

Auswertung und Abwägung Lärmaktionsplanung - frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
Umlandgemeinden / Städte		
Gemeinde Eberhardzell 13.02.13	- nicht betroffen	
Gemeinde Warthausen 13.02.13	<p>- durch mögliche aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Geschwindigkeitsreduzierung, Teilrückbau und Verkehrslenkung darf keine Umverteilung der Verkehrsbelastung zu Lasten der Gemeinde Warthausen stattfinden.</p> <p>- der geplante Aufstieg zur B 30 als Weiterführung der Nordwestumfahrung (NWU) hat hohe Priorität.</p>	<p>Mit Inbetriebnahme der Nordwestumfahrung als Verteiler auf die einzelnen Stadtgebiete von Biberach ist eine Verkehrsverlagerung durch geplante Maßnahmen in Biberach, die sich auf die Ortslage Warthausen auswirken unwahrscheinlich.</p> <p>Das Ziel des Aufstieg B 30 wird auch von der Stadt Biberach mit hoher Priorität weiter verfolgt.</p>
Gemeinde Maselheim 22.02.13	- keine Bedenken und Anregungen	
Gemeinde Ummendorf 27.02.13	<p>- es ist darauf zu achten, dass es durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht zu einer Verlagerung des Verkehrs nach Ummendorf kommt.</p> <p>Die Gemeinde Ummendorf würde eine Festsetzung des Einbaus lärmarter Asphaltarten im Bereich der B 30 beim Lärmschwerpunkt Rißegg-Halde begrüßen.</p> <p>Die Gemeinde Ummendorf unterstützt den Neubau der Orts-</p>	<p>Derzeit sind keine Maßnahmen geplant, die zu einer Verlagerung des großräumigen Verkehrs führen und die Ortslage von Ummendorf stärker belasten. Die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen vorrangig in den Nachtstunden führt zu eher kleinräumigen Verlagerungen auf Nachbarstraßen bzw. zu einer stärkeren Nutzung der NWU und der Memminger Straße. Beides tangiert nicht die Gemeinde Ummendorf.</p> <p>Der LSP "Rißegg-Halde" überschreitet aufgrund einer fehlerhaften Berechnung bei der reduzierten Verkehrsmenge (11700 gegenüber einer weiteren Zählung nur mit 4700 Kfz/Tag) nicht mehr die Handlungswerte von 70 / 60 dB(A) L_{Den} bzw. L_{night}. Er entfällt in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Bei dem Bau einer Ortsumfahrung Ringschnait wird derzeit</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>umfahrung der B 312 als aktive Lärmschutzmaßnahme für den Teilort Ringschnait.</p> <p>Die Stadt Biberach wird gebeten beim LSP 11 (Ringschnait) zu prüfen, ob der Rückbau der Kreisstraße von Ringschnait nach Ummendorf Sinn macht, um so den Verkehr auf die B 312 zu verlagern.</p>	<p>kein Anschluss an die K 7502 von Ummendorf über Häusern vorgesehen. Ohne Anschluss an die Umfahrung ist damit zu rechnen, dass sich das Verkehrsaufkommen auf der, heute als Abkürzung genutzten Kreisstraße, verringert.</p>
<p>Stadt Bald Waldsee 05.03.13</p>	<p>- keine Anregungen</p>	
Träger öffentlicher Belange allgemein		
<p>Vermögen und Bau, Baden-Württemberg Amt Ulm 18.02.13</p>	<p>begrüßen die Aufstellung und wünschen eine weitere Beteiligung</p>	
<p>LRA Biberach - Straßenamt 26.02.13 + 27.02.13</p>	<p>Am LSP 6 Rißegg Halde wurde auf der Kreisstraße K 7563 mit 11.700 Kfz/Tag eine überhöhte Verkehrsbelastung zu Grunde gelegt. Eine Nacherhebung am 21.02.13 von 6-18 Uhr hat in der Umrechnung einen DTV von 4.653 Kfz/Tag ergeben. Diese Werte passen relativ gut mit den Erhebungen aus dem Jahr 2009 von Modus Consult im Bereich des Anschlusses der K 7563 an die B 312 zusammen.</p> <p>Es wird angeregt, als Straßenbelastung in den Lärmschwerpunkten 2, 7, 8 und 10 die zukünftige Verkehrsmenge mit NWU zu Grunde zu legen.</p>	<p>Der LSP 6 Rißegg-Halde wurde nochmals neu mit den geänderten Verkehrswerten gerechnet. Die Neuberechnung ergab Werte unter den Handlungswerten von 70/60 dB(A) L_{DEN} / L_{Night}, was den Wegfall des LSP 6 bedeutet und zu einer Neenummerierung der verbleibenden 10 LSP führte.</p> <p>Das Land hat die Verkehrsmengen von 2010 und die Stadt Biberach von 2009 bei der LAP II. Stufe zugrunde gelegt. Straßenzüge, die erst nachträglich durch den Bau zu Entlastungen oder zusätzlichen Belastungen führen, sind bei der nach fünf Jahren fälligen Überprüfung der LAP auf tatsächliche Verkehrsmengenänderungen zu kontrollieren. Liegt eine vorgesehene Ent-/Belastung von mehr als 50 % /200 % vor (deutlich spürbar, da größer als 3 dB(A)), so kann diese Ent-/oder Belastung in die Abwägung mit einbezogen werden.</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
DB ZugBus RAB vom 28.02.13	<p>- der Absatz zum Thema ÖPNV wird voll unterstützt. Ergänzend regt DB ZugBus RAB an, dass auf ihren ÖPNV-Hauptachsen "Memminger Straße", "Ulmer Straße", "Waldseer Straße" und "Zeppelinring" die Belange und die bereits vorhandene Infrastruktur (Haltestellen) weiterhin berücksichtigt werden. Mögliche Verkehrsumlenkungen (Umwegfahrten) bzw. Geschwindigkeitsreduzierungen (Fahrzeitverlängerungen) empfinden die Kunden als Verschlechterung des Angebotes und sollten unterbleiben</p>	<p>Auf den Hauptachsen des ÖPNV liegen auch die Lärm-schwerpunkte, an denen Maßnahmen notwendig werden. Unter Berücksichtigung des ÖPNV wird an den LSP 5, 6, 7 und 9 derzeit nur eine Geschwindigkeitsreduzierung nachts von 22.00 -6.00 Uhr vorgeschlagen, um den ÖPNV nicht übermä-ßig zu behindern. Im LSP 1 wird die Geschwindigkeit ganztags auf 50 km/h reduziert. Im LSP 10 „Ringschnait“ wird aufgrund der hohen Überschreitung ganztags eine Reduzie-rung auf 30 km/h vorgeschlagen, bis die Umfahrung oder lärmoptimierte Asphalte dies überflüssig machen.</p>
<p>LRA Biberach vom 01.03.132 Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz</p> <p>Amt für Bauen und Natur-schutz</p>	<p>bei Fahrbahnerneuerungen wird empfohlen lärmoptimierte dichte oder semidichte Fahrbahnbeläge neuerer Generation einzusetzen, wie z.B. DSH LA (dünne Schicht im Heißeinbau lärmarm, ohne Abstumpfung) oder LOA 5D (Düsseldorfer Asphalt). Mit diesen Fahrbahnbelägen werden auch bei niedrigen Geschwindigkeiten Lärminderungen von etwa 3 -5 dB(A) erzielt, ohne die Nachteile offenporiger Beläge in Kauf zu nehmen.</p> <p>- keine Bedenken aus baurechtlicher Sicht</p>	<p>Nach Prüfung der unterschiedlichen Alternativen lärmopti-mierter Asphalte ist mit nur halber Nutzungsdauer (Haltbar-keit) und deshalb höheren Kosten zu rechnen. Die kürzere Haltbarkeit schlägt sich auch in früherer Reparaturanfällig-keit und mehr Personalkosten nieder. (vgl. S. 41 ff Entwurf LAP 11/2013) Zur Zeit wird im Bereich lärmoptimierte Beläge sehr viel geforscht und erprobt. Bei Austausch eines Belages in einem Lärmschwerpunkt ist daher der (aus Kosten-/Nutzenanalyse) jeweils optimale Belag einzubauen.</p>
DB Services Immobilien 04.03.13	<p>Keine Einwendungen, wenn folgende Hinweise und Anregun-gen berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lärm-Immissionen der Bahn sind bekannt und entschädi-gungslos zu dulden. - Falls für Lärmschutzmaßnahmen Bahnflächen in Anspruch genommen werden, sind entsprechende Anfragen an die DB zu richten. - die Deutsche Bahn AG plant derzeit in Biberach keine Infra- 	<p>Im Rahmen des Entwurfes zum LAP liegen keine Lärm-schwerpunkte entlang der Schienenstrecke vor. Die Über-schreitungen der Handlungswerte 70 / 60 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} treten vorrangig punktuell auf- vor allem an ehemaligen Bahnwärterhäuschen.</p> <p>Die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Südbahn wird im</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	struktur- und Lärmschutzmaßnahmen.	Rahmen des bereits eingeleiteten Planfeststellungsverfahrens auf notwendige Lärmschutzmaßnahmen hin überprüft.
Handwerkskammer Ulm 08.03.13	<p>- die Aufstellung eines LAP wird begrüßt</p> <p>- bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden. Gerade bei Geschwindigkeitsbeschränkungen können unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die dem Planziel entgegenwirken, aber auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten.</p>	<p>Mit der Beschränkung von Geschwindigkeitsbeschränkungen an einzelnen Lärmschwerpunkten vorrangig auf die Nachtstunden wird versucht einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr zu erhalten. Langfristig ist mit Bau des Aufstiegs B 30 eine Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die Nordwestumfahrung geplant. Kurz- und mittelfristig sollen unter anderem aus o.g. Gründen auf der L 267 und der B 465 auch nachts keine Geschwindigkeitsreduzierungen festgelegt werden (Ausnahme ein ca. 200 m langer Abschnitt im LSP 1 mit 50 km/h ganztags). Im LSP 10 „Ringschnait“ wird aufgrund der hohen Überschreitung ganztags eine Reduzierung auf 30 km/h vorgeschlagen, bis die Umfahrung oder lärmoptimierte Asphalte dies überflüssig machen.</p>
RP Tübingen 08.03.13	<p>In 2010 erfolgte eine manuelle Straßenverkehrszählung an ausgewählten Straßenabschnitten von Bundesstraßen – teilweise wurden Kontrollzählungen im Verkehrsmonitoring mit Geräten durchgeführt. Ab 2011 ersetzt das Verkehrsmonitoring in B.-W. die bisherige manuelle Straßenverkehrszählung durch automatische, kontinuierliche Verkehrszählungen an wechselnden Standorten. Für Landes- und Kreisstraßen werden seit 2010 die Verkehrsbelastungen durch automatische Zählungen ermittelt bzw. an einzelnen Zählstellen abgeschätzt. Die erheblichen Abweichungen zwischen 2005 und 2010 sind der unterschiedlichen Erhebungstechnik und den Erhebungszeiträumen geschuldet.</p> <p>- Die von der Stadt Biberach verwendeten Verkehrszahlen entsprechen nicht den Ergebnissen der bundesweiten Verkehrs-</p>	<p>Die verwendeten Daten stammen von lokalen Erhebungen des Jahres 2009, die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans und der Verkehrsmodellerstellung durchgeführt wurden. Die Erhebungen wurden durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt.</p> <p>Bei Kurzzeitzählungen wurden die Daten per Beobachtung durch geschultes Personal erfasst und nach anerkannten Hochrechnungsverfahren (HBS) auf DTV-Werte umgerechnet. Bei Dauerzählstellen über mindestens 24 h wurde die Erfassung an den Lichtsignalanlagen eingesetzt.</p> <p>Alle Messergebnisse wurden auf Plausibilität, insbesondere bei Knotenpunktabfolgen, geprüft. Für uns steht aufgrund der Datendichte, der Lokalisierung im Stadtgebiet und den o.g. Kriterien außer Frage, dass maßgebliche Datenfehler</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>zählung.</p> <p>einige aufgeführte Beispiele (Zählergebnis Biberach 2009/ Zählergebnis Bund 2010): Waldseer Straße Höhe Bürgerheim 22.300 /16.850 Eselsberg 15.100 / 10.431</p> <p>Ehinger Straße Höhe Mondstr. 11.400 / 8.231</p> <p>L 267 -Ulmer Straße / südl. der Birkendorfer Straße</p> <p>Darstellung der Lärmkarten stimmt nicht mit Rechenergebnissen von Brenner überein</p>	<p>vorliegen. Die im Rahmen der Bundeserhebung 2010 zitierten Ergebnisse (laut Ihrer Tabelle) sind meistens an anderen Straßenabschnitten erhoben worden, woraus allein schon die angezeigten Abweichungen erklärbar wären.</p> <p>Differenz Waldseer Straße: Lage durch andere Zählstellen, mit starken ein-/abbiegenden Verkehrsströmen, z.B. Kolpingstraße zu Höhe Bürgerheim Waldseer Straße! Differenz B 465 - Eselsberg – hier handelt es sich bei der Zählung des Bundes um den Einbahnstraßenbereich am Bahnhof, während die städtische Zählung beide Fahrspuren im Bereich der Eisenbahnbrücke umfasst. Der Unterschied im SV-Anteil erklärt sich dadurch, dass der SV in der Umlegung von Modus Consult nur den Güterschwerverkehr beinhaltet und nicht die Busse, die am Zentralen Omnibusbahnhof natürlich dominieren.</p> <p>Die Zählstelle aus dem LAP befindet sich fast auf gleicher Höhe wie die des Bundes, die allerdings einen großen Abschnitt bis Warthausen abbildet. Im Verlauf der gesamten Ehinger Straße schwankt die Verkehrsbelastung von 10.900 – 14.400 Kfz/Tag. Der SV-Anteil entspricht sich weitgehend, da der Busanteil relativ gering ist.</p> <p>Auch in der Ulmer Straße muss auf die unterschiedlichen Verkehrsmengen in den Straßenabschnitten eingegangen werden.</p> <p>Die Zählung des Bundes umfasst einen viel zu großen Straßenabschnitt, um die Realität abzubilden. Die Stadt Biberach legt deshalb die erheblich genauere Verkehrsmatrix des Ing.-Büros Modus Consult zu Grunde. Aus diesem Grund stimmen auch die Lärmkarten der LUBW und die vom Ing.-Büro Bren-</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>Das RP weist auf einige redaktionelle Fehler bzw. fehlerhafte Formulierungen und Ergänzungen hin.</p> <p>In der Bauleitplanung können nach § 9 Abs.1 Nr. 11 keine Fahrverbote oder Verkehrsbeschränkungen festgesetzt werden.</p> <p>Das RP weist darauf hin, dass die Umsetzung der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen nur möglich ist, wenn laut Kooperationserlass vom 23.03.12 die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind, im Falle von passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden und wenn ausreichende HH-Mittel des Bundes bzw. Landes zur Verfügung stehen.</p> <p>Das RP weist auf die notwendige Abwägung für jeden Lärmschwerpunkt nach folgenden Kriterien hin:</p> <ul style="list-style-type: none">➤ Wie weit ist der Lärmpegel überschritten?➤ Wie viele Menschen sind davon betroffen?	<p>ner erarbeiteten Lärmkarten nicht überein. Um eine Überprüfung der Wirksamkeit durchzuführen, ist eine Weiterführung der LAP für das gesamte Straßennetz und nicht nur wenige Abschnitte nötig, so dass die Lärmkarten der LUBW ohnehin nicht weiter verwendet werden können.</p> <p>Die Lärmkarten der LUBW wurden inzwischen in 2013 für Biberach zum 3. Mal wegen Fehlern erneuert. Die Aufstellung eines LAP wäre mit ständig wechselnden Grundlagen sehr schwierig.</p> <p>Die redaktionellen Fehler wurden beseitigt bzw. Ergänzungen soweit möglich in der weiteren Ausarbeitung eingearbeitet.</p> <p>Der Verwaltungsgerichtshofs hat mit Entscheidung vom 08.03.2005, 5 S 551/02 (nächtliche) Fahrverbote und Verkehrsbeschränkungen für zulässig erachtet, sofern diese Maßnahmen städtebaulich begründet sind.</p> <p>Die geforderte Abwägung wurde in der Fortführung der Lärmaktionsplanung berücksichtigt.</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Welche anderen Maßnahmen kommen in Betracht? ➤ Welche Verkehrsbedeutung hat die Straße? ➤ Sind durch die Temporeduzierung Staus oder ist eine Verschlechterung der Luftqualität zu befürchten? ➤ Ist dadurch Ausweichverkehr in andere, bislang weniger belastete Straßen zu erwarten? 	
IHK Ulm 14.03.13	<ul style="list-style-type: none"> - Forderung nach verhältnismäßigen, umsetzbaren Maßnahmen, die der Wirtschaft nicht dauerhaft schaden; - keine Maßnahmen, die den Verkehr beeinträchtigen; - Berücksichtigung der gewachsenen Strukturen und Gemengelagen; - sollten Firmen an LSP liegen, dann darf sich deren Erreichbarkeit nicht verschlechtern; - Fertigstellung der NWU mit Aufstieg ist von vorrangiger Bedeutung; <ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsverflüssigung durch intelligente Verkehrsleitsysteme; - Einbau lärmtechnisch verbesserter Asphaltarten; - Keine Geschwindigkeitsbeschränkungen, da nur geringe Pegelminderungen; - Abzulehnung einer Citymaut; - vorrangig Umsetzung der Ortsumfahrung Ringschnait 	Die Forderungen der IHK werden in die Abwägung mit einbezogen. Der Schutz der Bevölkerung vor Lärm wird nicht ohne Verkehrsbeeinträchtigungen erfolgen können, da der Einbau lärmarmer Asphalte noch nicht genügend erprobt ist. Die Stadt Biberach wird nach gründlicher Abwägung einer Vielzahl von kollidierenden Interessen vorrangig nur nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen vorschlagen, um den Wirtschaftsverkehr aber auch den ÖPNV nicht zu stark zu beeinträchtigen.
Eisenbahnbundesamt 07.02.13	-	
LRA Biberach Kreisfeuerwehrestelle 28.02.,13	- aus Sicht des Brandschutzes keine Bedenken	
Baubetriebsamt 13.03.13	- keine	

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
Naturschutzverbände		
<p>NABU Deutschland</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kritik an der Verkehrsplanung der Stadt Biberach. Es erfolgt keine gleichrangige Behandlung der Verkehrsarten. Die Lärmbelastung hat sich stetig erhöht durch steigendes Verkehrsaufkommen; eine echte Reduzierung des Verkehrslärms ist nur durch konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel mit Reduzierung des mIV möglich. - Verweis auf hohen Quell- /Zielverkehr, der zu keinen Entlastungen der Haupteinfallstraßen durch Neubaumaßnahmen führt. Der Lkw-Anteil ist gering, bzw. besteht in Ziel – oder Quellverkehr zu den großen Firmen, so dass eine Umgehung keine Entlastung bringt. Lenkung des SV über NWU ist zu prüfen auf ihre Wirksamkeit beim Lärmschutz. - Gegebenenfalls sind begleitende Lenkungsmaßnahmen nach Eröffnung der NWU möglich und sinnvoll. (LSA-Schaltungen, Beschilderung, Geschwindigkeitsbeschränkungen - Hinweis auf die Anzahl der Betroffenenzahlen in Ringschnait - Schutz der ruhigen Gebiete wird im Entwurf der LAP bisher nicht aufgeführt - bisher keine passiven Lärmschutzmaßnahmen erfolgt - die Erhöhung der Lärmpegel durch Ampeln wurden an den Schwerpunkten nicht berücksichtigt; Verbesserung der Ampelanlagen für den Kfz-Verkehr 	<p>Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Lärmbelastung stark Betroffener und nicht die Aufstellung von Verkehrskonzepten.</p> <p>In Kapitel C des Entwurfs 11/2013 des LAP wird auf die Entlastungen der einzelnen Lärmschwerpunkte durch den Neubau von Straßen explizit eingegangen</p> <p>.</p> <ul style="list-style-type: none"> - laut EU-Statistik sind die Betroffenenzahlen auf 100 gerundet anzugeben. Nicht gerundete Zahlen sind den Kapiteln C.1 – C.10 des LAP zu entnehmen. - Die ruhigen Gebiete wurden bei der Bürgerbeteiligung im Fragebogen abgefragt. (vgl. hierzu S. 37 LAP) - Ausführungen zum bisher erfolgten, passivem Lärmschutz (vgl. S 36 LAP). Grundsätzlich gilt im Rahmen der Umgebungslärmrichtlinie: aktiver Lärmschutz vor passivem Lärmschutz, da die "Umgebung", d.h. auch ein Aufenthalt im Freien, verbessert werden soll. - Die Berechnungsmethode nach EU-Umgebungslärmrichtlinie lässt keine Berücksichtigung von Ampelanlagen zu. Jede Bevorzugung einer Verkehrsart an den Ampelanlagen führt

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> - Entschärfung von Unfallschwerpunkten auf mögliche lärm-mindernde Wirkung (Waldseer Straße / Schlierenbach) - Aus Sicht des NABU können an den meisten Schwerpunkten nur kleinräumige individuelle Maßnahmen zu einer Entlastung der betroffenen (geringen Anzahl) der Mitbürger führen. Der Neubau einer Straße erscheint hierfür nicht verhältnismäßig. Eine Forderung nach weiterem Straßenbau im Rahmen der Lärmaktionsplanung entbehrt mit Ausnahme der OD Ringschnait jeder sachlichen Grundlage. 	<p>zu Benachteiligungen, längeren Wartezeiten der anderen Verkehrsteilnehmer</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Maßnahme ist zu kleinräumig um Auswirkungen auf die Lärmschwerpunkte zu haben. - Während für Ringschnait und Herrlishöfen eine hohe Entlastung vorliegt, tritt im Stadtgebiet von Biberach eine eher flächige Entlastung auf, die ohne verkehrslenkende Maßnahmen (Rückbau, Schwerverkehrsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkung usw.) keine spürbare Lärmentlastung bringt (vgl. hierzu S. 52 ff und S. 88 ff LAP).
<p>BUND 11.03.13</p>	<p>Entwurf des Lärmaktionsplans v. 10/2012 wird als vertane Chance für die Erarbeitung eines anderen Mobilitätskonzeptes gewertet. Es wird vorgeschlagen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Förderung alternativer Verkehrsmittel; Aufhebung einseitiger Förderung des mIV durch z.B. kostenloses Parken in der 1.Stunde, Bau von Tiefgaragen, Reduzierung ebenerdiger Stellplätze bei Firmen, usw. - verstärkte Lärmkontrollen von Motorrädern - Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zur Lärmreduzierung - Auslösewert zu hoch, um Kosten zu sparen 	<p>Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Lärmbelastung stark Betroffener und nicht die Aufstellung von Verkehrskonzepten.</p> <p>Ziel der Stadt Biberach (im Stadtentwicklungskonzept 2006) ist eine Gleichberechtigung der Verkehrsarten in Biberach. Da hier eine Kollision einer Vielzahl von Interessen vorliegt, ist die Umsetzung allerdings häufig schwierig.</p> <p>Bei Firmenparkplätzen handelt es sich i.d.R. um Reserveflächen der Firmen; die Firma Handtmann hat bereits, Liebherr baut derzeit Parkhäuser.</p> <p>Zuständigkeit liegt bei Hersteller, TÜV und Polizei wurde im Entwurf 2013 berücksichtigt vgl. Ausführungen Lärmaktionsplan S. 48 und S.56 ff</p> <p>Dieser hohe Wert wurde in Abstimmung mit den Städten im interkommunalen AK gewählt, um zuerst besonders stark betroffene Bürger und Gebiete zu entlasten (Vergleiche hierzu S. 40 LAP).</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- noch keine Maßnahmen für die LSP festgesetzt; Kritik an den "möglichen" Maßnahmen zu allgemein, Konzept unzureichend und enttäuschend; Beteiligung der Öffentlichkeit wird als einseitige Informationspolitik pro Auto kritisiert; der Fragebogen als ungeeignet empfunden</p> <p>- Umfahrungen, hier "Aufstieg B 30" können nur aus Lärmschutzgründen akzeptiert werden, wenn nachgewiesen wird, dass der bisherige Zustand zu Gesundheitsschäden bei den Anwohnern führt und die Änderung durch die Umgehungsstraße zu einer erheblichen Verbesserung führt.</p> <p>- Verkehrsentwicklungsplan mit generellem Umdenken gefordert</p>	<p>Um den Bürgern die Möglichkeit einer Mitarbeit zu geben, sind in der ersten Beteiligung noch keine fertig ausgearbeiteten Konzepte vorzulegen. Dies erfolgt in der 2. Beteiligungsstufe.</p> <p>Während für Ringschnait und Herrlishöfen eine hohe Entlastung vorliegt, tritt im Stadtgebiet von Biberach eine eher flächige Entlastung auf, die ohne verkehrslenkende Maßnahmen (Rückbau, Schwerverkehrsverbote, Geschwindigkeitsbeschränkung usw.) keine spürbare Lärmentlastung bringt (vgl. hierzu S. 53 ff und S. 88 ff LAP).</p> <p>vgl. Ausführungen auf S. 55 LAP zu Auswirkungen durch Verkehrsmanagement.</p>