

Auswertung und Abwägung Lärmaktionsplanung – zweite Beteiligung der Bürger

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
Lärmaktionsplan allgemein	Bürgerinitiative Mettenberg	
Bürgerinitiative Mettenberg	<p>- allg. Kritik zur Unwirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen des LAP – Entwurf Nov. 2013 – Ausnahme Umfahrung Ringschnait; Forderung nach alternativen Verkehrskonzepten; Forderung nach nachhaltiger, anderer Mobilität; LAP sei fantasielos, beschränkt sich auf wenige Maßnahmen, die in den Lärmschwerpunkten wiederholt werden</p>	<p>- Bei der Forderung nach alternativen Verkehrskonzepten wird übersehen, dass die Stadt Biberach in die Attraktivierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit einem Busbeschleunigungsprogramm, Echtzeitanzeigen sowie neue Fahrzeuge bereits viel investiert hat. Parallel wurde auch die Umsetzung des Rad- und Fußwegekonzepts weiter vorangetrieben.</p> <p>- Ziel der LAP ist vorrangig die Verminderung des Lärms an den Lärmschwerpunkten (LSP). Das auch innovative Verkehrskonzepte mit starker Einschränkung des mIV oder starker Förderung der E-Mobilität zu einer Lärmsenkung führen können, ist unbestritten. Hierbei handelt es sich aber um sehr langfristige Ziele, die ohne Unterstützung auf bundespolitischer Ebene (Abschaffung der Pendlerpauschale, Steuererhöhung für Spritpreise; Fahrverbote für Autos, u.v.a.) in einem Mittelzentrum mit derart hohen Ziel- und Quellverkehr z.B. keine nennenswerte Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens bringen (Eine Halbierung der Kfz-Fahrzeuge führt zu einer bei den vorgeschlagenen Maßnahmen vergleichbaren Minderung um 3 dB(A)).</p>
	<p>- Gleichberechtigung der Verkehrsarten</p>	<p>- Bei der Gleichberechtigung der Verkehrsarten kann vorrangig nur der Verkehrsanteil des Binnenverkehrs durch z.B. positive Anreize beeinflusst werden. Negative Anreize wie Parkplatzabbau können den Wettbewerb mit anderen MZ beeinflussen. Bei positiven Anreizen im Ziel- und Quellverkehr müssten Umlandgemeinden, Landkreis, Handel, Industrie und Bürger an einer Verkehrsreduzierung mitwirken.</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- Verflüssigung und Verstetigung des Verkehrs ist der falsche Weg</p> <p>- anstelle Neubau der Verbindungsstraße L 280 / L 267 vom Talfeld zum Aspach wird ein Ausbau des Busverkehrs vom Talfeld gefordert; verstärkte Förderung des ÖPNV mit GVFG-Mitteln, anstelle Verwendung der Mittel für Straßenneubau</p> <p>- LAP soll anscheinend nur dazu dienen, den Aufstieg B 30 zu rechtfertigen und zu bauen - die im LAP aufgezählten allgemeinen Abwägungsgrundsätze passen nicht zur Planung des Aufstiegs</p> <p>- Beeinträchtigung/Schädigung von Mettenberg durch den Aufstieg B 30 und die Anbindung an L 280</p>	<p>- zur Lärm- und Abgasminderung ist die Verstetigung des Verkehrs eine der wichtigsten Maßnahmen</p> <p>- ein Ausbau der Buslinie führt nur dann zu einer Reduzierung des mIV, wenn der Bus bevorrechtigt fahren kann (z.B. durch Busspuren oder Busbevorrechtigung) und eine ähnliche Bequemlichkeit bietet wie ein Auto in der Garage. Mit dem heutigen Straßennetz steht ein Bus in der Bergerhauser Straße genauso im Rückstau wie Pkws. GVFG-Mittel können und werden von der Stadt Biberach derzeit für alle Verkehrsarten u.a. auch für Schienenverkehr (Umbau Bahnhof), Busverkehr (Einführung Busbeschleunigung an LSA), Radwege oder kombinierte Fuß- und Radwege eingesetzt.</p> <p>- Diese Anregung wird bereits im Kommentar über die Auswirkungen im Stadtgebiet, vgl. LAP S. 52 Wirkung beantwortet. Es handelt sich durch den Aufstieg zur B 30 eher um eine bescheidene Lärm- und Abgasbelastung, da die Verkehrsbelastung in Biberach flächig stattfindet. Eine konzentrierte Lärm- und Abgasbelastung tritt vor allem in Herrlishöfen auf. Allerdings besteht durch den Bau des Aufstiegs zur B 30 die Möglichkeit, Verkehre wie auch Schwerverkehr großräumiger aus dem Stadtgebiet umzuleiten und begleitend Querschnittsverengungen, Geschwindigkeitsreduzierungen und eine Gleichberechtigung für den Fußgänger- und Radverkehr umzusetzen. Ohne Aufstieg zur B 30 bestehen aufgrund des weiter zunehmenden Kfz-Verkehrs keine Möglichkeiten für eine durchgreifende Stärkung des Wohnumfeldes und der Stadtqualität in der Innenstadt.</p> <p>- Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zum Aufstieg der B 30 sind die Konflikte mit Anwohnern, Umwelt- und</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
		Naturschutz abzuarbeiten. Dies ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes.
	- Kritik an der Festsetzung der Handlungswerte mit 70/60 dB(A) L_{DEN} / L_{night} , da sobald der Pegel niedriger ist, der LSP bzw. weitere Maßnahmen gestrichen wird	Wie im LAP ausführlich dargestellt, ist vorrangiges Ziel dieser ersten Aufstellung die Entlastung besonders stark Betroffener. Im Rahmen des interkommunalen Arbeitskreises zum LAP mit u.a. Ravensburg und Friedrichshafen, haben die Kommunen sich zum Einstieg auf diese Wert geeinigt. Diese Handlungswerte sind bei der Umsetzung in RV und FN auch bestätigt worden, da geringere Werte in der Regel vom Regierungspräsidium bei Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht akzeptiert werden. Da ein LAP alle fünf Jahre zu kontrollieren und gegebenenfalls zu überarbeiten ist, können nachdem in der Umsetzung erste Erfahrungen vor Ort vorliegen die Handlungswerte herabgesetzt werden.
	- Verkehrslenkung; Schwerverkehrsverbote auch ohne Aufstieg realisieren; Führung über Ulmer Straße / Memminger Straße	- Durch Verkehrsverlagerung ist eine Mehrbelastung eines anderen LSP mit Werten über 70/60 dB(A) nicht zulässig – deshalb wird eine Kopplung an den Neubau Aufstieg B 30 vorgeschlagen, da dann die Werte entsprechend VerkehrslärmVO zum Bestand von z.B. 59/49 dB(A) zu Wohngebieten mit Lärmschutzmaßnahmen einzuhalten sind.
	- Temporeduzierung wird als einzige hilfreiche Maßnahme eingeschätzt und begrüßt; die Einschränkung auf Nachtzeiten wäre halbherzig;	- an den meisten LSP werden Geschwindigkeitsreduzierungen - zumindest für den Nachtzeitraum - festgesetzt; die Gründe für die Einschränkungen sind im LAP detailliert aufgeführt und werden mit der Stellungnahmen z.B. des Regierungspräsidiums, der IHK und der Busunternehmen bestätigt.
	- lärmoptimierter Asphalt wird als Option gesehen, Erfahrungsberichte sind abzuwarten	- dies schlägt der LAP in dieser Form vor

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- Beteiligung der Bürger war zu gering</p>	<p>- die Bürger wurden in einer Bürgerversammlung, mit Fragebogen, über das Internet und die örtliche Presse informiert und zum Mitmachen aufgefordert. Die „geringe“ Beteiligung ist der „geringen“ Anzahl der persönlich Betroffenen und vermutlich dem Umstand, dass viele Bürger gleichzeitig Autofahrer sind und auch weiterhin ohne Einschränkungen mit dem Kfz zum Einkaufen, zu Veranstaltungen, Freunden oder zum Arbeiten fahren wollen, geschuldet.</p>
<p>Lärmschwerpunkt 3 Bergerhauser Straße (L 280)</p>		
<p>BI Mettenberg</p>	<p>- LSP mit 7900 Kfz/Tag falsch aufgenommen; nur um Neubau Straße Querspanne L 280/L267 durchzusetzen;</p>	<p>Im untersten Abschnitt bis zur Steigstraße waren es laut Analyse 2009 10.600 Kfz/Tag, bis zur Landwirtschaftsschule 8.500 Kfz/Tag und weiter östlich 7.900 Kfz/Tag. Diese Gründe führten zur Aufnahme und weiteren Beobachtung als LSP, da im Talfeld derzeit die stärkste Baulandentwicklung stattfindet und kurzfristig mit weiteren Verkehrssteigerungen zu rechnen ist. Darauf verweist die ergänzende Verkehrszählung vom März 2014 mit einer weiteren Steigerung von ca. 2.000 Kfz/Tag in allen drei Abschnitten. Wegen der geringen Anzahl Betroffener werden Maßnahmen an diesem LSP weiterhin bis zur nächsten Überarbeitung des LAP zurückgestellt.</p>
<p>Lärmschwerpunkt 4 Memminger Straße (B465) - Fliederweg</p>		
<p>Bürger 1 Anwohner Bachlangen</p>	<p>Anregung auf der Memminger Straße ab Ortsschild auf 50 km/h stadteinwärts / stadtauswärts zu reduzieren</p>	<p>Als kurzfristige Maßnahme wird im LAP die Reduzierung ab Ortsschild von 70 auf 50 km/h vorgeschlagen.</p>
<p>Bürger 2 Anwohner Bachlangen</p>	<p>Befürwortung folgender langfristiger Maßnahmen: - Realisierung der vorgeschlagenen Lärmschutzwände - Einbau eines lärmarmen Asphaltes zusätzlich Umsetzung folgender kurzfristiger Maßnahmen: - Einführung von Tempo 50 in beiden Richtungen mit Aufstel-</p>	<p>- Als kurzfristige Maßnahme wird im LAP die Zurücknahme der Geschwindigkeitserhöhung innerorts ab Ortsschild von</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>lung eines stationären Blitzgerätes</p> <p>- Einführung von Tempo 30 nachts damit es zu keinen Verkehrsverlagerungen von den anderen Lärmschwerpunkten, speziell der B 312 kommt</p> <p>- Verstetigung des Verkehrs, um die vielen Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge an den Ampeln zu reduzieren.</p> <p>- längere Abschaltung der Lichtsignalanlagen am Abend und am Wochenende; „schlafende Ampel“ für Fußgänger</p>	<p>70 auf 50 km/h vorgeschlagen. Aufgrund einer Fehlinformation waren die Lärmberechnungen und Betroffenenzahlen bereits von einer Geschwindigkeit mit 50 km/h ausgegangen. (vgl. Ausführungen LAP S. 22ff und S. 71-74ff)</p> <p>- wie in Kapitel C Verdrängungsverkehre (LAP Seite 58ff) dargestellt, kann die Einführung von Tempo 30 nachts in den Lärmschwerpunkten 5-9 zu einem Mehrverkehr in der Memminger Straße von ca. 270 Fahrzeugen führen. Hierbei handelt es sich um eine Verkehrszunahme von ca. 7 %; die Lärmzunahme beträgt damit ca. 0,2 dB(A) und ist vom menschlichen Gehör nicht wahrnehmbar. Allerdings werden am LSP 4 bereits die gesundheitsgefährdenden Richtwerte 70/60 dB(A) tags / nachts überschritten.</p> <p>- Die Lichtsignalanlagen sind bereits gestaffelt von 21.00 (bzw. 19.00) Uhr – 06.30 Uhr abgeschaltet. Am Wochenende sind sie von 8.00 bis 14.00 (bzw. 20.00) Uhr in Betrieb. Diese Betriebszeiten berücksichtigen insbesondere Unfallhäufungen und können derzeit nicht weiter reduziert werden.</p>
Bürger 3 Anwohner Memminger Str.	Der Eigentümer des an die Memminger Straße grenzenden Grundstücks lehnt die Errichtung einer Lärmschutzwand wegen der Sichtbehinderung und einer genehmigten Zufahrt ab.	<p>- Dies wird zur Kenntnis genommen. Allerdings kann eine effektive Lärmreduzierung (auch für die Nachbarn) nur erreicht werden, wenn eine Lärmschutzwand durchgängig errichtet wird. Lärmschutzwände können auch teilweise aus durchsichtigen Materialien errichtet werden, so dass trotzdem die Belichtung und Sicht erhalten werden kann. Die Errichtung der Lärmschutzwand ist nur in Absprache und mit Zusammenarbeit aller Angrenzer mit dem Straßenbaulastträger möglich. Es verbleibt mittel- bis langfristig eine der am besten geeigneten Maßnahmen.</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
Bürger 4 Anwohner Memminger Str.	Befürwortung der Lärmaktionsplanung, da ein Aufenthalt im Freien aufgrund des Verkehrslärms nicht mehr möglich ist. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ab Ortsschild.	Als kurzfristige Maßnahme wird im LAP die Reduzierung ab Ortsschild von 70 auf 50 km/h vorgeschlagen.
Bürger 5 Anwohner Memminger Str.	Befürwortung der Lärmaktionsplanung, da ein Aufenthalt im Freien aufgrund des Verkehrslärms nicht mehr möglich ist. Der Bürger ist auch generell mit der Errichtung einer Lärmschutzwand einverstanden, will aber vorher genauere Informationen, wie hoch der benötigte Grundstücksanteil ist. Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ab Ortsschild.	- Die Umsetzung zur Errichtung einer Lärmschutzwand liegt bei der Bundesstraße beim Regierungspräsidium, das ggf. auf die Anwohner zukommen wird. - s.o.
Bürger 6 Anwohner Sandberg	Begrüßung der Lärmaktionsplanung; Hinweis, dass die Westseite von der Sandbergbebauung mittlerweile so laut geworden ist, dass mit offenen Fenstern nicht geschlafen werden kann. Folgende Anregungen: - Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h ab Ortsschild - Nachjustierung der Grünen Welle - Reduzierung auf nachts 30 km/h, damit Motorräder nicht so laut beschleunigen;	In dieser Stufe der Lärmaktionsplanung werden nur Maßnahmen in Schwerpunktbereichen mit einer Belastung über 70 / 60 dB(A) L _{DEN} bzw. L _{Night} (entspricht ungefähr Tag /Nacht) mit vielen Betroffenen vorgesehen. Die Lärmbelastung am Sandberg liegt an den Randgrundstücken zur Hälfte in den Bereichen unter 60 / 50 dB(A) L _{DEN} / L _{Night} bzw. auf den Restflächen unterhalb von 55 / 45 dB(A) L _{DEN} bzw. L _{Night} . - Als kurzfristige Maßnahme wird im LAP die Reduzierung ab Ortsschild von 70 auf 50 km/h vorgeschlagen. - eine grüne Welle funktioniert gut bei ungefähr gleich langen Straßenabschnitten zwischen den Ampelanlagen in beiden Richtungen. Ansonsten kann eine grüne Welle nur in eine Fahrtrichtung funktionieren. Die Abstände zwischen Theodor-Heuss-Straße, Hans-Liebherr-Straße und Königsborgallee sind sehr unterschiedlich lang. - Aufgrund des vierspurigen Ausbaustandards und der nur einseitigen Wohnbebauung entlang der Memminger Straße, die nur eine geringe Akzeptanz dieser Maßnahme erwarten lassen, wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h in der Memminger Straße nicht in diesem Lärmakti-

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- Verbot von Motorrädern</p> <p>- Bau einer durchgehenden Schallschutzwand vom Freibad bis zur Theodor-Heuss-Straße</p>	<p>onsplan vorgesehen.</p> <p>- In dem Entwurf des Lärmaktionsplans wird verdeutlicht, dass Verkehrsverbote (wie z.B. Schwerverkehrsverbote oder Motorräder) nicht zulässig sind, wenn die Ausweichstrecken andere Lärmschwerpunkte zusätzlich belasten. Ein Verbot in der Memminger Straße würde z.B. zu einer Verlagerung auf die Waldseer Straße führen, in der erheblich mehr stark Betroffene entlang der Straße wohnen.</p> <p>- Der Bau von Schallschutzwänden verursacht hohe Kosten und wirkt städtebaulich sehr abweisend. Schallschutzwände sind daher, falls überhaupt möglich, auf ein notwendiges Maß zum Schutz der am stärksten Betroffenen zu beschränken. Das bedeutet es werden stark betroffene Wohngebäude abgeschirmt, aber keine Parkplatzflächen vom Freibad, Liebherr oder Einkaufsmarkt. Die Schallausbreitung der Memminger Straße bis zum Sandberg wird daher nur an wenigen Stellen verringert.</p> <p>- Für eine Umsetzung einer Schallschutzwand entlang der Wohnbebauung müssen die Eigentümer mitwirken und teilweise sogar private Grundstücksflächen zum Bau zur Verfügung stellen. Dies ist kurzfristig nicht absehbar.</p>
Lärmschwerpunkt 10 Ringschnait Hauptstraße B 312		
Bürger 7 Anwohnerin Hauptstraße	<p>Geschwindigkeitssenkung auf 30 km/h in der Ortsdurchfahrt führt zu einer stärkeren Beschleunigung am Ortsende; damit steigt dort die Lärmbelastung an. Die verstärkte Beschleunigung verursacht zusätzlich eine höhere Abgasbelastung.</p> <p>Trotz Schlafräumen zur B 312 gibt es keine Schlafprobleme.</p>	<p>Das Wohngebäude liegt an der westlichen Ortseinfahrt. Aufgrund der vorhandenen Kurvenkombination in der Hauptstraße wird in diesem Bereich bereits heute abgebremst oder beschleunigt. Eine Geschwindigkeitsreduzierung wird sich dort nur gering auf die Lärm- oder Abgasbelastung auswirken.</p> <p>Nach Berechnung des LAP liegt das Wohnhaus im Bereich zwischen 65-70 dB(A) tags, da es zur Straße leicht zurückge-</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
		<p>setzt steht. Eine Verdopplung des Abstands von der Lärmquelle von z.B. 3 m auf 6 m bedeutet bereits einen Unterschied von 3 dB(A). Die direkt an der Straße stehenden Gebäude sind daher stärker betroffen.</p>
<p>Bürger 8 Anwohner Stadtberg</p>	<p>Bedenken wegen der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30km/h in der Ortsdurchfahrt Ringschnait, dies</p> <ul style="list-style-type: none"> - führt zu Ausweichverkehren auf den Stadtberg mit hohem zusätzlichen Verkehrsaufkommen - am Ende der Geschwindigkeitsreduzierung wird noch stärker als bisher beschleunigt, was zu einer zusätzlichen Lärmbelästigung führt - durch die Entschleunigung des Durchgangsverkehrs wird es noch schwieriger von den einmündenden Ortstraßen in die Hauptstraße einzubiegen; - der Verkehr befindet sich dadurch deutlich länger im Straßenraum - als Gegenvorschlag zur Lärmreduzierung wird eine Optimierung der Schachtabdeckungen in der Fahrbahn vorgebracht <p>- Bus hält an der Haltestelle Hirsch mehrere Minuten mit laufendem Motor</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kosteneinsparung gegenüber Tempo-30-Ausweisung - nur unzureichende Kontrolle der Geschwindigkeit möglich <p>- Trotz Schlafräumen zur B 312 gibt es keine Schlafprobleme</p>	<ul style="list-style-type: none"> - die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird auf einen engen Kernbereich mit hohen Betroffenenzahlen begrenzt; die parallel zum Stadtberg führende Strecke in der Ortseinfahrt von Biberach kommend wird von einer Geschwindigkeitsreduzierung voraussichtlich nicht betroffen sein. Die Geschwindigkeitsreduzierung führt zu einem gleichmäßigerem und langsameren Verkehrsfluss. Das Einbiegen sollte sich daher aufgrund der besser einschätzbaren Geschwindigkeit verbessern. In allen Kommunen, in denen die Lärmaktionspläne mit Geschwindigkeitsreduzierungen umgesetzt wurden, hat Tempo 30 zu weniger Lärm, Abgasen und Unfällen geführt. - die Lage der Schachtdeckel in der Straße wird durch das Baubetriebsamt überprüft und gegebenenfalls verbessert. Eine konkrete Benennung, um welche Deckel es sich konkret handelt wäre hilfreich. <p>Die Anregung, bei mehrminütigem Aufenthalt den Motor auszuschalten wird an die Busunternehmen weiter gegeben. Bei der Geschwindigkeitsreduzierung und Ausschilderung handelt es sich um eine kostengünstige Möglichkeit den Lärm kurzfristig zu senken. Allerdings fallen für die Durchsetzung der Geschwindigkeitseinhaltung mit Kontrollen bzw. stationären Anlagen sowohl Personalkosten als auch Sachkosten an.</p> <p>Das Wohnhaus des Bürgers liegt zurückgesetzt am Stadtberg und liegt nach Berechnung des LAP das im Bereich zwischen</p>

Bürger (verschlüsselt)	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- Er ist als aktiver Landwirt im Sinne des Umweltschutzes und der Flächenschonung ein Gegner der Umfahrungen</p>	<p>55-60 dB(A) tags. Die Maßnahmen werden vorrangig für Betroffene über 70 dB(A) bzw. 75 dB(A) durchgeführt.</p> <p>- Die Umfahrung führt zu einer starken Verkehrsentslastung (vgl. LAP) der Ortsdurchfahrt von Ringschnait. Nach Bau der Umfahrung kann innerorts wieder verstärkt eine Innenentwicklung mit Bau von Wohngebäuden stattfinden. Dies würde ebenfalls zur Flächenschonung (weniger Neubauflächen im Außenbereich) beitragen.</p>
<p>Bürger 9 Anwohner Hauptstraße</p>	<p>- starke Bedenken, dass aufgrund der geplanten Geschwindigkeitsreduzierung tags das Grundstück schwerer angefahren bzw. verlassen werden kann. Dies hätten bereits die Demonstrationen bewiesen. Er ist deshalb gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h tagsüber.</p>	<p>-Die Geschwindigkeitsreduzierung führt zu einem gleichmäßigerem und langsamerem Verkehrsfluss. Das Einbiegen sollte sich daher aufgrund der besser einschätzbaren Geschwindigkeit verbessern. Die Demonstrationen wurden als Störungen gezielt eingesetzt, um den Verkehrsfluss zu verschlechtern. Dies führte zusätzlich zu starken Geschwindigkeitsschwankungen und erschwerte die Ausfahrt.</p>
<p>BI Mettenberg</p>	<p>- Umfahrung von Ringschnait führt zu einer Entlastung des Ortskerns, aber Neubelastung des Ringschnaiter Ortsrandes</p>	<p>- Die Entlastungswirkung bei Lärm und Abgasen ist im LAP dargestellt. Im Umfeld der Umfahrung tritt eine Neubelastung bisher kaum belasteter Flächen auf. Allerdings sind hier mit der Lage, Höhenlage und Ausführung der Umfahrung die Werte der 16. BImSchV einzuhalten, die weit unterhalb der heute im Ortskern erreichten Belastungen liegen. Durch die Entlastung kann in Ringschnait anschließend vorrangig Innenentwicklung initiiert werden.</p>