

Auswertung und Abwägung Lärmaktionsplanung – zweite Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
<b>Umlandgemeinden / Städte</b>		
Gemeinde Warthausen 23.01.14	<p>- Weiterhin werden Bedenken vorgebracht, dass es durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen in Biberach zu Verdrängungseffekten, die die Gemeinde Warthausen betreffen, kommen kann.</p> <p>- Die Verbesserung des LSP 3 (Bergerhauser Straße) wird zurückgestellt. Nur langfristig soll der Neubau der Verbindungsstraße zwischen L 267 und L 280 umgesetzt werden. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung der Bergerhauser Straße durch das Neubaugebiet Talfeld findet bereits heute eine Verdrängung des Verkehrs in Richtung Oberhöfen statt. Es ist zu befürchten, dass durch die künftige Weiterentwicklung des Baugebiets die Verkehrsverdrängung und das Ausweichverhalten der Verkehrsteilnehmer zu Lasten der Teilorte Oberhöfen, Galmutshöfen und Barabain ohne zügige Verwirklichung der geplanten Verbindungsstraße L 267 – L 280 unverhältnismäßig zunehmen werden. Die Gemeinde Warthausen bittet, dass der LSP 3 aus Gründen der Verkehrszunahme nicht zurückgestellt wird.</p>	<p>- Der LAP weist auf mögliche Verdrängungseffekte durch Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Hauptverkehrsstraßen hin. Dies kann der Fall sein, wenn parallel attraktivere, d.h. schnellere Routen ohne Geschwindigkeitsbeschränkung existieren (Bsp. Waldseer Straße / Ausweichen auf Rollinstraße). Es ist nicht erkennbar, wie die Gemeinde Warthausen von Verdrängungseffekten durch Geschwindigkeitsreduzierungen entlang der B 312 betroffen sein könnte.</p> <p>- Die Neubaumaßnahme mit der Verbindungsstraße zwischen L 267 und L 280 ist vorrangig aus Lärmschutzgründen aufgrund der geringen Betroffenenzahlen im LSP 3 nicht zu begründen. Die von der Gemeinde Warthausen angesprochenen Verlagerungseffekte auf den Gemeindeverbindungsstraßen erreichen Verkehrsstärken, die weit unter 8000 Kfz/Tag liegen und somit nicht im Rahmen der LAP zu untersuchen sind.</p> <p>- Der Neubau der Verbindungsstraße kann nur über eine Gesamtabwägung aller Belange begründet und umgesetzt werden. Die Aufstellung des LAP kann dazu nur einen Baustein liefern.</p>
Gemeinde Eberhardzell 28.01.2014	- aus Sicht der Gemeinde wird kein Anhaltspunkt für eine Beeinträchtigung oder nachteilige Beeinflussung gemeindlicher Entwicklungsmöglichkeiten gesehen	
Gemeinde Mittelbiberach	- keine Einwände	

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
07.02.2014		
Stadt Ochsenhausen 05.02.2014	- keine Einwendungen	
<b>Träger öffentlicher Belange allgemein</b>		
Eisenbahn- Bundesamt 22.01.14	- keine Zuständigkeit zu einer Stellungnahme; Verweis auf DB-Netz-AG	
Polizeipräsidium B.-W. 04.02.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gibt zu bedenken, dass die vorgesehenen Geschwindigkeitsreduzierungen nur mit stationären Anlagen durchzusetzen seien. Polizeiliche Messungen können nur flankierend ergänzen, aber nicht für die notwendige Überwachungsquote einer dauerhaften Lärmreduzierung sorgen. Für stationäre Anlagen sollte der Abschnitt daher nicht lang sein.</li> <li>- Nach Umsetzung alternativer Maßnahmen ist eine Rücknahme der Geschwindigkeitsverringerung ernsthaft zu prüfen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- es werden stationäre Einheiten geplant.</li> <li>- die Länge der Abschnitte wird entsprechend der Lärmbelastung und der Betroffenzahlen so kurz wie möglich und mit einer sinnvollen Abgrenzung vorgesehen. Hierfür sind Abstimmungsgespräche mit dem RP, Ordnungsamt aber auch der Verkehrsschau in Biberach vorgesehen.</li> <li>- die Hinweise werden aufgenommen.</li> </ul>
LRA Biberach - Straßenamt 24.02.14	- Zu möglichen Straßenbau- oder sonstigen Maßnahmen kann erst im Zuge der Genehmigungsverfahren konkret Stellung genommen werden.	- es wird eine Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern erfolgen.
Deutsche Bahn AG DB Immobilien v. 28.01.14 Region Südwest, FRI-SW-L(A), Bahnhofstraße 5 76137 Karlsruhe	- keine weiteren Bedenken; Hinweise vom 04.03.13 sind weiterhin gültig – ebenfalls keine Bedenken!	
DB ZugBus RAB vom 29.01.14	- LSP 5, 6, 7 + 9: bei den nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen wird versucht die Zeitverluste fahrplantechnisch auszugleichen. Ob hierdurch Anschlussverluste bei Umsteigebeziehungen drohen, kann noch nicht abgeschätzt werden.	- die Stadt Biberach versucht mit der Beschränkung auf nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkungen und einer weiteren Eingrenzung der betroffenen Abschnitte den ÖPNV zu berücksichtigen.

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>- LSP 10: die für die Ortsdurchfahrt Ringschnait geplante ganz-tägige Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wird auf dieser Achse zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen führen. Es wird um ein Überdenken und eine Korrektur gebeten.</p>	<p>- In Ringschnait bietet sich kurzfristig keine andere Lösung an. (Vgl. Ausführungen im LAP). Es handelt sich maximal um einen ca. 800 Meter langen Abschnitt, was einen Zeitverlust von max. 40 Sekunden bedeutet, gegenüber einer Ortsdurchfahrt mit bisher 50 km/h (Kurven, Anhaltevorgänge).</p>
<p>Fa. Klemens Diesch Omnibusverkehr 30.01.14</p>	<p>- Die Fa. Diesch bedient u.a. den Linienverkehr in Biberach. An den Wochentagen herrscht in Biberach in den Einfallstraßen zu den Hauptlastzeiten sehr starker Verkehr, der einen pünktlichen Linienverkehr in der Stadt erschwert. Eine pünktliche Andienung wird außerdem durch Ampeln erschwert. Durch Autoschlangen an den Ampeln kann kein flüssiger und durchlässiger Verkehr gewährleistet werden. Auch die Busbevorrechtigung an den Ampeln funktioniert nur, wenn die Autoschlange vor den Bussen nicht zu groß ist.</p> <p>- Es folgt eine Aufzählung der wichtigsten Busstrecken, (alle Einfallstraßen, aber auch Leipzigstraße, Erlenweg, H.-Liebherr-Straße...) die zwischen 6.00 – 20.00 Uhr abends eine gute Andienung gewährleisten müssen.</p> <p>- Absolut hinderlich für einen flüssigen Verkehr sind Geschwindigkeitsbeschränkungen. Keine Ausweisungen von Tempo 30. Zu den Hauptlastzeiten kann keiner die 50 km/h fahren, aber in den Schwachlastzeiten ist es nötig schneller als 30 km/h zu fahren, um die Gesamtzeiten überhaupt ansatzweise einzuhalten zu können. Fließender, zügig durchfahrender Verkehr erzeugt weniger Lärm – zügig heißt nicht rasen sondern bedeutet eine Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen 40 -50 km/h.</p> <p>- Straßenverengungen sind auch keine Lösung, denn sie behindern den Verkehr noch mehr, was wiederum zu Staus</p>	<p>- In dem LSP 1 (Ulmer Straße) wird die Geschwindigkeit innerorts von 60 auf 50 km/h reduziert, sowie am LSP 4 (Memminger Straße – Höhe Wohnbebauung Fliederweg) die Geschwindigkeitserhöhung innerorts von 70 km/h auf 50 km/h zurückgenommen.</p> <p>- Die beabsichtigte Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h im LAP betrifft nur in Ringschnait den Tagzeitraum.</p> <p>- An den anderen Lärmschwerpunkten sind analog Friedrichshafen und Ravensburg nur von 22.00- 6.00 Uhr Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h vorgesehen.</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>führt. Rettungsdienste haben dann Probleme rechtzeitig und direkt die Problemzonen zu erreichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anregung: Sperrung des Eselsberg komplett für den PKW-Verkehr – nur aus der Parkhausausfahrt sind Pkw zugelassen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Eselsberg als Teil der B 465 wird momentan von ca. 15.000 Kfz/Tag befahren und stellt eine wichtige Verbindungsstraße zwischen östlicher und westlicher Stadtseite dar. Eine Sperrung für den Individualverkehr ist derzeit nicht vorstellbar.</li> </ul>
<p>Fa. Ertl Reisen GmbH Untere Wiesen 7 88416 Ochsenhausen</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Seit 01.09.2014 betreibt die Fa. Ertl die Strecke Ochsenhausen-Ringschnait –Biberach. Die Geschwindigkeitsreduzierungen werden kritisch gesehen und es wird um eine Korrektur des LAP gebeten.</li> <li>- LSP 10: Ortsdurchfahrt Ringschnait; um die Zuganschlüsse in Biberach und Memmingen sicher zu stellen; eine Fahrzeitverlängerung kann vor allem in den Hauptverkehrszeiten nur schwer bis teilweise gar nicht ausgeglichen werden; für die Ortsdurchfahrt Ringschnait sollte das gleiche gelten, wie für die Ortsdurchfahrten in Biberach, d.h. keine Einschränkungen während der Tageszeiten</li> <li>- LSP 1- 9: zusätzlich wird auch der Nutzen der Geschwindigkeitsbeschränkungen nachts in Biberach in Frage gestellt, da dies eine unverhältnismäßige Schlechterstellung des ÖPNV bedeutet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- LSP 10: in Ringschnait bietet sich kurzfristig keine andere Lösung an. Es handelt sich maximal um einen ca. 800 Meter langen Abschnitt, was einen Zeitverlust von max. 40 Sekunden bedeutet, gegenüber einer Ortsdurchfahrt mit bisher 50 km/h (Kurven, Anhaltevorgänge). Diese Zeit sollte auf der Langstrecke einzuholen sein. Im Stadtgebiet werden die Belange des ÖPNV von 6.00 – 22.00 stärker gewichtet, da erstens mehrere und dadurch in der Addition längere Strecken reduziert werden und zweitens bei einem halbstündigen Umlauf pro Stunde größere Zeitverluste entstehen, die im Stadtverkehr auch schlecht ausgleichbar sind.</li> <li>In dem Nachtzeitraum von 22.00 – 6.00 Uhr sind in Biberach erheblich weniger Fahrzeuge des ÖV unterwegs, die aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens i.d.R. auch die Zeitverluste ausgleichen können.</li> <li>- In der Stadt Biberach wurden nur LSP betrachtet, bei denen die gesundheitsgefährdenden Werte von 70 / 60 dB(A) <math>L_{DEN}</math> / <math>L_{night}</math> überschritten sind, wie ausführlich im Lärmaktionsplan dargestellt. In Abstimmung mit dem Regierungspräsidium werden nur Straßenabschnitte in der Geschwindigkeit reduziert, in denen viele Betroffene dieser Gefährdung ausgesetzt sind. Sollte infolge anderer Maßnahmen eine Verkehrs- oder</li> </ul>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
		Lärmreduzierung stattfinden, wird die Geschwindigkeitsreduzierung überprüft.
LRA Biberach 24.02.14 Amt für Bauen und Naturschutz	- keine Bedenken aus baurechtlicher oder naturschutzfachlicher Sicht; zu möglichen Straßenbauvorhaben kann erst im Zuge der Genehmigungsverfahren Stellung bezogen werden.	
Regionalverband Donau- Iller 25.02.14	<ul style="list-style-type: none"> <li>- die Umfahrung Ringschnait entspricht auch dem Regionalplan</li> <li>- die Entlastung der Stadt Biberach durch den Aufstieg B 30 von der L 267 bis zur L 280 entspricht ebenfalls den Zielen des Regionalplans</li> <li>- der RVDI begrüßt die Anstrengungen der Stadt Biberach zur Verbesserung des ÖPNV und SPNV, um gleichwertige Alternativen zum Individualverkehr zu verbessern und auszubauen.</li> </ul>	
RP Tübingen 20.02.2014	<p>- <b>Abweichungen bei den Verkehrszahlen:</b> Das Regierungspräsidium legt weiterhin die durchschnittlichen Verkehrszahlen Mo-So zugrunde, während im LAP der Stadt Biberach der DTVw (werktags) gewählt wird. Dies führt zu Abweichungen. Die Ausführungen der Stadt Biberach im Rahmen der Trägerbeteiligung bzw. in der Besprechung am 10.02.2014 waren an den meisten Lärmschwerpunkten nachvollziehbar.</p>	<p>- Nach Auffassung der Verwaltung eignet sich die werktägliche Verkehrsbelastung (Mo-Fr) der flächig durchgeführten Verkehrszählung 2009 besser die Lärmbelastung darzustellen, als Mittelungswerte, die auch das verkehrsschwache Wochenende mit einbeziehen. Zusätzlich liegen die vom Regierungspräsidium zugrunde gelegten Verkehrszahlen nur stark aggregiert für wenige Straßenabschnitte an klassifizierten Straßen vor. So gab es 2011 z.B. an der B 465 nur vier Zählstellen in Biberach, die daher keine ausreichende Grundlagen bilden. Seit September 2014 werden derzeit im Stadtgebiet vermehrt automatische Verkehrszählungen und Geschwindigkeitserhebungen durchgeführt, um vor Umsetzung einer Geschwindigkeitsreduzierung die Argumentation</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anmerkung zu S. 51 Bauleitplanung: In Bebauungsplanverfahren können über § 9 Abs.1 Nr. 11 BauGB Fahrverbote oder sonst. Verkehrsbeschränkungen nur festgesetzt werden, wenn die Straße neu gebaut wird und der Straßenbaulastträger zustimmt.</li> <li>- Die allgemeinen Abwägungsüberlegungen auf den Seiten 56-61 sind sehr gut. Allerdings sollte die Verkehrsbedeutung der jeweils betroffenen Straße auch in die Interessenabwägung bei jedem einzelnen Lärmschwerpunkt einfließen.</li> <li>- Beim LSP 1 „Ulmer Straße“ bestehen Zweifel, ob hier wirklich viele Betroffene überall entlang der vorgesehenen Strecke mit Lärmpegeln über 70/60 dB(A) vorhanden sind. Allerdings steht der unteren Verkehrsbehörde frei eine für eine innerörtliche Straße gestattete <u>Geschwindigkeitserhöhung</u> auf 60 km/h wieder zurückzunehmen.</li> <li>- Bei den Lärmschutzpunkten 5, 6,7,9 und 10 sind mit dem Zustimmungsantrag der unteren Verkehrsbehörde für die Anordnung der Geschwindigkeitsbeschränkungen Unterlagen vorzulegen, aus denen ersichtlich wird, wie hoch die Lärmpegel umgerechnet in RLS 90 (Umrechnung europäisches Recht in deutsches Recht), an den einzelnen Gebäuden in dem zu beschränkenden Straßenabschnitt sind, und die Anzahl der Betroffenen oder Bewohner der Gebäude an denen die Richtwerte überschritten sind.</li> <li>- Sollten die im Entwurf des LAP angegebenen Betroffenenzahlen bereits nach VBEB, d.h. unter Verteilung der Bewohner der Gebäude auf die Fassaden ermittelt worden sein,</li> </ul>	<p>zu unterstützen bzw. ein Monitoring (vorher – nachher) zu ermöglichen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Absatz wird im LAP entsprechend angepasst.</li>   <li>- Die Lärmschwerpunkte werden in diesem Sinne überarbeitet.</li>   <li>- In Absprache mit dem Ordnungsamt als „Unterer Verkehrsbehörde“ wird u.a. aus Lärmschutzgründen innerhalb des LSP 1 die Geschwindigkeit reduziert.</li>   <li>- In Zusammenarbeit mit dem Gutachter wurde eine weitere Detaillierung der Lärmwerte in den Lärmschwerpunkten auf 1 dB(A) Schritte vorgenommen. Ebenfalls werden die Einwohnerzahlen von Januar 2014 aktualisiert und auf die einzelnen Fassaden aufgeteilt. Die Antragstellung für eine Geschwindigkeitsbegrenzung und die genaue Abgrenzung erfolgt in Abstimmung mit der unteren Verkehrsbehörde und dem Regierungspräsidium.</li>   <li>Die Betroffenenzahlen wurden nach VBEB auf die Fassaden aufgeteilt. Die derzeitige stattfindende Aktualisierung der Betroffenen auf Januar 2014 mit einer Aufteilung in 1 dB(A)</li> </ul>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>sind die Beschränkungen mit Sicherheit gerechtfertigt. Sollte es sich um die Gesamtanzahl der Bewohner handeln, wird die Nachvollziehbarkeit der Abwägung auch davon abhängen, wo zahlreiche Betroffene entlang der zu beschränkenden Strecke vorhanden sind.</p>	<p>–Schritten, wie für die Antragstellung vom RP gefordert, bestätigt die Betroffenzahlen, bzw. weist i.d.R. inzwischen sogar höhere Betroffenenwerte auf.</p>
<p>IHK Ulm 27.02.14</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verweis auf die letzte Stellungnahme mit ergänzenden Ausführungen zu folgenden Punkten:</li> <li>- grundsätzlich befürwortet die IHK umweltpolitische Maßnahmen, die zur Minderung von Gesundheitsrisiken beitragen, zugleich müssen aber auch die Belange der Wirtschaft berücksichtigt werden. Hierfür ist eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur unverzichtbar.</li> <li>- eine wesentliche Voraussetzung zur Entlastung ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Dies bedingt jedoch geeignete Umfahrungsmöglichkeiten. Ein erster Schritt war die Fertigstellung der NWU. Eine weitere Entlastungswirkung ist durch den Lückenschluss mit dem Aufstieg zur B 30 zu erwarten. Diese Maßnahme ist von vorrangiger Bedeutung.</li> <li>- der Einbau von lärmtechnisch verbessertem Asphalt wird als geeignete Maßnahme angesehen</li> <li>- Geschwindigkeitsbeschränkungen sind abzulehnen, da nur geringe Pegelminderungen erreicht werden. Tempolimits summieren sich im Stadtgebiet, wodurch die Maßnahmen vor allem am Tag als unverhältnismäßig zu beurteilen sind. Um eine zeitnahe Entlastung der direkt betroffenen Anwohner zu erreichen, stimmt die IHK Ulm jedoch einer befristeten nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu, bis ein lärmoptimierter Asphalt eingebaut wird.</li> <li>- eine ganztägige Geschwindigkeitsbeschränkung in der OD</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der lärmmindernde Effekt, der durch die Neubaumaßnahme Aufstieg zur B 30 entsteht ist auf Seite 53 ff des Lärmaktionsplans beschrieben. Es bedeutet, dass die Lärmschwerpunkte LSP 1, 2, 4 und 5 allein mit dem „Bau des Aufstieg B 30“ ähnlich belastet bleiben, wie heute. Wird der Aufstieg nicht gebaut, wird die Verkehrsmenge allerdings in den Straßenzügen weiterhin ansteigen. Dies wird negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, die Verkehrsqualität haben und somit auch zu einem Ansteigen der Lärmbelastung führen.</li> <li>- siehe Ausführungen LAP</li> <li>- LSP 10: in Ringschnait bietet sich kurzfristig keine andere</li> </ul>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	Ringschnait ist aufgrund der besonderen Verkehrsfunktion der B 312 als unverhältnismäßig abzulehnen. Eine nächtliche Begrenzung auf 30 km/h ist aus Sicht der IHK akzeptabel, bis die Ortsumfahrung Ringschnait realisiert ist bzw. lärmoptimierter Asphalt eingebaut wird.	Lösung an. Es handelt sich maximal um einen ca. 800 Meter langen Abschnitt, was einen Zeitverlust von max. 40 Sekunden bedeutet, falls der Kfz-Verkehr bisher mit 50 km/h die Ortsdurchfahrt befahren konnte (Kurven).
LRA Biberach Kreisfeuerwehrstelle 07.02.2014	- weitere Beteiligung ist nicht erforderlich	
Baubetriebsamt vom 12.02.2014	- keine Anregungen	
ewa-netze	- keine Einwände; vor Beginn von Baumaßnahmen wird auf die rechtzeitige Beteiligung hingewiesen	- der Lärmaktionsplan verursacht keine direkten Baumaßnahmen; ansonsten wird die übliche Vorgehensweise mit Leitungsträgergesprächen vom Tiefbauamt angewendet.
<b>Naturschutzverbände</b>		
NABU Deutschland 20.02.2014	<p>- <b>Kritik an der Verkehrsplanung der Stadt Biberach:</b> Es erfolgt keine gleichrangige Behandlung der Verkehrsarten. Fehlende Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen, Maßnahmenplanungen wie ÖPNV-Förderung; eine echte Reduzierung des Verkehrslärms ist nur durch konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel mit Reduzierung des mIV möglich;</p> <p>- Verweis auf <b>hohen Quell- /Zielverkehr</b>, der zu keinen Entlastungen der Haupteinfallstraßen durch Neubaumaßnahmen führt. Die schlechte Anbindung der Teilorte und des Umlandes mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird kritisiert.</p> <p>- <b>Bau der Verbindungsstraße Telawiallee- Aspach</b> wäre nicht</p>	<p>- Am 04. März 2014 konnten in einem Gespräch mit Vertretern des NABU die alternativen Verkehrskonzepte, wie z.B. die kontinuierliche Umsetzung der Stadt Biberach des Rad- und Fußwegekonzepts angesprochen werden. Das die Stadt Biberach den Umweltverbund stützen will, wird u.a. durch den Beschluss des Gemeinderates und den Zutritt zur „Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen“ im September 2014 untermauert.</p> <p>- Allerdings werden sich die hohen Ziel- und Quellverkehrsanteile in Biberach mit zunehmender Entfernung nicht bzw. nur schwer auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes verlagern lassen. Die Zuständigkeit beim Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und dem Ausbau der Radwege in der Fläche liegt beim Landkreis.</p> <p>- 1. wollen nicht alle Busnutzer eine Direktverbindung von</p>

Träger / Behörde und Datum	Anregungen und Bedenken	Stellungnahme der Verwaltung
	<p>notwendig, wenn es eine ausreichende und schnelle Busverbindung ab Mettenberg gäbe.</p> <p>- In den Bereichen der LSP 1-4 ist der Bau des Aufstiegs zur B 30 keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung. Eine Forderung nach weiterem Straßenbau in Zusammenhang der der LAP entbehrt bis auf die OD Ringschnait jeder sachlichen Grundlage.</p> <p>- lärmindernder Effekt durch Straßenraumgestaltung</p> <p>- Der Aufstieg zur B 30 wird neue Konflikte mit Anwohnern und Umwelt- und Naturschutz erzeugen.</p> <p>- <b>Verkehrslenkung - Verkehrsmanagement:</b> Hinweis auf mögliche Maßnahmen zur Umsetzung, wie Geschwindigkeitsreduzierungen, die Verstetigung des Kfz-Verkehrs durch geeignete Grüne Welle, Dauerrot für Fußgänger; Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit bei Grüner Welle; Kreisverkehre; begleitende Lenkungsmaßnahmen nach Eröffnung der NWU möglich und sinnvoll.</p>	<p>Mettenberg ins Gewerbegebiet Aspach, sondern vorrangig in die Innenstadt; 2. kann eine schnelle Busverbindung in die Innenstadt nur aufgebaut werden, wenn der Bus nicht im Rückstau der Pkw stecken bleibt; 3. wird die geplante Verbindungsstraße zukünftig größtenteils von Kfz-Nutzern genutzt, die weiterführende Ziele als das GE-Aspach haben (Quellverkehr).</p> <p>- Dies wird im Lärmaktionsplan in ähnlicher Form dargestellt. Allerdings besteht durch den Bau des Aufstiegs zur B 30 die Möglichkeit, Verkehre wie auch Schwerverkehr großräumiger aus dem Stadtgebiet umzuleiten und begleitend Querschnittsverringerungen, 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 Naturschutz abzarbeiten. Dies ist nicht Bestandteil des Lärmaktionsplanes.</p> <p>- eine Stärkung der Entlastungswirkung der NWU über Verbesserung der LSA-Schaltungen, Änderung der überörtlichen Beschilderung und Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Lärmschwerpunkten ist geplant.</p> <p>- eine Verstetigung des Kfz-Verkehrs bedeutet häufig, dass die anderen Verkehrsteilnehmer aus den Nebenrichtungen längere Wartezeiten in Kauf nehmen müssen (Bsp. Dauerrot für Fußgänger). Mit solchen Maßnahmen wird der Kfz-Ver-</p>

<b>Träger / Behörde und Datum</b>	<b>Anregungen und Bedenken</b>	<b>Stellungnahme der Verwaltung</b>
	<p>- Einbau <b>lärmmindernder Beläge</b></p> <p>Die Ausweisung neuer Gewerbe- und Wohngebiete ist im Hinblick auf dann zu erwartende Verkehrsflüsse zu prüfen.</p>	<p>kehr gefördert und zusätzlich in die Stadt geholt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Dies wird in allen Lärmschwerpunkten alternativ weiter verfolgt. Leider sind viele neue, lärmmindernde Asphaltarten noch nicht ausreichend auf ihre Haltbarkeit und die Beibehaltung der Lärmminderung erprobt.</li><li>- Bei umfangreichen Fortschreibungen der Flächennutzungsplanung wird i.d.R. parallel auch eine Verkehrserzeugung aus den neuen Bauflächen sowie eine Prognose berechnet.</li></ul>