schallschutz?" hat das LANUV NRW ein Faltblatt veröffentlicht, das über geeignete Fensterbauweisen informiert.

Unter dem Titel "Sichtschutz mit Schallschutz – Praxisleitfaden für private Schallschutz-Investitionen" hat das Fraunhofer Institut für Bauphysik entsprechende Informationen zusammengestellt und in ihrer Wirkung beschrieben.

9.4.2 Kraftfahrer

Neben der aktiven Mitwirkung bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans kann jeder Einzelne durch bewusste Verhaltensweisen einen Beitrag zur Lärminderung leisten. Zuallererst ist das Umsteigen vom Auto auf umweltverträgliche Verkehrsmittel (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) zu nennen. Gerade für Pendler kann sich die Kombination von Verkehrsmitteln anbieten, wie z. B. Park+Ride, Bike+Ride oder Kiss+Ride. Auch Fahrgemeinschaften tragen ebenso wie die Nutzung von Car Sharing anstelle eines eigenen Fahrzeugs zur Lärminderung bei.

Bei der Benutzung eines Pkw führt eine stetige und niedertourige Fahrweise mit einer angemessenen Geschwindigkeit zu einer spürbaren Verringerung des Lärms. Das verringert auch den Kraftstoffverbrauch und spart damit Geld, reduziert CO₂ und Luftschadstoffe.

Eine rücksichtsvolle Benutzung des Autos im Hinblick auf Türen zuschlagen, Hupen, unnötiges Aufheulenlassen oder Warmlaufenlassen des Motors im Winter reduziert häufig genannte Belästigungen.

Eine weitere Maßnahme ist eine regelmäßige Überprüfung des Reifendrucks. Ein optimaler Reifendruck erzeugt weniger Reibung mit der Fahrbahn und verringert damit die Geräuschemissionen bei Geschwindigkeiten über 30 km/h, teilweise schon ab 15 km/h, sowie den Kraftstoffverbrauch. Seit November 2012 gibt es mit der Verordnung EG 1222/2009 für Reifen eine Kennzeichnungspflicht, unter anderem für das Rollgeräusch. Eine Untersuchung des Umweltbundesamtes hat gezeigt, dass die Schwankungen bei gleichen Reifengrößen über 2 dB ausmachen und in der Spitze fast 4 dB zwischen dem leisesten und dem lautesten Reifen liegen.

Nach der Auto-Umweltliste des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) haben die lautesten Fahrzeuge Lärmwerte von mehr als 75 dB(A) und die leisesten 66 dB(A) (z. B. mit Start-/ Stop-Automatik). Das lauteste Auto wird als so störend empfunden wie zehn gleichzeitig vorbeifahrende leise Autos. Es ergibt also Sinn, die teilweise deutlichen Unterschiede zwischen lauten und leisen Fahrzeugen als ein Kriterium für die Kaufentscheidung heranzuziehen – übrigens werden weiße Fahrzeuge gegenüber grellbunten Fahrzeugen subjektiv als signifikant leiser empfunden. Mit dem bewussten Kauf eines leisen Fahrzeugs wird nicht nur ein unmittelbarer Beitrag zur Lärminderung geleistet, sondern über den Markt die Automobilindustrie angespornt, weitere Anstrengungen für noch leisere Fahrzeuge zu unternehmen.

2022 betrug der Flottenanteil der E-Fahrzeuge am Pkw-Bestand 2,4 %, die Bundesregierung strebt bis 2030 einen Marktanteil von 33 % an – derzeit erscheint jedoch nur ein Anteil von 17 % realistisch. Die Wirkung von E-Fahrzeugen auf die Lärmbelastung kann sich erst ab einem Marktanteil von etwa 30 % bemerkbar machen. Dabei ist zu beachten, dass der Elektroantrieb der Fahrzeuge nicht geräuschlos arbeitet, die Fahrzeuge bis 20 km/h zur Sicherheit künstliche Geräusche erzeugen müssen und ab ca. 40 km/h – wie bei allen anderen Fahrzeugtypen – die Rollgeräusche dominant werden. Die individuelle Entscheidung für den Kauf eines E-Fahrzeugs ist ein kleiner Beitrag zur Lärminderung, aber nicht der Schlüssel zu einer leisen Stadt.

Die Beispiele zeigen, dass neben den Maßnahmen des Lärmaktionsplans jeder mit seinem Alltagsverhalten zur Lärminderung beitragen kann und dies häufig mit einfachen Mitteln, die lediglich einer kleinen Umstellung der eigenen Verhaltensweisen bedürfen. Der einzelne Beitrag mag gering erscheinen, doch ergibt sich in der Summe ein gewichtiges Potenzial, zusammen mit den Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan lärmbedingte Gesundheitsgefährdungen zu vermeiden.



10. Langfristige Strategie

Bei der langfristigen Strategie handelt es sich zum einen um strategisch angelegte Konzepte, die über einen längeren Zeitraum verfolgt werden müssen (z. B. Förderung des Radverkehrs), und zum anderen um konkrete Einzelmaßnahmen, die voraussichtlich erst nach 2029 umgesetzt werden können.

Neben den kurz- und mittelfristigen Maßnahmen an den Belastungsschwerpunkten, deren Umsetzung innerhalb des Geltungszeitraums des Lärmaktionsplans bis 2029 angestrebt wird, ist das langfristige Ziel, die Lärmvorsorgewerte gemäß 16. BImSchV einzuhalten.

11. Finanzielle Informationen

Zu den Mindestanforderungen für Lärmaktionspläne zählen nach Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie Kosten-Nutzen-Analysen und andere finanzielle Informationen (Finanzmittel, Kostenwirksamkeitsanalyse).

Kosten Lärmaktionsplan

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplans betrugen 13.833,16 EUR (einschl. 19 % MwSt.).

Kosten-Nutzen-Analyse

Für beides gilt die im Anhang V der Umgebungs-lärmrichtlinie enthaltene Einschränkung, dass diese Berechnungen nur erforderlich sind, wenn die benötigten Daten zur Verfügung stehen. Insbesondere bei den Nicht-Ballungsräumen und hier bei den kleineren Gemeinden liegen die entsprechenden Daten nicht vor.

Fördermöglichkeiten

Zur Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen können viele "fachfremde" Förderprogramme des Bundes und der Länder genutzt werden, da diese Förderkulissen häufig Maßnahmen enthalten, die zwar nicht originär dem Lärmschutz zuzuordnen sind, gleichwohl eine lärmindernde Wirkung entfalten (z. B. Stadt- und Dorferneuerung, Klimaschutz).

Das Regierungspräsidium Tübingen (Abteilung 4/ Referat 45/ Regionales Mobilitätsmanagement) fördert die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Landes-gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG), insbesondere den Umweltverbund. Hinweise, Informationen und Antragsunterlagen bezüglich der Förderung können im Internet unter <http://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/ref45#card-96313> heruntergeladen werden.

Das Regierungspräsidium Tübingen bietet zudem Fördermöglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes- und Landesstraßen ab. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zählt unter anderem der Einbau von Lärmschutzfenstern. Baukosten können bis zu einem Anteil von 75 % gefördert werden. Voraussetzung für die Förderung baulicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes sind u.a.:

- Die Auslösewerte (Lärmbelastung in dB(A)) der Lärmsanierung sind an einer schutzbedürftigen Gebäudefassade überschritten.
- Die bauliche Anlage wurde vor dem 1. April 1974 errichtet bzw. der Bebauungsplan wurde vor diesem Datum erstellt.
- Förderfähig sind Gebäude, die im Rahmen der Lärmsanierung noch keine Zuschüsse erhalten haben und die die Fördervoraussetzungen erfüllen.

Die zugrunde zu legenden Auslösewerte der Lärmsanierung sind abhängig von der ausgewiesenen Gebietsnutzung und können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Tab. 11.1: Auslösewerte der Lärmsanierung nach Gebietsnutzung

Nutzung/Gebietskategorien	Beurteilungspegel	
	Tag	Nacht
Gebiete um Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)
Gewerbegebiet	72 dB(A)	62 dB(A)

Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, kann vom Eigentümer ein Antrag auf Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Einbau von Lärmschutzfenstern) beim Regierungspräsidium gestellt werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 1. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden.

Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation und zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen können beim Regierungspräsidium Tübingen digital unter Abteilung4@rpt.bwl.de oder unter folgender Adresse gestellt werden.

Regierungspräsidium Tübingen
Referat 44
Postfach 2666
72016 Tübingen

Hinweise, Informationen und die erforderlichen Antragsunterlagen können im Internet unter <https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx> heruntergeladen werden.



12. Geplante Bestimmungen für die Bewertung der Durchführung und der Ergebnisse des Aktionsplans

Die Überprüfung wird dadurch erfolgen, dass

- für die in der 4. Runde beschlossenen Maßnahmen geprüft wird, ob sie umgesetzt wurden bzw. welche Hindernisse der Umsetzung entgegenstanden,
- die Differenz der Betroffenenzahlen aus der 4. und 5. Runde ermittelt wird.

13. Schätzwerte für die Reduzierung der Zahl der betroffenen Personen

Die erwarteten akustischen Wirkungen der lärm mindernden Maßnahmen sind in Kapitel 9. bei den einzelnen Straßenabschnitten aufgeführt.

Es wird die geschätzte Summe aller durch die vorgesehenen Maßnahmen an den untersuchungspflichtigen Straßen des Lärmaktionsplans entlasteten Personen angegeben, ohne Aufschlüsselung nach Maßnahmen oder Pegelbändern. Gemäß Formular zur Berichterstattung an die EU zählt eine Person ab einem Wert von $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ oder von $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ als lärm-belastet. Die Reduzierung muss mindestens 1 dB(A) betragen.

Die Ergebnisse eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes zur Bewertung typischer und standardisierbarer Einzelmaßnahmen und Maßnahmenbündel aus den Bereichen der Lärm-minderungs- und Mobilitätsplanung werden als Hilfsmittel zur Bewertung herangezogen.

Im Lärmaktionsplan werden für die pflichtig zu untersuchenden Belastungsachsen im Bereich der L 277 aktive Lärmschutzmaßnahmen (i.d.R. Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeck-schicht sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen), teilweise als Einzelfallprüfung oder Prüfauf-trag, festgesetzt.

Das LUBW hat im Rahmen der Lärmkartierung gebäudescharfe Einwohnerzahlen als Shape-Files bereitgestellt. Über die Auswahl der betroffenen Wohngebäude im Bereich der Belastungsach-sen kann somit direkt die Summe der Bewohner ermittelt werden, die durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet werden. Durch unterschiedliche Berechnungsmethoden unterschei-den sich die Angaben mit den Zahlen in Kapitel 6 (Modellrechnung ohne Bezug zu konkreten Meldedaten):

- $L_{den} > 55 \text{ dB(A)}$ an etwa 100 Gebäuden mit insgesamt 330 Bewohnern,
- $L_{night} > 50 \text{ dB(A)}$ an etwa 81 Gebäuden mit insgesamt 280 Bewohnern.

Damit werden insgesamt ca. 330 Personen (L_{den} ist wegen der größeren Anzahl Entlasteter maß-gebend) durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans entlastet.



Anhang I.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Beteiligung 1	19.02.2025	Ich habe mit großer Freude die Bekanntgabe der Lärmaktionsplanung auf der Homepage der Gemeinde entdeckt. Dieses Thema beschäftigt mich als Anwohner und Grundbesitzer des Teilortes Hitzkofen schon sehr lange. Auch aus Gesprächen mit Nachbarn höre ich großen Frust über die Lärmsituation heraus. Viele reden von einer deutlichen Verschlechterung in den letzten Jahren aufgrund höherem Verkehrsaufkommen. Insbesondere die Menge schwerer Fahrzeuge nahm deutlich zu. Nach dem Auszug aus meinem Elternhaus in der Göge habe ich jahrelang zur Miete in Mengen gewohnt und nie so starken Verkehrslärm wahrgenommen, wie in meinem Eigenheim am Mosteltal mitten zwischen Fuchs und Eber. Leider leidet dieser schöne Teilort an einer Dauerbeschallung von Fahrzeuggeräuschen über den gesamten Tag hinweg. Ich messe mit einer Handy-App bis zu 68 db zur Mittagszeit auf meiner Terrasse. Auch das Schlafen bei geöffnetem Fenster ist ohne Ohrenschutz nicht möglich. Hier sind zwingend Maßnahmen für das Wohlbefinden der Anwohner erforderlich! Vielen Dank, dass Sie sich dieser Aufgabe annehmen!	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich wende mich allerdings mit dieser Stellungnahme an Sie, da sich die besagte Freude über Ihre Bekanntmachung schnell in Enttäuschung umstimmte. Das von Ihnen veröffentlichte Gutachten hat die Wilflinger Straße Ortsausfahrt (L277) nicht berücksichtigt. Diese Landstraße führt abschüssig mit Tempo 100 km/h direkt in die offen gestaltete Ortseinfahrt. Herausfahende Fahrzeuge dröhnen aufgrund der Steigung hunderte Meter weit aus der Ortschaft. Das Ortschaftsschild und somit die Drosselung der Geschwindigkeit der ankommenden Fahrzeuge findet erst im bewohnten Gebiet statt. Die Anwohner der Wilflinger Straße und der neu eröffnete Kindergarten leiden unter diesen Gegebenheiten sehr. Das Tempo 50 und der nicht vorhandene Fußgängerüberweg zum Kindergarten (und somit auch dem Weg nach Bingen) gefährden Jung und Alt gleichermaßen. Ein Zebrastrifen wäre hier eine optimale Lösung! (Siehe Anhang Kindergarten)	Wie im Lärmaktionsplan ausgeführt, ist die gesetzliche Pflicht zur Lärmkartierung an bestimmte Rahmenbedingungen gebunden, hier ist es die Verkehrsmenge. Auf diesem Straßenabschnitt liegt unter einer durchschnittlichen Verkehrsmenge von 8.200 Kfz/Tag und wurde deshalb von der LUBW nicht kartiert. Die Gemeinde wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde prüfen, welche Straßen freiwillig in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden sollen. Dies war in der 4. Runde in dem vorgegebenen Zeitfenster nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ebenfalls sehr gefährlich stuft ich den vielbesuchten „Wanderparkplatz“ an der Landstraße 277 kurz nach Ortsende ein. Viele Hundebesitzer, Fahrradfahrer und Spaziergänger nutzen die asphaltierten Wege, müssen hierfür jedoch die unübersichtliche Landstraße überqueren. Eine Tempo 70 Zone vor dieser Einfahrt bis zum Ortsanfang hätte sicherlich eine enorme Wirkung auf den Lärmpegel und die Sicherheit bei geringsten Kosten. (Siehe Anhang Fußgängerübergang L277)	Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die Hinweise werden jedoch verwaltungsintern weitergeleitet.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Ich bitte Sie aufrichtig, in diesem wichtigen Schritt keine „halbe Sache“ zu machen und die stark befahrene Wilflinger Straße in Ihren Lärmschutzplan aufzunehmen. Ich verstehe, dass so etwas enormen bürokratischen Aufwand mit sich bringt und danke Ihnen deshalb sehr für Ihren Einsatz! Da ich an diesem schönen Ort noch viele Jahrzehnte mit meiner Familie wohnen will, ist die Verbesserung der Lebensqualität die Bürokratie definitiv wert! Da meine Frau auf dem Landratsamt arbeitet, wurde dieses Thema schon bei der unteren Verkehrsbehörde angesprochen. Hier wurde auf den anstehenden Lärmaktionsplan verwiesen. Es wäre sehr frustrierend, wenn wir nun nicht berücksichtigt werden!	Zur Kenntnis genommen, siehe Ausführungen zuvor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
Beteiligung 2	09.03.2025	In Anbetracht der aktuellen Diskussion über die Einführung von Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit möchten wir als Anwohner der Bahnhofstraße unsere Bedenken äußern. Viele von uns sind auf einen reibungslosen Verkehrsfluss angewiesen – sei es für den Arbeitsweg, den Schulweg oder die täglichen Besorgungen.	Der Lärmaktionsplan sieht keine Einführung einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Dies ist mit den derzeitigen Vorgaben der StVO nicht zulässig. Dort, wo eine erhebliche gesundheitsgefährdende Lärmbelastung vorliegt, besteht die Pflicht zum Einschreiten (siehe Kooperationserlass der Landes Baden-Württemberg). Der Lärmaktionsplan ist damit verpflichtet, bestehende Potenziale zur Lärminderung aufzuführen. Die tatsächliche Anordnung der Verkehrszeichen obliegt der Straßenverkehrsbehörde auf Grundlage einer Einzelfallprüfung. Auch die Verkehrssicherheitsbelange des Fuß- und Radverkehrs wie auch die Schulwegsicherung (!) sind bei einer Tempo 30-Anordnung zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Laut dem Lärmaktionsplan der Gemeinde Bingen wird durch eine solche Maßnahme lediglich eine Lärminderung von etwa 2–3 dB(A) erwartet. Dies kann zwar Pegelspitzen reduzieren, doch bleibt die Lärmbelastung für die Anwohner entlang der Hauptstraße und Bahnhofstraße weiterhin hoch. Eine lärmindernde Asphaltdeckschicht könnte diesen Effekt ergänzen, führt aber nur zu einer geringfügigen weiteren Absenkung von etwa 1 dB(A). Eine generelle Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 hätte in unserem Ort weitreichende Folgen.	Eine Pegelminderung von 3 dB(A) entspricht wegen des logarithmischen Wertes einer Halbierung der Kfz-Verkehrsmenge, was sehr wohl zu einer deutlichen Entlastung beiträgt und nicht nur die Pegelspitzen reduziert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Die Hauptstraße dient als zentrale Verkehrsader und verbindet wichtige Einrichtungen sowie Geschäfte. Eine durchgehende Begrenzung auf 30 km/h könnte zu stockendem Verkehr führen, insbesondere in Stoßzeiten, wenn Pendler und Lieferverkehr aufeinandertreffen. Dies würde nicht nur längere Fahrzeiten bedeuten, sondern auch potenzielle Rückstaus an Kreuzungen und Einmündungen verursachen.	Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit führt i.d.R. nicht zur Staubildung, sondern kann sogar zu einem stetigeren Verkehrsfluss führen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Hinzu kommt, dass der Verkehrsfluss in Bingen durch die markanten Kurven der Hauptstraße an drei Stellen (Kastanienapotheke, Feineigles Hosalada und "alter" Dorfplatz) bereits heute verlangsamt wird. Viele Fahrzeuge erreichen hier ohnehin nicht die erlaubten 50 km/h. Eine weitere Reduzierung würde daher kaum eine nennenswerte Geräuschkürzung bringen, da der Effekt auf die tatsächliche Geschwindigkeit minimal wäre. Ein weiteres Problem stellt die erhöhte Fahrzeit dar. Auf der etwa 1 km langen Strecke durch den Ort steigt die Fahrzeit von 72 Sekunden (bei Tempo 50) auf 120 Sekunden (bei Tempo 30). Pendler, die diese Strecke zweimal täglich befahren, verlieren dadurch täglich 96 Sekunden. Hochgerechnet auf ein Jahr summiert sich das auf über acht Stunden zusätzlicher Fahrzeit – eine spürbare Einschränkung für alle, die auf einen effizienten Arbeitsweg angewiesen sind.	Wenn heute schon nicht immer 50 km/h gefahren werden kann, kann sich die Verlustzeit nicht auf den genannten Wert summieren. In der Einzelfallprüfung ist die Verlustzeit Teil der Abwägung.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 1. Phase

Öffentlichkeit	Eingangsdatum	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
		Laut einer ADAC-Umfrage stehen viele Bürger einer generellen Tempo-30-Regelung skeptisch gegenüber, insbesondere da sie sich auf Hauptverkehrsstraßen negativ auf den Verkehrsfluss auswirken kann. (Quelle: https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempo-30-umfrage/) Ein häufig geäußertes Argument ist, dass Tempo 30 an relevanten Stellen sinnvoll sein kann, jedoch eine flächendeckende Einführung als überzogen empfunden wird.	Über den Lärmaktionsplan wird kein generelles Tempo-Limit von 30 km/h eingeführt. Auf diese Maßnahme bezieht sich die ADAC-Umfrage. Die als Einzelfallprüfung enthaltenen Maßnahmen im LAP beziehen sich ausschließlich auf Straßenabschnitte, die mit hohem, gesundheitsgefährdendem Lärm belastet sind.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Während vergangener Umleitungsphasen, beispielsweise bei Baustellen auf der K8201 (Alb Highway) oder der B32 (Sigmaringen-Sigmaringendorf), wurde deutlich, dass viele Fahrzeuge Ausweichrouten über den Eichenberg nutzen, um die Hauptstraße zu umgehen. Dies führte in der Vergangenheit zu einer spürbaren Zunahme des Verkehrsaufkommens in Wohngebieten, verbunden mit einer höheren Lärmbelastung und stärkeren Abnutzung der Straßen. Eine generelle Tempo-30-Regelung könnte diesen Effekt verstärken, da mehr Verkehrsteilnehmer versuchen würden, die Einschränkungen zu umgehen, was wiederum zu einer Verlagerung des Verkehrs in weniger geeignete Straßenabschnitte führen könnte.	Die verkehrliche Wirkung der Einführung einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist mit den Wirkungen einer Umleitungsstrecke nicht zu vergleichen. Sollten sich dennoch "Schleichwegverkehre" ergeben (was eher unwahrscheinlich ist), ist dies zu beobachten und ggf. sind flankierende Schutzmaßnahmen vorzusehen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir befürworten gezielte Geschwindigkeitsanpassungen an neuralgischen Punkten wie Schulen oder stark frequentierten Fußgängerüberwegen. Laut Lärmaktionsplan sieht die Gemeinde an diesen Stellen bereits zusätzliche Querungssicherungen wie Mittelinseln vor, um Fußgänger zu schützen. Statt einer pauschalen Temporeduzierung wäre es sinnvoller, solche gezielten Maßnahmen zu priorisieren, um die Verkehrssicherheit zu verbessern und gleichzeitig die negativen Auswirkungen auf den Verkehrsfluss zu minimieren. Die ADAC-Umfrage zeigt, dass ein Großteil der Bevölkerung differenzierte Lösungen gegenüber einer pauschalen Regelung bevorzugt (Quelle: https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/positionen/tempo-30-umfrage/). Zudem bestehen Bedenken, dass eine generelle Einführung von Tempo 30 in Städten zu einer zunehmenden Missachtung von Verkehrsregeln führen könnte, da Fahrer durch eine als unangemessen empfundene Beschränkung unachtsamer oder ungeduldiger werden. Eine generelle Tempo-30-Regelung halten wir jedoch für nicht zielführend und mit erheblichen Nachteilen für die Einwohner und Gewerbetreibenden in Bingen verbunden.	Siehe Ausführungen oben.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
		Wir bitten Sie daher, diese Argumente in Ihre Entscheidungsfindung einzubeziehen und eine differenzierte Lösung zu erarbeiten, die sowohl Sicherheitsaspekte als auch die Bedürfnisse der Anwohner und Verkehrsteilnehmer berücksichtigt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang I.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Landratsamt Sigmaringen Baurecht	07.03.2025	Postfach 14 62 72484 Sigmaringen	Fachbereich Brand- und Bevölkerungsschutz: Nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Fachbereich Umwelt und Arbeitsschutz: Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Wasser, Boden, Altlasten</u> Diesbezüglich werden keine Berührungspunkte gesehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Immissionsschutz</u> Diesbezüglich wird keine Zuständigkeit der unteren Immissionsschutzbehörde gesehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Naturschutz</u> Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass – sollten in nachfolgenden Planungen Naturschutzbelange betroffen sein – die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorschriften zu beachten und einzuhalten sind. In diesem Fall bittet die untere Naturschutzbehörde um weitere Beteiligung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Es wird hinsichtlich dem Bau von Lärmschutzwänden darauf hingewiesen, dass diese gemäß dem Papier „Vermeidung von Vogelfverlusten an Glasscheiben“ der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (2023) ein Risiko für Vogelschlag darstellen können und damit geeignet sind, den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu erfüllen. Sofern solche Lärmschutzwände geplant werden sollten, ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen, um das Vogelschlagrisiko zu vermeiden. Geeignete Maßnahmen zur Vermeidung finden sich in der oben genannten Broschüre.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Fachbereich Landwirtschaft Keine Beurteilung möglich. Die Auswirkungen auf agrarstrukturelle Belange, z.B. durch die Verlegung von Radwegen, können erst im Rahmen der Planungs- und Genehmigungsverfahren für konkrete Einzelvorhaben untersucht und bewertet werden. Wir bitten um weitere Beteiligung, wenn bei der Umsetzung der Maßnahmen landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Fachbereich Forst Nicht betroffen. Forstliche Belange sind nicht berührt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Fachbereich Straßenbau Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen. Der Fachbereich Straßenbau nimmt den Lärmaktionsplan 4. Runde zur Kenntnis. Die straßenbauliche und straßenrechtliche Zuständigkeit liegt für die an der L 277 liegenden Abschnitte beim	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			RP Tübingen als zuständigen Straßenbaulasträger für Landesstraßen. Die Betroffenheit des Fachbereichs Straßenbau betrifft im Wesentlichen nur Markierungen, Beschilderungen und betriebliche Aspekte. Die aufgeführten baulichen/konstruktiven Maßnahmen bedürfen nach Abschluss des LAP und je nach grundsätzlicher Notwendigkeit, technischer Ausführbarkeit sowie finanzieller Möglichkeiten einer gesonderten Beantragung, Prüfung und Abwägung. Die vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen sind zuständigkeitshalber bei der Verkehrsbehörde zu beantragen und bedürfen einer straßenverkehrsrechtlichen Prüfung und Anordnung.		
			Die Richtigkeit der dem LAP pauschal über alle Belastungsachsen zugrunde gelegten Verkehrsmengen (DTV 8332 Kfz/24h) werden in Frage gestellt. Der für den Bereich L 277 Sigmaringer Straße (Leuteberg-Lauchertstraße) laut Verkehrsmonitoring aktuell gültige DTV-Wert (2022) beträgt 7436 Kfz/24h (DTV SV 258 Kfz/24h). Für den restlichen Gesamtabschnitt (Hauptstraße-Bahnhofstraße-Riedstraße) gibt es keine offizielle Einzelzählstelle im Verkehrsmonitoring. Jedoch wurde in diesem Abschnitt am Bahnhof im Mai 2023 eine 11-tägige Sonderzählung durchgeführt. Das Ergebnis brachte einen DTV-Wert von ca. 6191 Kfz/24h für die Wochentage Mo-Fr. Die Abweichungen der Verkehrszahlen dürften auch Abweichungen bei den berechneten Lärmwerten zur Folge haben.	Die LUBW hat die Berechnung der Lärmkarten entsprechend den gesetzlichen Vorgaben durchgeführt und die Karten den Kommunen zur Verfügung gestellt. Die Gemeinde hat keinen Einfluss auf die verwendeten Eingangsdaten. In der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde ist der Hinweis zu beachten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass seit dem Ausbau des landwirtschaftlichen Wegenetzes im Rahmen der Flurbereinigung zwischen der L 277 (Gewerbegebiet Sigmaringer Straße) und dem Ortsteil Hitzkofen (Eichenberg) sowie dem Ausbau der Anliegerstraße Eichenberg in Hitzkofen ein stetig zunehmender „Abkürzungsverkehr“ von Verkehrsteilnehmern des Streckenzugs der L 277 der Achse Sigmaringen – Riedlingen auf dem landwirtschaftlichen Wegenetz sowie der Anliegerstraße Eichenberg und Leuteberg stattfindet. Ortskundigen und Pendlern der oben genannten Achse bietet diese Abkürzung die Möglichkeit langsame Verkehrsteilnehmer (z.B. LKW's, usw.) zu „überholen“ und Zeit einzusparen. Weder die ca. 3,0 - 3,50 m breiten landwirtschaftlichen Wege noch die Anliegerstraßen Eichenberg in Hitzkofen mit Brücke und Bahnübergang sowie Leuteberg in Bingen sind für derartige Verkehre ausgelegt bzw. geeignet. Bei einer wie im vorliegenden LAP empfohlenen Reduzierung der zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 auf 30 km/h in der OD Bingen und OD Hitzkofen wird die schon im Bestand bestehende Problematik des	Der LAP empfiehlt nicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern er enthält als bindendes Element die Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde. Seitens der Gemeinde Bingen wird darauf hingewiesen, dass ein unhaltbarer Zustand unabhängig vom LAP toleriert wird, anstatt Maßnahmen gegen die missbräuchliche Nutzung der Wirtschaftswege zu ergreifen. Den Gesundheitsschutz gegen diese missbräuchliche Nutzung zu stellen, ergibt keinen Sinn.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			„Abkürzungsverkehrs“ deutlich verschärft und der Streckenzug zukünftig möglicherweise von Navigationsgeräten und Google Maps als schnellste und kürzeste Route vorgeschlagen. Eine Einbeziehung dieser Problematik in Abwägungsprozesse bei den vorgeschlagenen verkehrsrechtlichen Lärmschutzmaßnahmen ist als unerlässlich anzusehen.		
			Fachbereich Recht und Ordnung Kreispolizeibehörde Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen Die hier eingefügte Stellungnahme betrifft den Bereich Nahverkehr, sowie den Bereich der Koordinatorin für Mobilität und Klimaschutz.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Mobilität und Klimaschutz:</u> Generell ist aus Sicht auf den Klimaschutz die Erstellung eines Lärmaktionsplanes für die Gemeinde Bingen zu begrüßen, da dadurch der Lärmschutz weiter vorangetrieben wird und es zu einer aktiven Reduzierung der anfallenden Emissionen kommt. Die im vorliegenden Lärmaktionsplan aufgeführten Maßnahmen zur Aufwertung und Begrünung der Ortsdurchfahrten sind ebenfalls als sehr positiv zu werten, da so eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität und eine aktive Begrünung der Straßenzüge erfolgt. Bei den vorgeschlagenen Umbaumaßnahmen im Bereich des Rad- und Fußverkehrs sollte auf die geltenden Vorschriften der FGSV Rücksicht genommen werden und eine Umgestaltung nur in den Bereichen der Straßenabschnitte erfolgen, wo es zu keiner Gefährdung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer kommt. Generell sollten solche Planungen zum nicht motorisierten Verkehr in einem gesonderten Mobilitätskonzept betrachtet und eingehend analysiert werden, um eine eventuelle Umsetzung zu prüfen und zu belegen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Nahverkehr:</u> Im Gebiet des vorliegenden Lärmaktionsplans verkehren insgesamt zwei Buslinien, Linie 2 und Linie 390. Heute verkehrt die Linie 2 zwischen Gammertingen und Sigmaringen und die Linie 390 zwischen Riedlingen und Sigmaringen. Dabei werden die drei im Planungsgebiet befindlichen Haltestellen Bingen Rathaus, Bingen Bahnhof und Hitzkofen Kirche vor allem an Schultagen mehrfach angefahren. Wichtige Haltepunkte entlang dieser Buslinien sind vor allem die unterschiedlichen Schulen und die jeweiligen Bahnhöfe/ZOBs in den angrenzenden Kommunen. Festzuhalten dabei ist, dass diese Haltepunkte jeweils zu festen Zeiten erreicht werden müssen. Entweder, weil sie im Linienverlauf als wichtiger Umsteigepunkt (Bahnhöfe/ZOBs) dienen, oder weil an den betreffenden	Die Hinweise sind in der Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde zu beachten und abzuwägen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Haltestellen wichtige öffentliche Einrichtungen mit einem hohen Besucherstrom (Schulen) zu finden sind. Somit ergeben sich aus diesen Haltestellen entlang des Linienverlaufs Zwangspunkte, wo eine pünktliche Ankunft der Busse sichergestellt sein muss. Der im Mai 2024 beschlossene Nahverkehrsplan des Landkreises Sigmaringen sieht in Zukunft einen Ausbau der ÖPNV-Achse zwischen Sigmaringen-Bingen-Riedlingen vor. So soll ab dem 01.08.2028 eine durchgehende Bedienung der Haltestellen im Stundentakt (Mo.-Fr.), von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr erfolgen. Zusätzlich dazu wird in den Zeiten von 20:00 Uhr bis 24:00 Uhr (01:00 Uhr Freitagnacht) ein On-Demand-Verkehrssystem eingerichtet, was ebenfalls stündlich Fahrten auf der oben genannten Relation ermöglicht. Gleiches gilt für Samstage (06:00 Uhr – 01:00 Uhr), sowie an Sonn- und Feiertagen (08:00 Uhr – 24:00 Uhr). Auch an diesen Tagen wird es ein On-Demand-Verkehrsangebot zu den genannten Zeiten geben, welches stündlich verkehren soll. Im Hinblick auf diesen anstehenden Ausbau und die bereits heute bestehenden Zwangspunkte in der zeitlichen Liniengestaltung, ist die Ausweisung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen aus Sicht des ÖPNVs als kritisch zu betrachten. Bereits heute gibt es eine Vielzahl an Faktoren, welche die Fahrzeit des ÖPNVs beeinflussen und somit zu Verzögerungen führen, weshalb weitere solcher Faktoren zu minimieren sind.		
			Die ganztägige Reduzierung der Geschwindigkeit im Abschnitt L277 Sigmaringer Straße (Straße Leuteberg – Lauchertstraße) von 100km/h auf 70km/h wird als unbedenklich angesehen, da sich dadurch nur eine geringe Fahrzeitverzögerung für den Linienverkehr ergibt.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine Reduzierung der Geschwindigkeit zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen auf 50km/h ist aus Sicht des ÖPNVs aufgrund der Fahrzeitverlängerung nicht möglich. Eine Reduzierung auf 70km/h dagegen vertretbar.	Der Abschnitt ist etwa 240 m lang. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist im LAP enthalten, um auf dem kurzen Streckenabschnitt Beschleunigungsvorgänge von 30 auf 100 km/h zu vermeiden. Das dient auch der Sicherung querender Fahrgäste an der Haltestelle am Ortseingang Bingen. Die V_{zul} 100 km/h wird nicht zuletzt durch die Haltestelle am Ortsrand vom Linienverkehr nicht erreicht. Die Voraussetzungen zur Zusammenlegung der Ortstafeln auf diesem	Anpassung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				kurzen Abschnitt sind nach StVO § 2, Abs. 1 im Wesentlichen gegeben. Im Hinblick auf die Fahrplansicherung durch die Tempo 30-Abschnitte wird im Lärmaktionsplan eine V_{zul} von 70 km/h alternativ übernommen, falls die Zusammenlegung der Ortstafeln nicht erfolgt.	
			Die in den anderen innerörtlichen Bereichen aufgeführte vorgesehene ganztägige Geschwindigkeitsreduzierung von 50km/h auf 30km/h bedeutet für den Linienverkehr eine Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten, welche sich im Fahrtverlauf nicht ausgleichen lässt, da die bereits oben genannten Anschlüsse/Zwangspunkte zu bedienen sind.	Nach-Weg-Zeit-Gesetz ergibt sich eine maximale Verlustzeit von 48 s und nicht von 2 Minuten. Tatsächlich ist die Verlustzeit i.d.R. geringer, da Linienbusse innerorts - wenn überhaupt - nur auf kurzen Streckenabschnitten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erreichen (was sich über die Fahrtenschreiber leicht nachvollziehen lässt).	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Im Hinblick darauf, den ÖPNV als konkurrenzfähiges Verkehrsmittel zu etablieren und in Zukunft die Fahrgastanzahlen weiter zu steigern, was wiederum zu einer Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs führt, sollten andere Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Betracht gezogen werden. Vereinbar mit den Zielen des ÖPNVs wäre in diesen Bereichen eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40km/h tagsüber, da dies die Fahrzeitverzögerung halbieren würde. Um eine Prüfung dieser Möglichkeit wird an dieser Stelle gebeten.	Siehe Ausführungen zuvor.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Eine Temporeduzierung auf 30km/h in der Nacht wird als unbedenklich angesehen, da in dieser Zeitspanne der Bedarfsverkehr eingesetzt wird, welcher eine flexiblere Streckenführung und somit auch andere Reserven in der Fahrzeit hat.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Straßenverkehrsbehörde</u> Keine Beurteilung möglich		
			Die Gemeinde Bingen beschränkt sich in der 4. Runde im Lärmaktionsplan (LAP) auf den vorbenannten Pflichtkartierungsbereich der L 277 westlich der Gemeindegrenze bis zur Ortsmitte Hitzkofen. Weitere Landes- und Kreisstraßen wurden nicht einbezogen. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen empfehlen wir der Gemeinde Ihre Lärmaktionsplanung über den bestehenden Pflichtbereich zumindest auch auf die K 8201 ab der Lauchertstraße, über die Inneringer Straße bis zum Ortsausgang Richtung Hettlingen - Inneringen („Alb-Highway“) auszuweiten.	Die Gemeinde wird im Lärmaktionsplan der 5. Runde prüfen, ob Straßen freiwillig in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden sollen. Dies war in der 4. Runde in dem vorgegebenen Zeitfenster nicht möglich.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Im vorliegenden LAP wird der oben genannte Streckenabschnitt durch die Hauptgemeinde Bingen sowie den Ortsteil Hitzkofen in insgesamt vier Belastungsachsen aufgeteilt und diese einzeln bewertet und konzipiert. In der Planung werden sowohl bauliche / konstruktive / gestalterische als auch verkehrsrechtliche Lärmsanierungsmaßnahmen (hier: Beschränkungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) vorgesehen. Verkehrsrechtliche Maßnahmen, insbesondere die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erfolgen mittels Verkehrszeichen. Die Einrichtung, Änderung oder Versetzung von Verkehrszeichen unterliegt den Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO), da § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG keine eigenständige Rechtsgrundlage für die Anordnung von Lärminderungsmaßnahmen bildet. Die in einem LAP festgesetzten verkehrsrechtlichen Maßnahmen können daher nur Umsetzung finden, wenn diese nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in den LAP aufgenommen wurden. Ist dies gegeben, entfalten der LAP abhängig von der jeweiligen Straße eine Bindungswirkung gegenüber den für die Umsetzung der Maßnahme zuständigen Fachbehörden, bei straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen (Verkehrszeichen) ist dies die Straßenverkehrsbehörde. Die Straßenverkehrsbehörde kann gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO die Benutzung bestimmter Straßen und Straßenabschnitte zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm beschränken oder verbieten. Im Übrigen bestimmen auch sie, wo und welche Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen anzubringen sind. Verkehrszeichen dürfen aber nur angeordnet werden, wenn diese gemäß § 45 Abs. 9 StVO aufgrund der örtlichen Umstände zwingend erforderlich sind. Des Weiteren dürfen Beschränkungen für den fließenden Verkehr, wie die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit oder andere Ge- und Verbote nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt (gesteigerte Gefahrenprognose). Eine solche kann bei Erreichen bestimmter Lärmwerte und nicht nur untergeordneten Betroffenenzahlen dergestalt vorliegen, dass eine Gesundheitsgefahr für die Betroffenen zu konstatieren ist. Gemäß § 45 Abs. 1 StVO wird der Behörde hierbei Ermessen eingeräumt, welches nach § 40 Landesverwaltungsverfahrensgesetz (LVwVfG) auszuüben ist. Hierbei müssen die gesetzlichen Grenzen, insbesondere der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz eingehalten werden. Die Behörde hat hierbei nicht nur auf die	Zur Kenntnis genommen. Der LAP empfiehlt nicht eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, sondern er enthält als bindendes Element die Einzelfallprüfung durch die Straßenverkehrsbehörde.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Schutzwürdigkeit der Anlieger abzustellen, sie muss vielmehr auch andere Belange des Straßenverkehrs (u. a. ÖPNV) berücksichtigen. Auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen ist abzuwägen, ob verkehrsbeschränkende Maßnahmen umzusetzen sind oder wegen der damit verbundenen Nachteile hiervon abzu-sehen ist und weniger einschneidende Maßnahmen ergriffen werden können. Die Notwendigkeit einer Ermessensentscheidung entfällt nicht deshalb, weil die Maßnahme in einem Lärmaktionsplan vorgesehen ist und hier eine „Umsetzungspflicht“ gem. § 47d Abs. 6 i. V. m. § 47 Abs. 6 BImSchG verankert ist. Eine solche Bindung entfaltet nur verwaltungsinterne Wirkung, nicht gegenüber dem Bürger, weshalb eine Umsetzungsverpflichtung nur dann eintritt, wenn auch die einschlägigen Vorschriften dies zulassen. Die Festlegung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen im LAP ist für die o. g. Hauptverkehrsstraße gemäß § 47d Abs. 1 Satz 3 BImSchG in das Ermessen der planfeststellenden Behörde, hier die Gemeinde Bingen gestellt. Dahingehend prüfen wir als Fachbehörde nur, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen auf der Tatbestandsseite vorliegen und das Ermessen durch die Gemeinde Bingen rechtsfehlerfrei ausgeübt wurde. Die Abwägung ist in jedem Einzelfall aufgrund maßgeblicher Aspekte zu treffen. Relevante Gesichtspunkte sind hier u. a. die Anzahl von Betroffenen, die Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, konkret anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Bereichen mit Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Die Belange des Straßenverkehrs sind nicht pauschal in die Abwägung einzustellen, sondern müssen hinreichend konkretisiert werden. Der Planung ist dahingehend keine entsprechende Ermessenabwägung seitens der Gemeinde Bingen zu entnehmen. Im Hinblick auf die Beschränkung der Geschwindigkeiten werden diese bislang lediglich auf die Lärmwerte bzw. die hierdurch zu erzielende Lärmreduzierung gestützt. Dahingehend kann die Lärmaktionsplanung noch nicht abschließend beurteilt werden.		

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			I. Tatbestandsvorsetzung „Gefahrenlage durch Verkehrslärm“ Die im LAP unter Nr. 3, Seite 9 benannten Auslösewerte entsprechen dem geltenden Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg vom 08.02.2023 und werden daher auch von uns für die Beurteilung der nachfolgenden straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zugrunde gelegt. Für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen sind die „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Straßen (RLS-19)“ für die Berechnung des Beurteilungspegels und die Bestimmung des Immissionsortes maßgebend. Gemäß Ausführungen im LAP wurden die zugrunde gelegten Daten von der LUBW übernommen. Die Lärmkartierung der LUBW weist ebenfalls Werte aufgrund einer Berechnung nach RLS-19 aus. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten gibt es auf dieser Ost-West-Achse der L 277 aktuell nicht. Seit der Lärmberechnung durch die LUBW 2022 gab es eine bauliche Änderung (Haltestellen beim Rathaus) die unter Umständen Einfluss auf die damalige Lärmberechnung haben könnte. Inwieweit diese in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt wurde, kann anhand der Planung nicht nachvollzogen werden. Gemäß Verwaltungsvorschrift zur StVO § 45 zu Absatz 1 bis 1e Ziffer I sind vor jeder Entscheidung zu Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtung, auch die Straßenbaubehörde und die Polizei zu hören. Da die betroffenen Streckenbereiche Teil des klassifizierten Straßennetzes sind, wurden die Straßenbaubehörden von uns nicht zu den verkehrsrechtlichen Maßnahmen beteiligt, da diese im Hinblick auf die baulichen/konstruktiven Maßnahmen bereits involviert sein müssten. Das Polizeipräsidium Ravensburg wurde von uns mit Übersendung der Planunterlagen am 03.02.2025 von der Lärmaktionsplanung und deren Inhalten in Kenntnis gesetzt. Eine Stellungnahme ging uns bislang nicht zu und ist daher in den nachfolgenden Ausführungen nicht enthalten. Wir möchten darauf hinweisen, dass diese als eigenständiger Träger öffentlicher Belange seitens der Gemeinde Bingen grundsätzlich auch unmittelbar an der Lärmaktionsplanung beteiligt werden können.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme																								
			Des Weiteren benötigen Maßnahmen aus Lärmschutzgründen für Bereiche außerhalb geschlossener Ortschaften weiterhin der Zustimmung der obersten Landesbehörde. Gemäß dem Kooperationserlass - Lärmaktionsplanung vom 08.02.2023 ist der Zustimmungsvorbehalt der höheren Straßenverkehrsbehörde nur bei Maßnahmen zu Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (Zeichen 274 StVO) innerorts entfallen. Andere verkehrliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm, insbesondere Maßnahmen außerhalb der geschlossenen Ortschaft, erfordern gemäß Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu § 45 weiterhin die Zustimmung der obersten Landesbehörde. Dahingehend sollten auch die allgemeinen Ausführungen auf Seite 10 des LAP nachgebessert werden.	Der Lärmaktionsplan wird angepasst.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.																								
			II. Einzelbetrachtung der Maßnahmenvorschläge Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich lediglich auf die Vorschläge zu den vorgesehenen verkehrsrechtlichen Lärmsanierungsmaßnahmen. Die Prüfung baulicher Lärmschutzmaßnahmen wie die Änderung von Straßenquerschnitten, Erneuerung Fahrbahnbelag – lärmmindernde Asphaltdeckenschicht, Verbreiterung der Geh- und Radwege, Einbau von Anlagen zur Fußgängerquerung (Mittelinseln), obliegt zunächst den zuständigen Straßenbaulastträgern. Unsererseits können diese nicht beurteilt oder angeordnet werden. Auch für eine Stellungnahme hinsichtlich verkehrlicher Belange ist die Planung noch zu abstrakt.	Zur Kenntnis genommen. Es war auch nicht das Ziel, dass sich die Straßenverkehrsbehörde zu den Pflichten des Straßenbaulastträgers äußert, da der Lärmaktionsplan keine Objektplanung darstellt, sondern als strategisches Konzept die Ziele und Potenziale definiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.																								
			Wie bereits zuvor ausgeführt, kann die Entscheidung der Gemeinde (Ermessen) aufgrund der aktuellen Ausführungen nicht abschließend geprüft werden. Die Anzahl an Betroffenen beruht gemäß den Ausführungen in Nr. 6 nicht auf den tatsächlichen Einwohnermeldedaten, sondern einer Modelberechnung. Tab. 6.1: Geschätzte Anzahl lärmbelasteter Menschen <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lärm (dB(A))</th><th>55 - <60</th><th>60 - <65</th><th>65 - <70</th><th>70 - <75</th><th>≥75</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td><td>97</td><td>91</td><td>103</td><td>47</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Lärm (dB(A))</th><th>50 - <55</th><th>55 - <60</th><th>60 - <65</th><th>65 - <70</th><th>≥70</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>N</td><td>93</td><td>115</td><td>34</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> Ganztags sind 150 Personen von Pegeln ≥ 65 dB(A) betroffen, davon sind 47 Personen mit Pegeln ≥ 70 dB(A) belastet. Keine Person ist mit Pegeln ≥ 75 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 60-65 dB(A), so dass insgesamt 241 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind. Nachts sind 34 Personen von Pegeln ≥ 60 dB(A) betroffen, davon ist keine Person mit Pegeln > 65 dB(A) belastet. Hinzu kommen die Belasteten gemäß UBA-Umwelthandlungsziel 50-55 dB(A), so dass nachts insgesamt 242 Personen von hohen Lärmwerten betroffen sind. Gemäß Tabelle 6.1 sind aufgrund dieser Modelberechnung auf der gesamten Belastungsachse ganztags 150 Personen von Lärmwerten über 65 dB(A) und in der Nachtzeit 149 Personen von Lärmwerten über 55 dB(A) betroffen. Wieviel Menschen hier	Lärm (dB(A))	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75	N	97	91	103	47	0	Lärm (dB(A))	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70	N	93	115	34	0	0	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der zuständigen Verkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
Lärm (dB(A))	55 - <60	60 - <65	65 - <70	70 - <75	≥75																								
N	97	91	103	47	0																								
Lärm (dB(A))	50 - <55	55 - <60	60 - <65	65 - <70	≥70																								
N	93	115	34	0	0																								

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			anteilig auf die einzelnen Belastungsachsen und die jeweiligen Gebäude entfallen, ist nicht ersichtlich. Auch die Lärmwerte für die jeweiligen Gebäude lassen sich nicht entnehmen und können innerhalb des Belastungsbereich von 65 und 70 dB(A) am Tag und 57 und 60 dB(A) in der Nacht auch nicht abgegrenzt werden. Es kann daher für eine Beurteilung von uns nicht nachvollzogen werden, wie viele Menschen in den einzelnen Belastungsachsen von Lärm im gesundheitskritischen Bereich > 65/55 dB(A) $L_{\text{Tag}} / L_{\text{Nacht}}$ beeinträchtigt werden oder bereits einer zunehmenden Gesundheitsgefahr > 67/57 dB(A) $L_{\text{Tag}} / L_{\text{Nacht}}$ ausgesetzt sind. Wodurch die Situation und Verhältnismäßigkeit, insbesondere zu anderen verkehrlichen Belangen nicht beurteilt werden kann. Auch die Abwägung bzw. Ermessenausübung der Gemeinde Bingen mit den Belangen weiterer Beteiligter, insbesondere des öffentlichen Personennahverkehrs fehlt noch. Dennoch möchten wir Ihnen unsere erste Einschätzung zu den jeweiligen Belastungsachsen zukommen lassen. a) Belastungsachse L 277 zwischen Leuteberg – Lauchertstraße (außerhalb geschlossener Ortschaft) Gemäß den Ausführungen zu Ziffer 9.3.1 wird in der definierten Belastungsachse, bei Gebäuden der Auslösewert L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) überschritten. Für die Beurteilung der Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO wird der Wert gemäß der Berechnung nach RLS-19 herangezogen. Nach Tabelle 9.1 wird in diesem Bereich ein maximaler Lärmwert von L_{Tag} 68,5 dB(A) und L_{Nacht} 59,6 dB(A) erreicht. Laut den Ausführungen sind diese Werte bei Gebäude Leuteberg Nr. 13 festzustellen. Auch das Gebäude Bittelschießer Straße Nr. 2 ist hoch belastet. Der Einzelwert für dieses Gebäude ist allerdings nicht aufgeführt. Laut der Lärmkarte 5.8 sind diese beiden Gebäude die einzigen, welche am Tag von Lärmwerten ab 65 dB(A) betroffen sind. In der Nacht werden 6 Gebäude von Lärmwerten ab 55 dB(A) beeinträchtigt. Die Anzahl der betroffenen Bewohner in den dortigen Gebäuden ist im LAP nicht enthalten. Ebenso kann nicht nachvollzogen werden, ob sich die Lärmwerte bei Gebäude Bittelschießer Straße 2 unter oder über dem Grenzwert von L_{Tag} 67 dB(A) / L_{Nacht} 57 dB(A) befinden. Dementsprechend sind auch die Lärmpegel für die weiteren 4 Gebäude in der Nachtzeit nicht enthalten. Die Gemeinde sieht als verkehrsrechtliche Maßnahme eine Reduzierung auf 70 km/h vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Beschränkung ganztags umgesetzt werden soll. Aus dem Maßnahmenvorschlag geht dies aber nicht explizit hervor. Aufgrund der Gefällstrecke sehen wir aktuell keine Grundlage, um die		
				Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der zuständigen Verkehrsbehörde durchzuführen ist. Die dargestellten Betroffenenzahlen beruhen, wie im LAP ausgeführt, auf den von der LUBW aufgrund der gesetzlichen Vorgaben ermittelten Betroffenen. Wenn nicht anders vermerkt, handelt es sich jeweils um die Einzelfallprüfung für eine ganztägige Anordnung.	Ergänzung der Maßnahme V_{zul} 70 km/h mit dem Zusatz ganztags.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Geschwindigkeit gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO zur Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zu beschränken. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen bzw. ist nicht ersichtlich zum Schutz welcher Personen (Anzahl der Bewohner) hier eine Maßnahme ergriffen werden soll. Unseres Erachtens bestehen Zweifel, ob eine ganztägig Beschränkung mittels Zeichen 274-70 StVO aus Lärmschutzgründen hier vertretbar ist.		
			Da es sich um eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung Außerorts handelt, ist für Maßnahme in dieser Belastungsachse weiterhin auch die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde erforderlich (vgl. vorherigen Ausführungen).	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Als bauliche Maßnahme wird der Einbau einer lärm mindernden Asphaltdeckschicht vorgeschlagen. Als weitere Maßnahmen werden die Verbreiterung von Geh- und Radwegen sowie vorhandener Verkehrsinseln (Lauchertstraße) aufgenommen. Ebenso werden der Einbau einer Querungsstelle entlang der Sigmaringer Straße und Hauptstraße sowie die Einrichtung einer Überführung für den gemeinsamen Geh- und Radweg mittels markierter Aufstellfläche vor dem Linksabbieger der L 277 zur Bittelschießer Straße (Musterlösung für Radverkehrsanlagen in Baden-Württemberg“, Musterblatt 9.5-11; aktuell Sperrfläche) vorgeschlagen. Eine gesicherte Querungsstelle (z. B. Querungshilfe) oder auch der Bau oder die Erweiterung von Geh- und Radwegen stellt grundsätzlich keine lärm mindernde Maßnahme dar. Es bedarf hierfür einer gesonderten Beantragung und Einzelfallprüfung. Eine Aufnahme in den LAP sehen wir deshalb als sehr kritisch und befürworten diese nicht.	Die Förderung des Radverkehr ist Teil der strategischen Lärminderung (siehe Kooperationserlass). Es war nicht das Ziel des Mitwirkungsverfahrens, dass sich die Straßenverkehrsbehörde zu den Pflichten des Straßenbaustraßenträgers äußert. Der Lärmaktionsplan umfasst keine Objektplanung, sondern definiert als strategisches Konzept die Ziele und Potenziale.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Besonders kritisch wird unsererseits auch der Vorschlag hinsichtlich einer markierten Aufstellfläche vor dem Linksabbieger, zur Überführung der Radfahrer in den Mischverkehr, gesehen. Durch das Gefälle, den leichten Kurvenverlauf sowie auch der Lage und Kombination mit Linksabbieger und Bahnübergang, ist es unseres Erachtens fraglich, ob dieser Vorschlag überhaupt realisiert werden kann. Im Hinblick auf den Bahnübergang wäre hier auch der Bahnlinienebetreiber zu beteiligen.	Der Lärmaktionsplan stellt keine Objektplanung dar, sondern als strategisches Konzept die Ziele und Potenziale definiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			b) Belastungsachse L 277 zwischen Lauchertstraße und Lauchert Gemäß den Ausführungen zu Ziffer 9.3.2 wird in der definierten Belastungsachse, bei mehreren Gebäuden der Auslösewert L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) überschritten. Für die Beurteilung der Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO wird der Wert gemäß der	Wie in Kapitel 5. erläutert, stellt die LUBW nicht nur die Rasterlärmkarten, sondern auch die viel präziseren Fassadenpegel zur Verfügung, die	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Berechnung nach RLS-19 herangezogen. Nach Tabelle 9.2 wird in diesem Bereich ein maximaler Lärmwert von $L_{\text{Tag}} 71,3 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Nacht}} 62,9 \text{ dB(A)}$ erreicht. Laut den Ausführungen ist am Tag ein Gebäude und in der Nacht 8 Gebäude von sehr hohen Werten betroffen. An nahezu allen Wohngebäuden besteht mit Pegel $> 67/57 \text{ dB(A)}$ ein Handlungserfordernis. Die Einzelwerte für die jeweiligen Gebäude sind aber nicht aufgeführt. In den Lärmkarten 5.8 und 5.9 ist nachzuvollziehen, dass in dieser Belastungsachse in erste Reihe beinahe alle Gebäude von Lärmwerten über $L_{\text{Tag}} 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{\text{Nacht}} 55 \text{ dB(A)}$ betroffen sind. In den Lärmkarten wird aber nur der Bereich zwischen 65 und 70 dB(A) am Tag und 55 und 60 dB(A) in der Nacht dargestellt. Die Aussage, dass nahezu alle Wohngebäude mit Pegeln $> 67/57 \text{ dB(A)}$ belastet sind, lässt sich anhand der Planung nicht nachvollziehen. Ebenso ist auch die Anzahl der betroffenen Bewohner in den dortigen Gebäuden im LAP nicht enthalten und somit nicht dargestellt, wie viele Menschen in der Belastungsachse betroffen sind.	mit einem GIS verarbeitet werden, um die belasteten Gebäude zu identifizieren. Die Berechnung der LUBW beinhaltet Höchstpegel nach RLS-19 für jedes Gebäude. Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	
			Die Gemeinde sieht als verkehrsrechtliche Maßnahme eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h vor. Wie bereits zuvor ausgeführt, wird davon ausgegangen, dass diese ganztägig angeordnet werden soll. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 StVO im Hinblick auf die Anzahl an Betroffenen ganztags verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen bzw. enthält die Planung hierzu keine Abwägung und kann daher nicht beurteilt werden (vgl. oben).	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Als Maßnahme wird der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht vorgeschlagen. Als weitere Maßnahmen sind auch zahlreiche gestalterische Elemente im Rahmen eines städtebaulichen Verkehrskonzeptes sowie Maßnahmen am Radwegenetz u. a. die Verlegung des Hohenzollernradweges vorgeschlagen. Die Vorschläge hinsichtlich der Radverkehrsführung auf der Belastungsachse sind keine Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm. Dahingehend sind diese unseres Erachtens bei der Beurteilung einer Geschwindigkeitsreduzierung zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm sachfremde Erwägungen. Eine Aufnahme in den LAP sehen wir deshalb als kritisch und befürworten diese nicht. Gemäß ERA 05 werden im Belastungsbereich II, insbesondere bei starkem Schwerverkehr zur Führung des Radverkehrs separate Anlagen (Schutzstreifen, Radwege ohne Benutzungspflicht) empfohlen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung innerorts bei Mischverkehr ist aber nicht zwingend vorgeschrieben. Eine	Die Förderung des Radverkehrs ist unbestritten Teil (siehe Kooperationserlass) der strategischen Lärm-minderung, was die vertiefte Prüfung des Bedarfs im Einzelfall nicht ausschließt und im Rahmen des LAP als strategisch angelegtes Konzept nicht geleistet werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Gefahrenlage die eine Beschränkung gemäß § 45 Abs. 1 Satz 1 StVO dahingehend erfordert, ist uns aktuell nicht bekannt. Dahingehend können unseres Erachtens aktuell Beschränkungen der Geschwindigkeit nur auf den Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm (s. oben) gestützt werden.		
			Ungeachtet dessen würden wir eine Verlegung des Hohenzollernradweges begrüßen. Es ist unseres Erachtens aber fraglich, ob die alternative etwas längere Route über die Wirtschaftswege seitens der Radfahrer angenommen würde. Ebenso wäre auch zu prüfen, ob bei einer Verlegung des Radweges unter Umständen auch der Bahnübergang in der Straße „Am Lammkeller“ dahingehend ertüchtigt werden müsste.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die einzelnen gestalterischen Maßnahmen im Rahmen des städtischen Verkehrskonzepts können aufgrund der vorgelegten Planung hinsichtlich der verkehrlichen Belange nicht beurteilt werden, die Planung ist hierfür zu abstrakt. Durch Elemente wie z. B. Blumenkübel sollten die Verkehrsteilnehmer (auch Radfahrer) nicht gefährdet werden. Daher ist bei der Ausführung auch auf geeignete Standorte und ausreichend Seitenabstände zu achten. Um weitere Beteiligung im Verfahren (z. B. Bauplanung) wird gebeten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			c) Belastungsachse L 277 Bahnhofstraße (Lauchert – Oberseegraben) Gemäß den Ausführungen zu Ziffer 9.3.3 wird in der definierten Belastungsachse, bei mehreren Gebäuden der Auslösewert L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) überschritten. Für die Beurteilung der Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO wird der Wert gemäß der Berechnung nach RLS-19 herangezogen. Nach Tabelle 9.3 wird auch in diesem Bereich ein maximaler Lärmwert von L_{Tag} 71,3 dB(A) und L_{Nacht} 62,9 dB(A) erreicht. Die Bedingungen scheinen daher vergleichbar mit der Belastungsachse zwischen Lauchertstraße und Lauchert (vgl. Buchstabe b). Laut den Ausführungen besteht an 9 Gebäuden mit Pegeln > 67/57 dB(A) $L_{\text{Tag}} / L_{\text{Nacht}}$ ein Handlungserfordernis. Die Einzelwerte für die jeweiligen Gebäude sind aber nicht aufgeführt.	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Gemäß den Lärmkarten 5.8 und 5.9 ist nachzuvollziehen, dass in dieser Belastungsachse in erste Reihe beinahe alle Gebäude von Lärmwerten über L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) betroffen sind. In den Lärmkarten wird aber nur der Bereich zwischen 65 und 70 dB(A) am Tag und 55 und 60 dB(A) in der Nacht dargestellt. Die Aussage, dass nahezu alle Wohngebäude mit Pegeln > 67/57 dB(A) belastet sind, lässt sich anhand der Planung nicht nachvollziehen. Ebenso ist auch die Anzahl der betroffenen Bewohner in	Siehe oben.	Ergänzung der Maßnahme V_{zul} 30 km/h mit dem Zusatz ganztags.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			den dortigen Gebäuden im LAP nicht enthalten und somit nicht nachzuvollziehen, wie viele Anwohner tatsächlich in diesem Abschnitt betroffen sind. Das Gebäude Bahnhofstraße Nr. 15 befindet sich unmittelbar am Ortseingang und ist von den bewohnten Gebäuden deutlich abgerückt. Bei den Gebäuden Bahnhofstraße Nr. 18 und 20 werden keine Auslösewerte überschritten. Der Oberseegraben liegt in Höhe der Ortstafel und verläuft ebenfalls unmittelbar an diesem Gebäude. Die Gemeinde sieht als verkehrsrechtliche Maßnahme eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h bis zum Oberseegraben, also dem Ortsausgang (Ortstafel Zeichen 311 StVO) vor. Es wird im Maßnahmenvorschlag nicht ausgeführt, ob die Beschränkung nur nachts oder ganztags erfolgen soll. Aufgrund der Ausführungen wird auch hier von einer ganztägigen Beschränkung ausgegangen. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 StVO im Hinblick auf die Anzahl an Betroffenen ganztags verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen bzw. enthält die Planung hierzu keine Abwägung. Insbesondere eine durchgängige Beschränkung bis zum Oberseegraben (Ortstafel) erscheint auf den ersten Blick nicht angemessen. Die Gebäude Bahnhofstraße 18, 20 und 15 sind zwischen 100 und 150 m vom Ortskern und den anderen Gebäuden abgesetzt und liegen am Bahnübergang. Die beiden Gebäude Hauptstraße 18 und 20 sind nicht betroffen bzw. nicht in den Lärmkarten eingezeichnet. Der Verkehrslärm überschreitet in der zweiten Reihe (Taubenried) die Auslösewerte nicht. Des Weiteren wird die Zusammenlegung der Ortseingänge vorgeschlagen. Der Vorschlag der Gemeinde zielt vermutlich auf die Entfernung von Zeichen 310/311 StVO, in Höhe Oberseegraben und am Beginn des Ortsteiles Hitzkofen, ab. Ortstafeln kennzeichnen im Verkehrsraum den Beginn und das Ende der geschlossenen Ortschaft. Ab der Ortstafel gelten, die jeweils die für den Verkehr innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortschafts, bestehenden Vorschriften der StVO. Das Verkehrszeichen stellt hierbei somit nicht nur auf Geschwindigkeiten ab, sondern beinhaltet eine Vielzahl von Vorschriften, die sich im Außen- und Innenbereich unterscheiden. Der Abschnitt zwischen Bingen und Hitzkofen mit ca. 300 m liegt auf freier Strecke und ist unbebaut. Das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde ist hinsichtlich des Standortes von Ortstafeln durch die VwV-StVO zu § 42, Zeichen 310/311 StVO gebunden, wonach diese dort anzuordnen sind, wo die geschlossene Bebauung erkennbar beginnt. Ein	Wenn nicht anders vermerkt, handelt es sich jeweils um die Einzelfallprüfung für eine ganztägige Anordnung. Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	
			Des Weiteren wird die Zusammenlegung der Ortseingänge vorgeschlagen. Der Vorschlag der Gemeinde zielt vermutlich auf die Entfernung von Zeichen 310/311 StVO, in Höhe Oberseegraben und am Beginn des Ortsteiles Hitzkofen, ab. Ortstafeln kennzeichnen im Verkehrsraum den Beginn und das Ende der geschlossenen Ortschaft. Ab der Ortstafel gelten, die jeweils die für den Verkehr innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortschafts, bestehenden Vorschriften der StVO. Das Verkehrszeichen stellt hierbei somit nicht nur auf Geschwindigkeiten ab, sondern beinhaltet eine Vielzahl von Vorschriften, die sich im Außen- und Innenbereich unterscheiden. Der Abschnitt zwischen Bingen und Hitzkofen mit ca. 300 m liegt auf freier Strecke und ist unbebaut. Das Ermessen der Straßenverkehrsbehörde ist hinsichtlich des Standortes von Ortstafeln durch die VwV-StVO zu § 42, Zeichen 310/311 StVO gebunden, wonach diese dort anzuordnen sind, wo die geschlossene Bebauung erkennbar beginnt. Ein	Für eine Zusammenlegung der geschlossenen Ortslagen Bingen und Hitzfeld sprechen folgende Aspekte: - eine gewisse räumliche Nähe, hier 240 m, und die Sichtbarkeit des jeweils anderen Ortseingangs. - Straßenverhältnisse und Verkehrsfluss sollen fließend und ohne Unterbrechung verlaufen. - örtliche Gegebenheiten und die Verkehrssicherheit sollten berücksichtigt werden (hier betrifft dies insbesondere potenzielle Konflikte im Bereich der Bushaltestelle). Gegen V_{zul} 70 (100) km/h spricht:	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Lückenschluss bei Ortstafeln ist nicht vorgesehen. Eine geschlossene Bebauung ist auf dem Abschnitt zwischen Bingen und Hitzkofen nicht gegeben. Die Maßnahme wird daher abgelehnt.	-Der Übergang von 70 auf 30 km/h wirkt sich negativ auf den Verkehrsfluss aus. Eine Übergangsgeschwindigkeit von 50 km/h ist auf der kurzen Strecke nur bedingt möglich. -Die Sicherheit zwischen den dicht aufeinander folgenden Bahnquerungen muss gewährleistet sein. Das ist heute bei V_{zul} 100 km/h, aber auch bei V_{zul} 70 km/h nur bedingt gewährleistet. -V_{zul} 70 oder 100 kann auf der Strecke ohnehin nicht eingehalten werden, da vor dem Ortseingang Bingen die Bushaltestelle „Bingen Bahnhof“ angefahren werden muss. Für den Fall, dass eine Zusammenlegung der Ortschaften nicht zustande kommt, wird der Vorschlag als Alternative in den Maßnahmenkatalog des LAP aufgenommen. Dies ist im Ergebnis der Einzelfallprüfung zu entscheiden.	
			Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird der Einbau einer lärmmindernden Asphaltdeckschicht vorgeschlagen. Desweiteren wird der Einbau einer Mittelinsel mit Fahrbahnverschwenkung und Querungssicherung, die Umgestaltung von Umlaufsperrern am Bahnübergang (barrierefreier Ausbau), die Verbreiterung des außerörtlichen Gehweges und die Verlegung des Hohenzollernradweges vorgeschlagen. Zu der letztgenannten Maßnahme wird auf vorherige Ausführungen (vgl. Buchstabe b) verwiesen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung hinsichtlich der Radverkehrsführung, des barrierefreien Umbaus des Bahnübergangs und Ausbaus des Begleitweges auf der Belastungsachse sind keine Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm. Es bedarf hierfür unseres Erachtens einer Einzelfallprüfung, auch hinsichtlich des Bedarfs, der Eignung und der finanziellen Leistungsfähigkeit. Eine Aufnahme in den LAP sehen wir deshalb als sehr kritisch und befürworten diese nicht.	Die Förderung des Radverkehr ist unbestritten Teil der strategischen Lärminderung (siehe auch Kooperationserlass), was die vertiefte Prüfung des Bedarfs im Einzelfall nicht ausschließt und im Rahmen des LAP als strategisch angelegtes Konzept nicht geleistet werden kann.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Dies gilt auch für die Fahrbahnverschwenkung bzw. vorgeschlagene Mittelinsel/Querungshilfe. Es ist für uns auch fraglich, ob diese in den bestehenden Straßen überhaupt realisierbar sind.	Der Einbau von Mittelinseln/ Querungssicherungen ist unbestritten Teil der strategischen Lärminderung (siehe Kooperationserlass und	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				beispielsweise den Leitfaden "Ruhige und lebendige Ortsmitte" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg). Das RP Tübingen hat in seiner Stellungnahme (siehe unten) auf Fördermöglichkeiten solcher Maßnahmen hingewiesen. Die Realisierbarkeit ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Im Übrigen liegt die Straßenbaulast beim Regierungspräsidium.	
			Auch die Umgestaltung bzw. der barrierefreie Ausbau am Bahnübergang obliegt dem zuständigen Straßenbaulastträger bzw. an Bahnübergängen dem jeweiligen Bahnlinienbetreiber und erschien auch in der letzten Bahnverkehrsschau nicht aussichtsreich.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Des Weiteren wird die Verbreiterung des außerörtlichen Gehweges zwischen Bingen und Hitzkofen und die Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg aufgenommen. Bislang sind wir davon ausgegangen, dass es sich bei dem Weg zwischen Bingen und Hitzkofen um einen Begleitweg handelt, der sowohl von Fußgängern als auch Radfahrern genutzt werden kann. Ab Gebäude Bahnhofstraße Nr. 15 wird der Radfahrer auf die Fahrbahn ausgeleitet und der Weg als Gehweg mittels Zeichen 239 StVO Benutzungspflichtig angeordnet. Der weitere Abschnitt zwischen Gebäude Bahnhofstraße Nr. 15 bis zur Einmündung Taubenried ist durch den Ausbauzustand des Gehweges (Breite, Bord) und den Bahnübergang nicht für den Radverkehr geeignet. Im Ortsteil Hitzkofen endet der Begleitweg ebenfalls unmittelbar am Ortsteingang. Der Radverkehr wird dort auf die Fahrbahn ausgeleitet und der Fußgänger wird weiter auf dem dort anschließenden Gehweg geführt. Der Gehweg ist hier baulich gut wahrzunehmen und daher nicht mittels Zeichen 239 StVO beschildert. Für die Anordnung eines gemeinsamen Geh- und Radweg sind aber aktuell die beiden innerörtlichen Teilstücke bzw. der Gehweg in Hitzkofen als auch der Abschnitt zwischen Bahnhofstraße Nr. 15 bis Einmündung Taubenried nicht geeignet. Gemäß VwV-StVO zu § 2, Ziffer II, Nr. 2 bb werden Breiten von mindestens 2,50 m innerorts und 2,00 m Außerorts für eine gemeinsame Nutzung von Geh- und Radfahrer gefordert. Auf dem außerörtlichen Abschnitt selbst, würde auch eine Breite von 2,00 m ausreichen. Im Hinblick auf die Beschilderung als gemeinsamer Geh- und Radweg (z. B. Zeichen 240 StVO) kann diese Entscheidung nur im Rahmen einer	Der Lärmaktionsplan stellt keine Objektplanung dar, sondern als strategisches Konzept die Ziele und Potenziale definiert.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			konkreten Planung getroffen werden. Mit der Anordnung mittels Zeichen 240 StVO wird die Benutzung des Weges für den Radfahrer verpflichtend. Die Benutzungspflicht darf aber nur angeordnet werden, wenn dies aufgrund der Verkehrssicherheit (§ 45 Abs. 9 Satz 3, 4 Nr. 3 StVO) aufgrund der besonderen örtlichen Umstände zwingend erforderlich ist. Zur gestalterischen Aufwertung wird als städtebauliche Maßnahme zwischen der Straße Taubenried und dem Bahnübergang Hitzkofen auch noch die Anlage einer Allee angedacht. Dies ist unseres Erachtens außerhalb der geschlossenen Ortschaft und auch im Nahbereich zu den Gleisanlagen kritisch zu bewerten. Bäume an der Fahrbahn stellen Hindernisse dar, die für abkommende Fahrzeuge das Risiko schwerer Verletzungen deutlich erhöhen. Wir bitten hier den passiven Schutz an Straßen zu beachten. d) Belastungsachse L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen – Wilfinger Straße) Gemäß den Ausführungen zu Ziffer 9.3.4 wird in der definierten Belastungsachse, bei mehreren Gebäuden der Auslösewert L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) überschritten. Für die Beurteilung der Gefahrenlage gemäß § 45 Abs. 9 StVO wird der Wert gemäß der Berechnung nach RLS-19 herangezogen. Nach Tabelle 9.3 wird auch in diesem Bereich ein max. Lärmwert von L_{Tag} 70,8 dB(A) und L_{Nacht} 62,5 dB(A) erreicht. Laut den Ausführungen liegt an nahezu allen Gebäuden mit Pegeln > 67/57 dB(A) $L_{\text{Tag}} / L_{\text{Nacht}}$ ein Handlungserfordernis vor. Am Tag überschreiten vier Gebäude die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung > 70/60 dB(A) $L_{\text{Tag}} / L_{\text{Nacht}}$ und in der Nacht sind es acht Gebäude. Die Einzelwerte für die jeweiligen Gebäude sind aber nicht aufgeführt. Gemäß den Lärmkarten 5.8 und 5.9 ist nachzuvollziehen, dass in dieser Belastungsachse in erste Reihe beinahe alle Gebäude von Lärmwerten über L_{Tag} 65 dB(A) und L_{Nacht} 55 dB(A) betroffen sind. In den Lärmkarten wird aber nur der Bereich zwischen 65 und 70 dB(A) am Tag und 55 und 60 dB(A) in der Nacht dargestellt. Die Aussage, dass nahezu alle Wohngebäude mit Pegeln > 67/57 dB(A) belastet sind, lässt sich für uns anhand der Planung nicht nachvollziehen. Ebenso ist auch die Anzahl der betroffenen Bewohner in den dortigen Gebäuden im LAP nicht enthalten und somit nicht festzustellen, wie viele Anwohner tatsächlich in diesem Abschnitt von Lärm im gesundheitskritischen Bereich betroffen oder bereits einer Gesundheitsgefahr ausgesetzt sind. Die Gemeinde sieht als verkehrsrechtliche Maßnahme eine Reduzierung von 50 auf 30 km/h vom Bahnübergang (Ortseingang)	Die genauen Standorte von Baumpflanzungen sind im weiteren Verfahren abzustimmen. Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist. Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			bis zum Gebäude Laucherthaler Straße 1 und Wilfinger Straße 6 (L 277) vor. Hierdurch würde auch der Kreuzungsbereich in Höhe der Buswendeanlage „Haltestelle Hitzkofen, Kirche“ in die streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung miteinbezogen. Aufgrund der Ausführungen wird davon ausgegangen, dass die Beschränkung der Geschwindigkeit seitens der Gemeinde ganztags angedacht ist. Im Maßnahmenvorschlag (Seite 55) ist dies aber nicht ausgeführt. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 StVO im Hinblick auf die Anzahl an Betroffenen ganztags verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen. Die Maßnahme wird lediglich auf die Lärmwerte bzw. die hierdurch erzielten Lärmreduzierungen gestützt. Die Ermessenausübung der Gemeinde kann daher nicht abschließend beurteilt werden.		
			Gemäß o. g. Abbildungen werden in den Gebäuden Wilfinger Straße Nr. 1 und 4 die Auslösewerte nicht überschritten. Das Gebäude Wilfinger Straße Nr. 6 sowie die Laucherthaler Straße scheinen hinsichtlich der Lärmwerte nicht berechnet worden zu sein. Dahingehend ist auch der Grund für eine lärmbedingte Reduzierung in diesem Bereich nicht nachzuvollziehen. Die Beschränkung könnte grundsätzlich auch vor/nach Gebäude Riedsteig Nr. 1 enden.	Gemäß den Erläuterungen wird der Knotenpunkt Riedstraße/ Wilfinger Straße aufgrund fehlender bzw. schmaler Gehwege (<1,00 m) in die Beschränkung einbezogen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Als aktive Lärmschutzmaßnahme wird der Einbau einer lärmminimierenden Asphaltdeckschicht und die Anhebung der abgesackten Schachtdeckel auf der Riedstraße vorgeschlagen. Desweiteren wird als Maßnahme der Einbau einer Querungshilfe, die Einrichtung eines Fußgängerüberweges (FGÜ), die Verbreiterung des außerörtlichen Gehweges, die gestalterische Aufwertung durch Umgestaltung des Dorfplatzes und Bepflanzung an der L277 (Baumreihen) sowie die Verlegung des Hohenzollernradweges vorgeschlagen. Zu den zuletzt genannten Maßnahmen wird auf vorherige Ausführungen in den anderen Belastungsachsen verwiesen.	Es wird auf vorherige Abwägungen in den anderen Belastungsabschnitten verwiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Maßnahmenvorschläge der Lärmaktionsplanung hinsichtlich der Radverkehrsführung, des Ausbaus des Gehweges, die Umgestaltung am Dorfplatz (Querungshilfe) sowie die Einrichtung eines FGÜ sind keine Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrslärm. Diese dienen dem Schutz von Fußgängern und Radfahrern und sind daher unseres Erachtens nicht Gegenstand einer Lärmaktionsplanung. Es bedarf hierfür unseres Erachtens einer Einzelfallprüfung, auch hinsichtlich des Bedarfes und der finanziellen Leistungsfähigkeit.	Der Einbau von Mittelinseln/ Querungssicherungen und ähnlichen Maßnahmen ist unbestritten Teil der strategischen Lärminderung (siehe Kooperationserlass und beispielsweise den Leitfaden "Ruhige und lebendige Ortsmitte" des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg). Das RP Tübingen hat in seiner Stellungnahme (siehe unten) auf	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Eine Aufnahme in den LAP sehen wir deshalb als sehr kritisch und befürworten diese nicht. Insbesondere auch die Vorschläge zur Fußgängerquerung (Einrichtung FGÜ bei Gebäude Haus Nr. 10 und die Einrichtung einer Querungsanlage beim Dorfplatz) sind bei einer Entfernung von rund 140 m für diesen kurzen Streckenabschnitt sowie auch Größe des Ortteiles unseres Erachtens unverhältnismäßig. Es ist für uns auch fraglich, ob diese in den bestehenden Straßen überhaupt realisierbar wären. Allgemeiner Hinweis: In der Planung wurden an mehreren Belastungsachsen als flankierende Maßnahme auch Geschwindigkeitskontrollen des fließenden Verkehrs vorgeschlagen bzw. aufgenommen. Die Überwachung des fließenden Verkehrs, obliegt der unteren Verkehrsbehörde, welche diese im pflichtgemäßen Ermessen im öffentlichen Verkehrsraum durchführt. Sie stellen aber keine verkehrsrechtliche Maßnahme dar, sondern eine Überwachung verkehrsrechtlicher Vorschriften gemäß Polizei- oder Ordnungswidrigkeitenrecht. Ein Antragsrecht seitens der Gemeinde besteht hierauf nicht. Die untere Verkehrsbehörde entscheidet im eigenen Ermessen, wo und wann die Geschwindigkeit im fließenden Verkehr überwacht wird. Entsprechende Maßnahmen (z. B. Einrichtung stationärer Messanlagen vgl. Seite 50, 56) können unseres Erachtens daher der unteren Verkehrsbehörde ggf. auch Polizei durch den LAP auch nicht verbindlich vorgeschrieben werden. Die Deklaration, als Maßnahme des Lärmaktionsplans, erweckt für die Bürger den Eindruck einer rechtlichen Verpflichtung seitens der Kontrollbehörden. Wir stimmen dieser daher in dieser Form nicht zu. Der Gemeinde Bingen steht es natürlich frei, Maßnahmen zur Prävention z. B. Geschwindigkeitsanzeigetafel, Lärmschutzdisplay anzuschaffen und regelmäßig aufzustellen oder bei der Verkehrsbehörde Geschwindigkeitsüberwachungen anzuregen. Dies sollte dann aber auch im Lärmaktionsplan entsprechend konkretisiert werden. Fachbereich Vermessung und Flurneuordnung Nicht betroffen. Die Belange des Fachbereichs Vermessung und Flurneuordnung sind nicht betroffen. Dies ist eine koordinierte Stellungnahme der vorgenannten Fachbereiche. Die Angaben wurden auf Plausibilität geprüft. Eine vorgezogene Abwägung hat nicht stattgefunden. Eine Abarbeitung und Abwägung im kommunalen Gremium ist zu jeder einzelnen Position notwendig. Ich darf Sie bitten, nach Beratung der öffentlich-rechtlichen Belange dem Fachbereich Baurecht und dem	Fördermöglichkeiten solcher Maßnahmen hingewiesen. Die Realisierbarkeit ist im weiteren Verfahren zu prüfen. Im Übrigen liegt die Straßenbaulast beim Regierungspräsidium. Geschwindigkeitskontrollen werden aus dem Maßnahmenkatalog genommen und als Empfehlung außerhalb des Maßnahmenkatalogs erläutert. Zur Kenntnis genommen. Da lediglich die straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfungen Gegenstand des LAP sind und im Übrigen der LAP nur rahmensetzend ist, ist eine Abarbeitung und Abwägung	Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
2	Regierungspräsidium Tübingen	11.03.2025	Postfach 26 66 72016 Tübingen	Fachbereich Umwelt und Arbeitsschutz in jedem Fall je ein Abwägungsprotokoll zu übersenden.	im kommunalen Gremium zu jeder einzelnen Position nicht notwendig.
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Vielen Dank für die Möglichkeit, zum Lärmaktionsplan der Gemeinde Bingen, Stufe 4, eine Stellungnahme abzugeben. Nach Durchsicht des vorliegenden Lärmaktionsplanes der Gemeinde Bingen, Stufe 4 (Entwurf mit Stand: 13.01.2025) werden mehrere Lärminderungsmaßnahmen vorgeschlagen. In der Zuständigkeit des Regierungspräsidium Tübingen befinden sich die Maßnahmen zur Erneuerung des Fahrbahnbelages, die Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr), der passive Lärmschutz, Umbaumaßnahmen entlang der L 277 (bauliche Anpassungen wie Mittelinseln, Querungshilfen und die Verbreiterung von Geh- und Radwegen) sowie die Zustimmung zur Geschwindigkeitsreduzierung außerorts. Das Regierungspräsidium, Abteilung 4, nimmt zu dem ausliegenden Lärmaktionsplan der Gemeinde Bingen wie folgt Stellung: I. Stellungnahme des Straßenbaustraßenträgers <u>Erneuerung Fahrbahnbelag</u> Im Lärmaktionsplan wird angeregt, entlang der L 277, OD Bingen einen lärmindernden Fahrbahnbelag einzubauen. Nach Auskunft des zuständigen Baureferates 47.3 wurde mitgeteilt, dass in dem derzeit aktuellen Bauerhaltungsprogramm in dem zuvor genannten Straßenabschnitt keine Belagserneuerung vorgesehen ist. Aus diesem Grund kann auch noch keine Auskunft über den Zeitpunkt einer zukünftigen Fahrbahndeckenerneuerung gegeben werden. <u>Passiver Lärmschutz im Rahmen der Lärmsanierung</u> In Kapitel 11, Seite 62 werden die Fördermöglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung erwähnt. Zusätzliche Informationen können den nachfolgenden Hinweisen entnommen werden. Das Regierungspräsidium Tübingen informiert im Zuge der Lärmaktionsplanung über die Fördermöglichkeiten im Rahmen der Lärmsanierung an Bundes und Landesstraßen. Zu den passiven Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden zählt unter anderem der Einbau von Lärmschutzfenstern. Derartige Baukosten können bis zu einem Anteil von 75 % gefördert werden. Voraussetzung für die Förderung baulicher Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung des Bundes oder des Landes sind u.a.: - Die Auslösewerte (Lärmbelastung in dB(A)) der Lärmsanierung sind an einer schutzbedürftigen Gebäudefassade überschritten - Die bauliche Anlage wurde vor dem 01.04.1974 errichtet bzw. der Bebauungsplan wurde vor diesem Datum erstellt.	Der Hinweis wird als Textbaustein in den LAP übernommen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme												
			▪ Förderfähig sind Gebäude die im Rahmen der Lärmsanierung noch keine Zuschüsse erhalten haben und die die Fördervoraussetzungen erfüllen. Die zugrunde zu legenden Auslösewerte der Lärmsanierung sind abhängig von der ausgewiesenen Gebietsnutzung und können der nachfolgenden Tabelle entnommen werden. <table><tr><th>Gebietsnutzungen</th><th>Tag</th><th>Nacht</th></tr><tr><td>Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete</td><td>64 dB(A)</td><td>54 dB(A)</td></tr><tr><td>Dorf-, Kern- und Mischgebiete</td><td>66 dB(A)</td><td>56 dB(A)</td></tr><tr><td>Gewerbegebiete</td><td>72 dB(A)</td><td>62 dB(A)</td></tr></table> Wenn die oben beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind, kann vom Eigentümer ein Antrag auf Förderung passiver Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) beim Regierungspräsidium gestellt werden. Lärmsanierung beruht auf haushaltsrechtlichen Regelungen und wird im Rahmen der vorhandenen finanziellen Haushaltsmittel als freiwillige Leistung des Straßenbaulastträgers durchgeführt. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Anträge zur Überprüfung der Lärmsituation und zur Förderung von passiven Lärmschutzmaßnahmen können beim Regierungspräsidium Tübingen digital unter Abteilung4@rpt.bwl.de oder unter folgender Adresse gestellt werden. Regierungspräsidium Tübingen Referat 44 Postfach 2666 72016 Tübingen Hinweise, Informationen und die erforderlichen Antragsunterlagen können im Internet unter https://rp.baden-wuerttemberg.de/Themen/Verkehr/Laerm/Seiten/default.aspx heruntergeladen werden.	Gebietsnutzungen	Tag	Nacht	Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)	Dorf-, Kern- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)	Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)		
Gebietsnutzungen	Tag	Nacht															
Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime, reine und allgemeine Wohn- und Kleinsiedlungsgebiete	64 dB(A)	54 dB(A)															
Dorf-, Kern- und Mischgebiete	66 dB(A)	56 dB(A)															
Gewerbegebiete	72 dB(A)	62 dB(A)															
			<u>Umbaumaßnahmen entlang der L 277</u> Der vorliegende Lärmaktionsplan schlägt mehrere bauliche Anpassungen wie Mittelinseln, Querungshilfen und die Verbreiterung von Geh- und Radwegen zur Verbesserung der Fuß und Radwege entlang der L 277 vor. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Baureferat 47.3 wurde mitgeteilt, dass zu den vorgeschlagenen Maßnahmen derzeit noch keine Abstimmungsgespräche	Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wird die Gemeinde Bingen an das Baureferat heranreten.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.												

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			mit dem Straßenbaulasträger stattgefunden haben. Es wird der Gemeinde Bingen empfohlen sich frühzeitig mit dem zuständigen Baureferat in Verbindung zu setzen.		
			II. Förderung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) Im vorliegenden Maßnahmenkonzept sind auch Maßnahmen des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad- und Fußgängerverkehr) enthalten, auf die Möglichkeiten im Rahmen der Förderung wird verwiesen. Die Verbesserung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur im Rahmen des Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (LGVFG), insbesondere für den Umweltverbund, wird durch das Regierungspräsidium Tübingen (Abteilung 4 / Referat 45 / Regionales Mobilitätsmanagement) gefördert. Hinweise, Informationen und Antragsunterlagen bezüglich der Förderung können im Internet unter http://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/abt4/ref45#card-96313 heruntergeladen werden.	Nach Beschluss des Lärmaktionsplans wird die Gemeinde Bingen entsprechende Anträge stellen. Auf die Fördermöglichkeit wird im LAP zusätzlich hingewiesen.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
			III. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde Der Stellungnahme liegt der Zwischenbericht zur förmlichen Beteiligung des Planungsbüros Richter-Richard vom 13.01.2025 zugrunde. Als Quelle werden Daten nach RLS-19 vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz BW zugrunde gelegt. Im Ergebnis sind u.a. folgende Maßnahmen vorgesehen: Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h wegen der Gefällstrecke auf 70 km/h zwischen Straße Leuteberg und Ortseingang West (-3 dB(A)). Diesem Vorschlag liegt bislang keine hinreichende Ermessensausübung zugrunde. Die Lärmwerte an den einzelnen Gebäuden und die Anzahl der betroffenen Bewohner wurde nicht dargestellt.	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Zusammenlegung der Ortseingänge von Bingen und Hitzkofen, um die innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzuführen (alternativ streckenbezogen 50 km/h) in Höhe des Verkehrszeichens Bahnübergang in 160 m in Fahrtrichtung Hitzkofen. Es gibt keine Wohngebäude im Außerortsbereich. Die Auswirkungen der Außerortsgeschwindigkeit auf die Häuser innerorts wurde nicht dargestellt.	Der Abschnitt ist etwa 240 m lang. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist im LAP enthalten, um auf dem kurzen Streckenabschnitt Beschleunigungsvorgänge von 30 auf 100 km/h an den Ortsausfahrten zu vermeiden. Das betrifft insbesondere den Linienverkehr mit der Haltestelle am Ortseingang Bingen. Es wird davon ausgegangen, dass die V_{zul} 100 km/h durch die	Ergänzung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				Haltestelle vom Linienverkehr bei weitem nicht erreicht wird. Die Voraussetzungen zur Zusammenlegung der Ortschaften sind nach StVO § 2, Abs. 1 im Wesentlichen gegeben. Im Hinblick auf die Fahrplansicherheit durch die Tempo 30-Abschnitte wird im Lärmaktionsplan eine V_{zul} von 70 km/h alternativ übernommen, falls die Zusammenlegung der Ortschaften nicht erfolgt.	
			Verkehrsrechtliche Anordnungen, die eine Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorsieht, müssen am Ende nach den Vorschriften der StVO durch die Verkehrsbehörde umgesetzt werden, um Wirksamkeit nach außen zu erlangen. Dabei ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (Straßen über 8.200 Kfz/24 h) verpflichtet, die Maßnahme umzusetzen, wenn die Kommune bereits eine den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügende Abwägung vorgenommen und ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Die Untere Verkehrsbehörde muss die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Straßenverkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung außerorts einholen und diese dann erlassen. Gemäß § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO können die Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung des Verkehrs beschränken. Gemäß § 45 Abs. 9 StVO dürfen insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der Sicherheit und Ordnung erheblich übersteigt. Dabei setzt § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO nicht die Überschreitung einer bestimmten Immissionsgrenze voraus, sondern es kommt darauf an, ob der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden muss und zumutbar ist. Detaillierte Erläuterungen zu den Voraussetzungen des § 45 Abs. 1 S. 2 Nr. 3 StVO geben die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Außerdem finden sich Einzelheiten zur Ermessensausübung im	Zur Kenntnis genommen. Entspricht im Grundsatz den Ausführungen im LAP.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 1. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 08.02.2023. Der Kooperationserlass gewährleistet, dass lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden.		
			Die Notwendigkeit einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 70 km/h auf der L 277 zwischen Straße Leuteberg und Ortseingang West kann nach den vorliegenden Unterlagen nicht beurteilt werden. Es werden die Daten der LUBW nach RLS 19 an den jeweils betroffenen Häusern benötigt, inklusive der Anzahl der Bewohner. Da zwischen Bingen und Hitzkofen außerorts keine Wohngebäude liegen, kann aus Lärmschutzgründen keine Geschwindigkeitsbeschränkung erfolgen. Die Auswirkung der Geschwindigkeit außerorts auf die Gebäude innerorts muss detailliert dargestellt und begründet werden.	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Die Verkehrssicherheit spielt in der Lärmaktionsplanung keine Rolle, sondern ist in einem anderen Verfahren von der unteren Straßenverkehrsbehörde zu prüfen. Unsere nach der VwV-StVO zu § 45 erforderliche Zustimmung zu lärmbedingten verkehrsrechtlichen Maßnahmen außerorts kann erst nach dem Gemeinderatsbeschluss erteilt werden. Sie setzt einen Antrag der Unteren Verkehrsbehörde auf Zustimmung zu einer konkreten verkehrsrechtlichen Anordnung voraus.	Im Lärmaktionsplan sind die Maßnahmen zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ausdrücklich als Einzelfallprüfung ausgewiesen, da diese im Nachgang zur Aufstellung des Lärmaktionsplans auf Antrag der Gemeinde von der Straßenverkehrsbehörde durchzuführen ist.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.



Anhang II.1

Hinweise aus der Mitwirkung der Öffentlichkeit – 2. Phase

Aus der Öffentlichkeit kamen keine Hinweise.

.



Anhang II.2

Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
1	Naturpark Obere Donau	30.05.2025	Wolterstraße 16 88631 Beuron	Aufgrund der Fülle an solchen Verfahren im Naturparkgebiet und der naturgemäß meist überwiegenden Lage, der von den jeweiligen Planungen betroffenen Bereiche, innerhalb des Siedlungsbezirks (entspricht einer Inneren Erschließungszone der Gemeinde, gemäß der NP-Verordnung) wird auf die Abgabe einer Stellungnahme verzichtet. (Innerhalb einer Inneren Erschließungszone kommt der Schutzzweck eines Naturparks nicht zum Tragen und es gilt auch kein Erlaubnisvorbehalt.) Sämtliche Maßnahmen die unter wirtschaftlich vertretbarem Aufwand geeignet sind Lärmbelastungen für Anwohner und Personen, die sich in den betroffenen Bereichen aufhalten zu reduzieren, werden von NP-Seite ausdrücklich begrüßt. Ziel muss hier eine nachhaltige Verringerung der Belastungen sein, einschließlich möglichst einer dauerhaften Reduzierung des Verkehrsaufkommens sowie der innerorts gefahrenen Geschwindigkeiten.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
2	Regierungspräsidium Tübingen	02.06.2025	Postfach 26 66 72016 Tübingen	I. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde (2. Runde) Verkehrsrechtliche Anordnungen, die eine Kommune im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorsieht, müssen am Ende nach den Vorschriften der StVO durch die Verkehrsbehörde umgesetzt werden, um Wirksamkeit nach außen zu erlangen. Dabei ist die Verkehrsbehörde in Bezug auf Hauptverkehrsstraßen im Sinne von § 47b Nr. 3 BImSchG (Straßen über 8.200 Kfz/24 h) verpflichtet, die Maßnahme umzusetzen, wenn die Kommune bereits eine den straßenverkehrsrechtlichen Anforderungen genügende Abwägung vorgenommen und ihr Ermessen fehlerfrei ausgeübt hat. Die Untere Verkehrsbehörde muss die Zustimmung des Regierungspräsidiums als höherer Straßenverkehrsbehörde zur verkehrsrechtlichen Anordnung außerorts einholen und diese dann erlassen.	Die Gemeinde beabsichtigt nach Prüfung nicht, die Einzelfallprüfung im Rahmen des Lärmaktionsplans durchzuführen, sondern einen entsprechenden Antrag an die Straßenverkehrsbehörde zu stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Auf Seite 10, 4. Punkt wird von Durchsetzung gesprochen, hier ist die Umsetzung gemeint.	Der Lärmaktionsplan wird angepasst.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
				Seite 49 nennt die Zuständigkeit bei den Maßnahmenvorschlägen. Zur Vereinheitlichung ist beim ersten Punkt als zuständige Behörde die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Sigmaringen zu nennen. Beim zweiten Punkt ist für die Umsetzung der Maßnahme ebenfalls die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Sigmaringen zuständig. Diese muss lediglich die Zustimmung des Regierungspräsidiums im Außerortsbereich einholen. So auch auf Seite 55.	Beim zweiten Punkt wird die Zuständigkeit auf die Straßenverkehrsbehörde verlegt.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
				Auf Seite 56 werden die flankierenden Maßnahmen genannt. Für die Anordnung eines Fußgängerüberwegs ist die untere Straßenverkehrsbehörde beim Landratsamt Sigmaringen zuständig.	Die Zuständigkeit der unteren Straßenverkehrsbehörde wird ergänzt.	Anpassung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange		Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				In der Abwägung zu den Stellungnahmen wird auf eine Einzelfallprüfung hingewiesen, die von der unteren Straßenverkehrsbehörde durchzuführen sei. Deshalb werden keine detaillierten Daten für die betroffenen Gebäude und Bewohner im LAP aufgeführt. Auf der vorhandenen Datenbasis kann keine Prüfung erfolgen. Somit liegt die Ermessensentscheidung bei der Straßenverkehrsbehörde. Um auf diese Ermessensentscheidung im Sinne der Gemeinde Einfluss zu nehmen, wäre eine detaillierte Darstellung und Begründung zielführend.	Nach Prüfung beabsichtigt die Gemeinde aus Kosten- und Aufwandsgründen nicht, die Einzelfallprüfung im Rahmen des Lärmaktionsplans durchzuführen, sondern einen entsprechenden Antrag an die Straßenverkehrsbehörde zu stellen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Eine ergänzende Stellungnahme des Straßenbaulastträgers des Regierungspräsidiums ist für den Lärmaktionsplan der Gemeinde Bingen (2. Runde) nicht erforderlich. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
3	Landratsamt Sigmaringen Untere Verkehrsbehörde	05.06.2025	Postfach 14 62 72484 Sigmaringen	Der Lärmaktionsplan (LAP) wurde durch die Gemeinde nur geringfügig angepasst und dahingehend die Grundlage bzw. Bewertung der Planung für uns nicht wesentlich verändert. Dahingehend verweisen wir auf unsere Ausführungen in der Stellungnahme vom 07.03.2025, deren Inhalte weiterhin Bestand haben.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich lediglich auf die geänderten Passagen und Abwägungen gemäß Anhang I.2. a) Belastungsachse L 277 zwischen Leuteberg – Lauchertstraße (außerhalb geschlossener Ortschaft) Die Ausführungen zu Ziffer 9.3.1 wurden in der Planung nur geringfügig angepasst. Gemäß den Ausführungen wurde bereits von einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgegangen. Dahingehend hat die Anpassung „ganztags“ keine Auswirkung auf unsere bisherige Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				b) Belastungsachse L 277 zwischen Lauchertstraße und Lauchert Die Ausführungen zu Ziffer 9.3.2 wurden in der Planung nur geringfügig angepasst. Gemäß den Ausführungen wurde bereits von einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgegangen. Dahingehend hat die Anpassung „ganztags“ keine Auswirkung auf unsere bisherige Stellungnahme	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				c) Belastungsachse L 277 Bahnhofstraße (Lauchert – Oberseeegraben) Die Ausführungen zu Ziffer 9.3.3 wurden in der Planung nur geringfügig angepasst. Gemäß den Ausführungen wurde bereits von einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgegangen. Dahingehend hat die Anpassung „ganztags“ keine Auswirkung auf unsere bisherige Stellungnahme.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				In den Vorschlägen zu lärmmindernden Maßnahmen wurde beim ersten Spiegelstrich die Zuständigkeit für von	Der Lärmaktionsplan wird angepasst.	Anpassung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			Straßenverkehrsbehörde auf Landkreis Sigmaringen abgeändert. Dies ist unseres Erachtens zu unbestimmt und wir bitten darum, die alte Formulierung „Straßenverkehrsbehörde“ zu nutzen. Der Maßnahmenvorschlag auf Seite 49 „Zusammenlegung der Ortseingänge“ wurde textlich geändert. Dennoch zielt der Vorschlag der Gemeinde unseres Erachtens weiterhin auf die Entfernung von Zeichen 310/311 StVO, in Höhe Oberseeegraben und am Beginn des Ortsteiles Hitzkofen, ab. Wie bereits in der letzten Stellungnahme wird eine entsprechende Maßnahme seitens der Verkehrsbehörde nicht in Aussicht gestellt bzw. stimmen wir der Maßnahme „Zusammenlegung der Ortseingänge zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen auf der etwas 240 m langen freien Strecke nicht zu. Dieser sollte auch nicht im LAP aufgeführt werden, da dies sonst ein falsches Bild für die Öffentlichkeit vermittelt. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 StVO im Hinblick auf die Anzahl an Betroffenen ganztags von 100 auf 70 km/h verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen bzw. enthält die Planung hierzu keine Abwägung. Darüber hinaus möchten wir darauf hinweisen, dass für die Entscheidung über Verkehrszeichen (Ortstafeln) und auch Reduzierungen der Geschwindigkeit weiterhin die untere Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Im LAP ist nun das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Behörde aufgeführt. d) Belastungsachse L 277 Riedstraße (Bahnübergang Hitzkofen – Wilfinger Straße) Die Ausführungen zu Ziffer 9.3.4 wurden in der Planung nur geringfügig angepasst. Gemäß den Ausführungen wurde bereits von einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung ausgegangen. Dahingehend hat die Anpassung „ganztags“ keine Auswirkung auf unsere bisherige Stellungnahme. In den Vorschlägen zu Maßnahmen im Umweltverbund wurde beim dritten Spiegelstrich die Zuständigkeit für von Straßenverkehrsbehörde auf Landkreis Sigmaringen abgeändert. Dies ist nicht korrekt, es sei denn es wird nur auf eine bauliche Querungssicherung (Mittelinsel) abgestellt. Sofern ein Fußgängerüberweg (FGÜ) vorgeschlagen wird, handelt es sich auch um Zeichen nach der StVO, die einer verkehrsrechtlichen Anordnung der unteren Straßenverkehrsbehörde bedürfen. Dahingehend möchten wir auch darauf hinweisen, dass FGÜ's gemäß VwV-StVO barrierefrei eingerichtet werden müssen. Dahingehend können hiervon auch Gehweg in der Straßenbaulast der Gemeinde tangiert	Der Maßnahmenvorschlag zur Zusammenlegung der Ortseingänge wird zurückgezogen. Stattdessen wird eine Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h in die Maßnahmen aufgenommen. Außerhalb der geschlossenen Ortschaft muss das RP Tübingen zustimmen. Es werden beide Zuständigkeiten benannt. Zur Kenntnis genommen. Derzeit kann noch nicht entschieden werden, welche Ausbauform für die Querungssicherung zum Einsatz kommt. Insofern wäre korrekt zunächst nur das Regierungspräsidium und die Gemeinde zu benennen.	Anpassung des Lärmaktionsplans. Ergänzung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans. Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentli- cher Belange		Eingangs- datum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
				werden. Die „Straßenverkehrsbehörde“ sollte hier daher beibehalten werden.		
				Der Maßnahmenvorschlag auf Seite 55 „Zusammenlegung der Ortseingänge“ wurde analog zur Belastungsachse 9.3.3 textlich geändert. Dennoch zielt der Vorschlag der Gemeinde auch hier auf die Entfernung von Zeichen 310/311 StVO, in Höhe Oberseegraben und am Beginn des Ortsteiles Hitzkofen, ab. Wie bereits in der letzten Stellungnahme wird eine entsprechende Maßnahme seitens der Verkehrsbehörde nicht in Aussicht gestellt. Dahingehend stimmen wir der Maßnahme „Zusammenlegung der Ortseingänge zwischen den Ortsteilen Bingen und Hitzkofen auf der etwas 240 m langen freien Strecke nicht zu. Dieser sollte auch nicht im LAP aufgeführt werden, da dies sonst ein falsches Bild für die Öffentlichkeit vermittelt. Inwieweit eine Beschränkung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Abgasen gemäß § 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 StVO im Hinblick auf die Anzahl an Betroffenen ganztags von 100 auf 70 km/h verhältnismäßig ist, lässt sich dem LAP nicht entnehmen bzw. enthält die Planung hierzu keine Abwägung.	Der Maßnahmenvorschlag zur Zusammenlegung der Ortseingänge wird zurückgezogen. Stattdessen wird eine Einzelfallprüfung zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h in die Maßnahmen aufgenommen.	Anpassung des Lärmaktionsplans.
				Darüber hinaus möchten wir auch hier darauf hinweisen, dass für die Entscheidung über Verkehrszeichen (Ortstafeln) und auch Reduzierungen der Geschwindigkeit weiterhin die untere Straßenverkehrsbehörde zuständig ist. Im LAP ist nun das Regierungspräsidium Tübingen als zuständige Behörde aufgeführt.	Außerhalb der geschlossenen Ortschaft muss das RP Tübingen zustimmen. Es werden beide Zuständigkeiten benannt.	Ergänzung des Lärmaktionsplans.
				Auf Antrag der Gemeinde wird die untere Verkehrsbehörde die verkehrsrechtlichen Maßnahmenvorschläge gerne einzeln prüfen. Wir möchten aber an dieser Stelle darauf hinweisen, dass wir bei fehlender Ermessenabwägung im Lärmaktionsplan nicht an die Maßnahmenvorschläge der Gemeinde gebunden sind und im Rahmen der Einzelfallprüfung ggf. zu einer anderen Entscheidung gelangen können.	Zur Kenntnis genommen. Dafür steht der Gemeinde im Bedarfsfall ein Widerspruchsrecht zu.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
4	Landratsamt Sigmaringen	06.06.2025	Postfach 14 62 72484 Sigmaringen	<u>Fachbereich Brand- und Bevölkerungsschutz:</u> Nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Fachbereich Umwelt und Arbeitsschutz:</u> Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Wasser, Boden, Altlasten</u> Diesbezüglich werden keine Berührungspunkte gesehen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
				<u>Immissionsschutz</u> Diesbezüglich wird keine Zuständigkeit der unteren Immissionsschutzbehörde gesehen. Nach dem sechsten Teil des BImSchG (Lärmminderungsplanung) hat der Fachbereich Umwelt und Arbeitsschutz keine Zuständigkeiten und Eingriffsnormen. Zuständig sind die Gemeinden und	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			die Regierungspräsidien (hier: Regierungspräsidium Tübingen, Referat 44).		
			<u>Naturschutz</u> Diesbezüglich wird darauf hingewiesen, dass – sollten in nachfolgenden Planungen Naturschutzbelange betroffen sein – die entsprechenden naturschutzrechtlichen Vorschriften zu beachten und einzuhalten sind. In diesem Fall bittet die untere Naturschutzbehörde um weitere Beteiligung.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Es wird hinsichtlich dem Bau von Lärmschutzwänden darauf hingewiesen, dass diese gemäß dem Papier „Vermeidung von Vogelverlusten an Glasscheiben“ der Länderarbeitsgemeinschaft der Vogelschutzwarten (2023) ein Risiko für Vogelschlag darstellen können und damit geeignet sind, den Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG zu erfüllen. Sofern solche Lärmschutzwände geplant werden sollten, ist die untere Naturschutzbehörde zu beteiligen, um das Vogelschlagrisiko zu vermeiden. Geeignete Maßnahmen zur Vermeidung finden sich in der oben genannten Broschüre.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Fachbereich Landwirtschaft</u> Keine Beurteilung möglich. Unsere Stellungnahme vom 07.03.2025 behält weiterhin ihre Gültigkeit.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Fachbereich Straßenbau</u> Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Der Fachbereich Straßenbau nimmt die überarbeitete Fassung des Lärmaktionsplans der Gemeinde Bingen/Hohenzollern mit Arbeitsstand 2025-04-29 zur Kenntnis und verweist auf die koordinierte Stellungnahme des Landkreises mit Datum 07.03.2025. Die darin vom Fachbereich Straßenbau dargestellten Auflagen und Hinweise behalten weiterhin ihre Gültigkeit. Die in der Abwägung zu den Punkten „Verkehrsmengen“ und „Problematik Abkürzungsverkehr“ aufgeführten Erläuterungen sind nach Auffassung des Fachbereichs Straßenbau rechtlich nicht eindeutig fundiert bzw. nachgewiesen und so nicht abschließend akzeptabel.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Fachbereich Recht und Ordnung</u> Straßenverkehrsbehörde Keine Beurteilung möglich. Die Stellungnahme wird nachgereicht.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			<u>Nahverkehr, Mobilität und Klimaschutz</u> Positiv unter Beachtung von Auflagen und Hinweisen. Die hier vorliegende überarbeitete Fassung der Lärmaktionsplanung der 4. Runde der Gemeinde Bingen wird vom Fachbereich Nahverkehr zur Kenntnis genommen. Die Anmerkungen aus der	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Lärmaktionsplan Gemeinde Bingen/ Hohenzollern 4. Runde – Hinweise aus der Mitwirkung der Träger öffentlicher Belange – 2. Phase

Träger öffentlicher Belange	Eingangsdatum	Adresse	Stellungnahme	Abwägung	Maßnahme
			ersten koordinierten Stellungnahme vom 07.03.2025 bleiben weiterhin bestehen und sollten entsprechend mit beachtet werden. Ergänzend dazu wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass sich die Fahrzeitverlängerung des Linienverkehrs nicht nach dem üblicherweise angewandten und in der Abwägung aufgeführten Weg-Zeit-Gesetz berechnet. So werden bei der Fahrzeitermittlung des Linienverkehrs noch weitere Faktoren wie Behinderungszeit und Haltezeit mit hinzuaddiert. Aus diesem Grund ist entgegen der erfolgten Abwägung weiterhin mit einer Verlustzeit von rund 2 Minuten zu rechnen und nicht, wie angenommen, mit 48 Sekunden. Das Nichterreichen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist dabei bereits in die Berechnungen mit eingeflossen. Es wird an dieser Stelle weiterhin, wie in der ersten Stellungnahme bereits erläutert, um eine Prüfung der Reduzierung der Geschwindigkeit auf 40km/h tagsüber in den betroffenen Bereichen gebeten. Im Zuge der Planungen des ÖPNVs wird weiterhin versucht, alle Haltestellen im Gemeindegebiet in einem regelmäßigen Takt anzufahren. Eine Beschränkung der Geschwindigkeit auf ganztags 30km/h könnte jedoch dazu führen, dass dies nicht mehr durchgängig möglich ist und in Stoßzeiten nicht mehr alle Haltestellen angefahren werden können.	Der Hinweis, dass im Linienverkehr zusätzlich zur reinen Fahrzeit auch Halte- und Behinderungszeiten berücksichtigt werden müssen, ist grundsätzlich richtig. Diese Zeiten sind jedoch weitgehend unabhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit, da sie durch Haltestellenbetrieb, LSA-Schaltung oder Verkehrsdichte verursacht werden. Eine Geschwindigkeitsreduzierung führt demnach nicht zwangsläufig zu einer Erhöhung dieser Zeitanteile. Die ursprünglich angenommene Verlustzeit bleibt daher im Kontext des Lärmaktionsplans als realistische Abschätzung vertretbar. Bezüglich der Bedienungshäufigkeit kann keine Aussage getroffen, da die Folgen nicht näher bestimmt wurden ("könnte").	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Außerdem sollte die Aufstellung eines Schallschutzfensterprogramms geprüft werden, um weitere Alternativen zur Geschwindigkeitsreduzierung zu bieten.	Der Einbau von Schallschutzfenstern liegt in der Verantwortung der betroffenen Eigentümer und stellt eine private, nachgelagerte Schutzmaßnahme dar. Auf bestehende Fördermöglichkeiten für baulichen Schallschutz wird bereits in Kapitel 11. des Lärmaktionsplans hingewiesen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Fachbereich Vermessung und Flurneuordnung Nicht betroffen.	Zur Kenntnis genommen.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.
			Dies ist eine koordinierte Stellungnahme der vorgenannten Fachbereiche. Die Angaben wurden auf Plausibilität geprüft. Eine vorgezogene Abwägung hat nicht stattgefunden. Eine Abarbeitung und Abwägung im kommunalen Gremium ist zu jeder einzelnen Position notwendig. Ich darf Sie bitten, nach Beratung der öffentlich-rechtlichen Belange dem Fachbereich Baurecht und dem Fachbereich Umwelt und Arbeitsschutz in jedem Fall je ein Abwägungsprotokoll zu übersenden.	Da lediglich die straßenverkehrsrechtlichen Einzelfallprüfungen Gegenstand des LAP sind und im Übrigen der LAP nur rahmensetzend ist, ist in Abstimmung mit dem Verkehrsministerium des Landes BW eine Abarbeitung und Abwägung im kommunalen Gremium zu jeder einzelnen Position nicht notwendig.	Keine Änderung des Lärmaktionsplans.

Anhang III

Begriffsbestimmungen nach Artikel 3 EU-Umgebungsärmrichtlinie

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

- a) **"Umgebungsärm"** unerwünschte oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien, die durch Aktivitäten von Menschen verursacht werden, einschließlich des Lärms, der von Verkehrsmitteln, Straßenverkehr, Eisenbahnverkehr, Flugverkehr sowie Geländen für industrielle Tätigkeiten gemäß Anhang I der Richtlinie 96/61/EG des Rates vom 24. September 1996 über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung ausgeht;
- b) **"gesundheitsschädliche Auswirkungen"** negative Auswirkungen auf die Gesundheit des Menschen;
- c) **"Belästigung"** den Grad der Lärmbelästigung in der Umgebung, der mit Hilfe von Feldstudien festgestellt wird;
- d) **"Lärmindex"** eine physikalische Größe für die Beschreibung des Umgebungsärms, der mit gesundheitsschädlichen Auswirkungen in Verbindung steht;
- e) **"Bewertung"** jede Methode zur Berechnung, Vorhersage, Einschätzung oder Messung des Wertes des Lärmindex oder der damit verbundenen gesundheitsschädlichen Auswirkungen;
- f) **" L_{den} "** (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) den Lärmindex für die allgemeine Belästigung, der in Anhang I näher erläutert ist;
- g) **" L_{day} "** (Taglärmindex) den Lärmindex für die Belästigung während des Tages, der in Anhang I näher erläutert ist;
- h) **" $L_{evening}$ "** (Abendlärmindex) den Lärmindex für die Belästigung am Abend, der in Anhang I näher erläutert ist;
- i) **" L_{night} "** (Nachtlärmindex) den Lärmindex für Schlafstörungen, der in Anhang I näher erläutert ist;
- j) **"Dosis-Wirkung-Relation"** den Zusammenhang zwischen dem Wert eines Lärmindex und einer gesundheitsschädlichen Auswirkung;
- k) **"Ballungsraum"** einen durch den Mitgliedstaat festgelegten Teil seines Gebiets mit einer Einwohnerzahl von über 100.000 und einer solchen Bevölkerungsdichte, dass der Mitgliedstaat den Teil als Gebiet mit städtischem Charakter betrachtet;
- l) **"ruhiges Gebiet in einem Ballungsraum"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, in dem beispielsweise der L_{den} -Index oder ein anderer geeigneter Lärmindex für sämtliche Schallquellen einen bestimmten, von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert nicht übersteigt;
- m) **"ruhiges Gebiet auf dem Land"** ein von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist;



- n) **"Hauptverkehrsstraße"** eine vom Mitgliedstaat angegebene regionale, nationale oder grenzüberschreitende Straße mit einem Verkehrsaufkommen von über drei Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr;
- o) **"Haupteisenbahnstrecke"** eine vom Mitgliedstaat angegebene Eisenbahnstrecke mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr;
- p) **"Großflughafen"** einen vom Mitgliedstaat angegebenen Verkehrsflughafen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50.000 Bewegungen pro Jahr (wobei mit "Bewegung" der Start oder die Landung bezeichnet wird); hiervon sind ausschließlich der Ausbildung dienende Bewegungen mit Leichtflugzeugen ausgenommen;
- q) **"Ausarbeitung von Lärmkarten"** die Darstellung von Informationen über die aktuelle oder voraussichtliche Lärmsituation anhand eines Lärmindex mit Beschreibung der Überschreitung der relevanten geltenden Grenzwerte, der Anzahl der betroffenen Personen in einem bestimmten Gebiet und der Anzahl der Wohnungen, die in einem bestimmten Gebiet bestimmten Werten eines Lärmindex ausgesetzt sind;
- r) **"strategische Lärmkarte"** eine Karte zur Gesamtbewertung der auf verschiedene Lärmquellen zurückzuführenden Lärmbelastung in einem bestimmten Gebiet oder für die Gesamtprognosen für ein solches Gebiet;
- s) **"Grenzwert"** einen von dem Mitgliedstaat festgelegten Wert für L_{den} oder L_{night} und gegebenenfalls L_{day} oder $L_{evening}$, bei dessen Überschreitung die zuständigen Behörden Lärmschutzmaßnahmen in Erwägung ziehen oder einführen. Grenzwerte können je nach Lärmquellen (Straßenverkehrs-, Eisenbahn-, Flug-, Industrie- und Gewerbelärm usw.), Umgebung, unterschiedlicher Lärmempfindlichkeit der Bevölkerungsgruppen sowie nach den bisherigen Gegebenheiten und neuen Gegebenheiten (Änderungen der Situation hinsichtlich der Lärmquelle oder der Nutzung der Umgebung) unterschiedlich sein;
- t) **"Aktionsplan"** einen Plan zur Regelung von Lärmproblemen und von Lärmauswirkungen, erforderlichenfalls einschließlich der Lärminderung;
- u) **"akustische Planung"** den vorbeugenden Lärmschutz durch geplante Maßnahmen wie Raumordnung, Systemtechnik für die Verkehrssteuerung, Verkehrsplanung, Lärmschutz durch Schalldämpfungsmaßnahmen und Schallschutz an den Lärmquellen;
- v) **"Öffentlichkeit"** eine oder mehrere natürliche oder juristische Personen sowie gemäß den nationalen Rechtsvorschriften oder Gepflogenheiten die Vereinigungen, Organisationen oder Gruppen dieser Personen.

Die vollständige EU-Umgebungslärmrichtlinie kann im Internet unter anderem unter

www.umweltbundesamt.de/laermprobleme/publikationen/200249EG.pdf

eingesehen werden.