



# **Stadt Biberach an der Riß**

## **Lärmaktionsplanung Stufe 3**

Berichtsentwurf

## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Stadt Biberach an der Riß  
Marktplatz 7/1  
88400 Biberach an der Riß

### **Auftragnehmer**

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Kronenstraße 22a  
70173 Stuttgart  
Telefon 0711 22226 23  
Telefax 0711 22226 22

sowie

**BERNARD Gruppe ZT GmbH**  
Beratende Ingenieure VBI  
für Verkehrs- und Straßenwesen  
ein Unternehmen der **BERNARD** Gruppe  
Kändlerstraße 1  
01129 Dresden  
Telefon 0351 85349 0  
Telefax 0351 85349 77

[www.bernard-gruppe.com](http://www.bernard-gruppe.com)  
[info@bernard-gruppe.com](mailto:info@bernard-gruppe.com)

### **Bearbeiter**

Annika Diehl, M.Sc.  
Dr.-Ing. Uwe Frost

Stuttgart und Dresden, 14.09.2020

### INHALT

<b>1</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>1</b>
1.1	Übersicht zum Plangebiet	1
1.2	Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3	3
1.3	Besondere Planungsziele für Biberach	7
<b>2</b>	<b>ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG</b>	<b>8</b>
2.1	Lärmkarten Straßenverkehr	8
2.2	Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenen	9
2.2.1	EU-Einwohnerstatistik Straßenverkehr	11
2.2.2	Hauptbelastungsbereiche / Lärmschwerpunkte	11
<b>3</b>	<b>BEREITS DURCHGEFÜHRTE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN UND –PROGRAMME</b>	<b>28</b>
<b>4</b>	<b>MAßNAHMENKONZEPT LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 3</b>	<b>31</b>
4.1	Auswahl der einzelnen Maßnahmen	32
4.1.1	Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)	33
4.1.2	Lärmschwerpunkt 2: Ulmer Straße (L 267) – Memminger Straße (B 465) – Eselsberg	33
4.1.3	Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße (L 280)	33
4.1.4	Lärmschwerpunkt 4: Memminger Straße (B 465) – Fliederweg	34
4.1.5	Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B312)	34
4.1.6	Lärmschwerpunkt 6a: Riedlinger Straße – Innenstadt (B312)	35
4.1.7	Lärmschwerpunkt 6b: Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße (B312)	35
4.1.8	Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B312)	35
4.1.9	Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd	36
4.1.10	Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring	36
4.1.11	Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)	36
4.2	Begleitende Konzepte	37
4.2.1	Verkehrskonzept mit Ausbau eines Strategischen Netzes und begleitenden verkehrslenkenden Maßnahmen	37
4.2.2	Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und Mobilitäts_HUB	40
4.2.3	ÖPNV	41

## Lärmaktionsplanung Stufe 3

4.2.4	SPNV	42
4.2.5	Radverkehr	42
4.2.6	Fußverkehr	43
<b>5</b>	<b>RUHIGE GEBIETE</b>	<b>43</b>
5.1	Lindele	44
5.2	Wolfental	45
5.3	Stadtfriedhof mit Schlierenbachtal	45
<b>6</b>	<b>DAS VERFAHREN ZUR AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS</b>	<b>47</b>
6.1	Aufstellungsbeschluss	47
6.2	Frühzeitige Beteiligung	47
<b>7</b>	<b>ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>48</b>

### ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Übersicht Stadtgebiet Biberach an der Riß	2
Abbildung 2	Lärmkartierung für Biberach an der Riß, L <sub>DEN</sub> laut LUBW	4
Abbildung 3	Kernstadt, Darstellung aller Verkehrsstraßen mit Verkehrsbelastung > 4.000 Kfz/Tag	6
Abbildung 4	Übersicht der Lärmschwerpunkte	14
Abbildung 5	Lärmschwerpunkt Ulmer Straße	15
Abbildung 6	Lärmschwerpunkt 2 Ulmer Str. – Memminger Str. – Eselsberg	17
Abbildung 7	Lärmschwerpunkt Bergerhauser Straße	18
Abbildung 8	Lärmschwerpunkt 4 Memminger Straße – Fliederweg	19
Abbildung 9	Lärmschwerpunkt 5 Waldseer Straße	21
Abbildung 10	Lärmschwerpunkt 6a Riedlinger Straße – Innenstadt	22
Abbildung 11	Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Str.	23
Abbildung 12	Lärmschwerpunkt 7 Innenstadt – Südwest	24
Abbildung 13	Lärmschwerpunkt 8 Innenstadt – Zeppelinring-Süd	25
Abbildung 14	Lärmschwerpunkt 9 Innenstadt Nord – Bismarckring	26
Abbildung 15	Lärmschwerpunkt 10 Ringschnait – Hauptstraße	27
Abbildung 16	Geplante Ortsumfahrung Ringschnait	37
Abbildung 17	Lage der Ruhigen Gebiete in Biberach	46

### TABELLEN

Tabelle 1	Bewertung von Pegelbereichen	10
Tabelle 2	Betroffenheitsstatistik Biberach Stufe 3, Straßenverkehrslärm	11
Tabelle 3	Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2	30

### ANLAGEN

Anlage 1a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L <sub>DEN</sub> (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 1b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L <sub>Night</sub> (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage 2a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L <sub>DEN</sub> (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 2b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L <sub>Night</sub> (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage 3a	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Biberach L <sub>DEN</sub> (0.00 – 24.00 Uhr)

### Lärmaktionsplanung Stufe 3

Anlage 3b	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Biberach $L_{\text{Night}}$ (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage 4a	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait $L_{\text{DEN}}$ (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 4b	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait $L_{\text{Night}}$ (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage 5a	Lärmschwerpunkte Biberach $L_{\text{DEN}}$ (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 5b	Lärmschwerpunkte Biberach $L_{\text{Night}}$ (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage 6a	Lärmschwerpunkte Ringschnait $L_{\text{DEN}}$ (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 6b	Lärmschwerpunkte Ringschnait $L_{\text{Night}}$ (22:00 – 06.00 Uhr)
Anlage Z-1a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach $L_{\text{DEN}}$ - ergänzt
Anlage Z-1b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach $L_{\text{Night}}$ - ergänzt
Anlage Z-2a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait $L_{\text{DEN}}$ - ergänzt
Anlage Z-2b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait $L_{\text{Night}}$ - ergänzt

### 1 EINLEITUNG

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen in unserer Gesellschaft, wobei der Straßenverkehr die bedeutendste Belastungsquelle darstellt. Aufgrund der großen Gesundheitsbelastung vieler Menschen durch zunehmende Verlärmung vieler Gebiete, insbesondere durch den Verkehr, verabschiedete die Europäische Gemeinschaft im Jahr 2002 die Umgebungslärmrichtlinie (UmgebungslärmRL).

Mit der UmgebungslärmRL soll ein Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen und Belästigung durch Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen oder sie zu mindern. Hierzu sollen schrittweise folgende Maßnahmen durchgeführt werden:

- Ermittlung der Belastung durch Umgebungslärm und Darstellung anhand von Lärmkarten.
- Information der Öffentlichkeit über Umgebungslärm und seine Auswirkungen.
- Aufstellung von Lärmaktionsplänen mit dem Ziel, den Umgebungslärm so weit erforderlich zu verhindern und zu mindern und eine zufrieden stellende Umweltqualität zu erreichen.

Die Annahme, die Lärmsituation nachhaltig durch die einmalige Aufstellung eines Lärmaktionsplanes für die Betroffenen verbessern zu können, ist illusorisch. Die Bekämpfung des Lärms fordert eine ständige Anstrengung insbesondere auf Seite der Gemeinde und der Fachbehörden. Dementsprechend zählen zu den Mindestanforderungen für Aktionspläne nicht nur die Nennung bereits vorhandener Maßnahmen, sondern auch die Darstellung künftiger Maßnahmen sowie eine langfristige Strategie. Art. 8 Abs. 5 UmgebungslärmRL sieht vor, dass die Aktionspläne im Fall einer bedeutsamen Entwicklung, die sich auf die bestehende Lärmsituation auswirkt, jedoch mindestens alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihres Beschlusses überprüft und erforderlichenfalls überarbeitet werden. Daher stellt die Stadt Biberach an der Riß nun den Lärmaktionsplan der Stufe 3 auf.

#### 1.1 Übersicht zum Plangebiet

# Stadt Biberach an der Riß

## Lärmaktionsplanung Stufe 3

Biberach an der Riß befindet sich im Südosten Baden-Württembergs im Landkreis Biberach (Abb. 1). Derzeit leben in der Stadt Biberach an der Riß ca. 34.000 Einwohner. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von ca. 7.200 ha<sup>1</sup>.

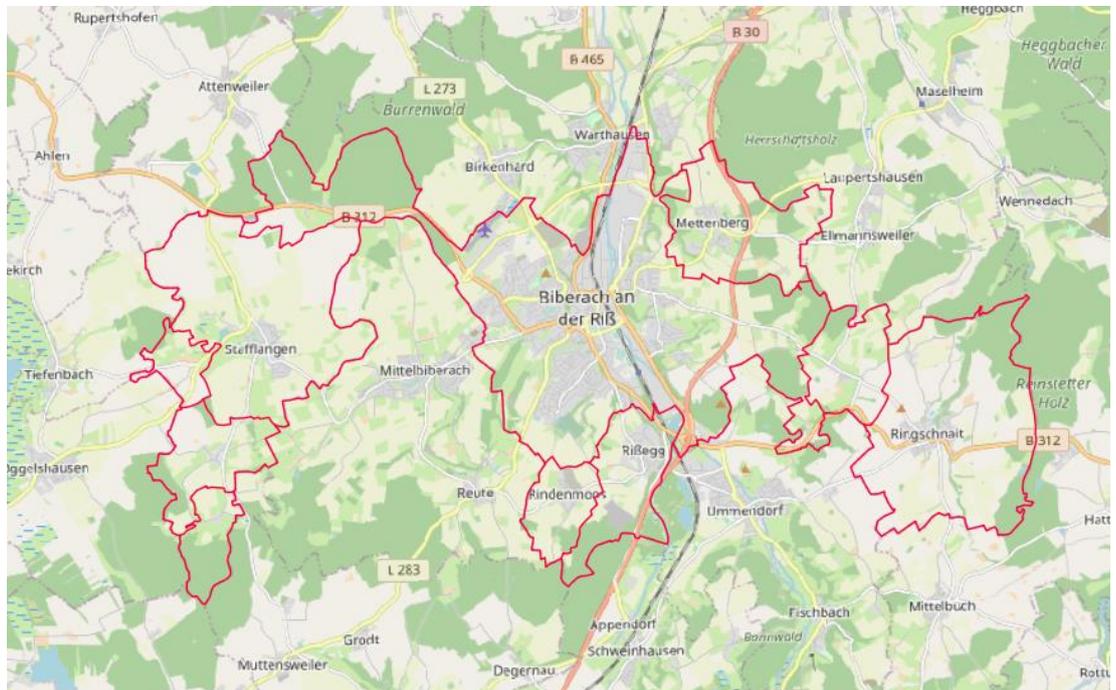


Abbildung 1 Übersicht Stadtgebiet Biberach an der Riß<sup>2</sup>

Entsprechend der Umgebungslärmrichtlinie sind Lärmaktionspläne für alle Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken aufzustellen. Als Hauptverkehrsstraßen werden vom Bund alle Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsbelastung von mehr als 3.000.000 Kfz/Jahr (dies entspricht mind. 8.200 Kfz/Tag) definiert. Als Haupteisenbahnstrecken gelten Strecken mit mehr als 30.000 Zügen/Jahr.

Die vorliegende Lärmaktionsplanung betrifft die Stufe 3 und konzentriert sich auf den Straßenverkehrslärm entlang von Streckenabschnitten mit einer täglichen Verkehrsbelastung vom mehr als 8.200 Kfz/24h. Der Schienenverkehrslärm wird in der Stufe 3 zentral vom Eisenbahnbundesamt behandelt und obliegt daher nicht der Stadt Biberach.

<sup>1</sup> Quelle: Homepage der Stadt Biberach an der Riß; <https://biberach-riss.de/Wirtschaft-Handel-Gewerbe/Wirtschaft/Zahlen-Daten-Fakten>

<sup>2</sup> Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“

Als Grundlage für die Lärmaktionsplanung der Stadt Biberach erfolgt die Aufnahme aktueller Verkehrsbelastungen (Verkehrszählung 2018) und raumbezogener Daten aller Straßenzüge mit einer Verkehrsbelastung über 8.200 Kfz/Tag.

### **1.2 Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3**

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat zur Lärmaktionsplanung Stufe 3 landesweit eine Vorkartierung und Betroffenheitsanalyse erstellt<sup>3</sup>. Diese basiert auf Verkehrsdaten aus der bundesweiten Verkehrserhebung des Jahres 2015 (Straßenverkehrszählung SVZ 2015<sup>4</sup>). Auf Grundlage dieser Daten wurden betroffene Gemeinden mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt und zur Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgefordert.

---

<sup>3</sup> siehe Homepage LUBW: <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/laerm-und-erschuetterungen/laermkarten>

<sup>4</sup> siehe Homepage der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach: [https://www.bast.de/BASSt\\_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/SVZ-2015-Daten.html](https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/SVZ-2015-Daten.html)

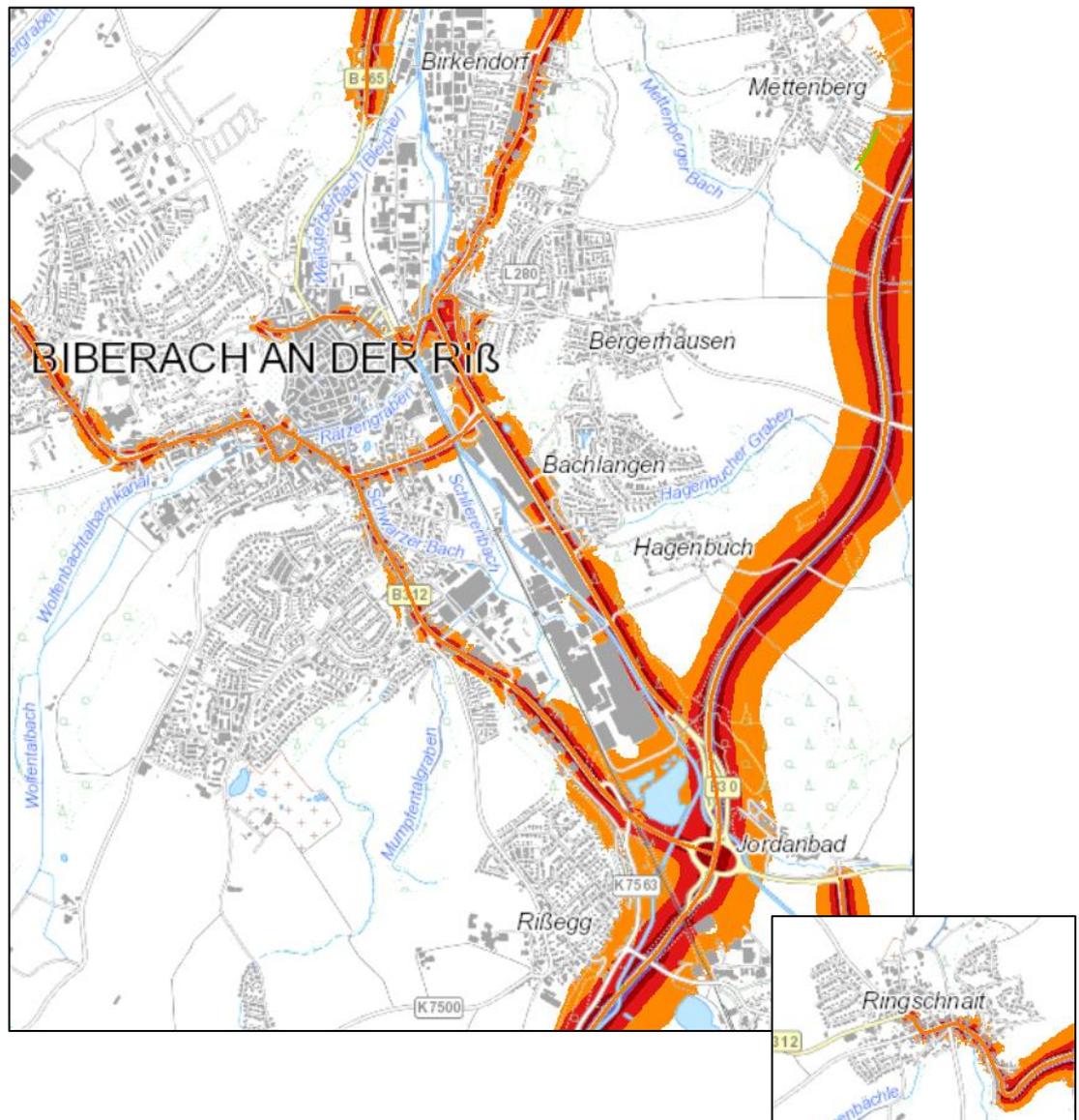


Abbildung 2 Lärmkartierung für Biberach an der Riß,  $L_{DEN}$  laut LUBW<sup>5</sup>

Die Abbildung 2 zeigt den Kartierungsumfang nach den Angaben der LUBW für den Straßenverkehrslärm in der Ortslage Biberach. Andere Straßen im Stadtgebiet weisen laut LUBW nicht die Mindestbelastung von 8.200 Kfz/24h auf und sind folglich nicht kartiert.

<sup>5</sup> Quelle: LUBW Lärmkartierung B.-W. 2017, Ausschnitt aus  $L_{DEN}$ -Karte für Stadt Biberach an der Riß

Anhand der Verkehrsuntersuchung<sup>6</sup> der Stadt Biberach vom Jahr 2018 konnten noch Straßenabschnitte ergänzt werden, die laut diesen Zählungen auch eine Belastung von mindestens 8.200 Kfz/24h aufweisen. Einen Überblick über die im Stadtgebiet von Biberach zu kartierenden Straßen mit einem DTV-Wert von mindestens 8.200 Kfz/24h vermittelt die folgende Abbildung 3. Dabei handelt es sich um die Bundesstraßen B 30, B 312 und B 465, die Landesstraßen L 267 und L 280 sowie die K 7563 und mehrere Stadtstraßen. Zur Verdeutlichung der Verkehrsbelastung sind in der folgenden Abbildung Straßenbelastungen an ausgewählten Abschnitten dargestellt.

---

<sup>6</sup> Quelle: MODUS CONSULT ULM GmbH (2018): Verkehrsuntersuchung Biberach – Analyse-Nullfall



Im Rahmen der Aufstellung dieses Lärmaktionsplans wird die Bevölkerung intensiv informiert und in das Verfahren eingebunden. Die Bürgerinnen und Bürger tragen dazu bei, dass aus ihrer Kenntnis vor Ort die Gegebenheiten im Wohnumfeld so gut wie möglich dargestellt werden. Der aktive Austausch zwischen Bevölkerung, Politik und Verwaltung erhöht die Transparenz des Planungsprozesses und die Akzeptanz der vorgeschlagenen Maßnahmen.

### 1.3 Besondere Planungsziele für Biberach

Die Stadt Biberach mit ihren Ortsteilen ist in erheblichem Umfang von Umgebungslärm betroffen, da das Gemeindegebiet von drei Bundes- und vier Landesstraßen durchschnitten wird. Hinzu kommen trotz der Umfahrung der B 30 weitere Kreis- und Gemeindestraßen im Stadtkern mit sehr hohen Verkehrsbelastungen sowie die Bundesbahnstrecke. Die durch den Straßenverkehr verursachten Lärmemissionen stehen im Vordergrund der Lärmaktionsplanung der Stadt Biberach.

Die Südbahn Ulm-Friedrichshafen muss in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung nicht mit erfasst werden. Die Lärmkartierung des Schienenverkehrs und die Ermittlung der Betroffenzahlen obliegen dem Eisenbahnbundesamt und kann dort eingesehen werden<sup>7</sup>.

Die Lärmschwerpunkte innerhalb dieser kartierten Strecken werden dargestellt. Die Stadt Biberach verfolgt mit dem Lärmaktionsplan das Ziel eines Umgebungslärmschutzes entsprechend den übergeordneten Planungszielen der Umgebungslärmrichtlinie und ihrer Umsetzung in das deutsche Immissionsschutzrecht. Gemindert werden soll vor allem der Straßenverkehrslärm an diesen Straßenzügen, soweit Wohnnutzung oder empfindliche Nutzungen davon betroffen sind.

In den untersuchten Bereichen existiert nur in Mettenberg eine aktive Lärmschutzanlage in Form eines Lärmschutzwalles. Dieser 4,0 m hohe Wall wurde parallel zum Bau des Baugebietes Klotzholzäcker hergestellt.

---

<sup>7</sup> siehe Homepage des EBA;  
[https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm\\_an\\_Schienenwegen/Laermkartierung/Laermkartierung\\_node.html#doc1528304bodyText1](https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Laermkartierung_node.html#doc1528304bodyText1)

## 2 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG

### 2.1 Lärmkarten Straßenverkehr

Die Berechnungsergebnisse sind in Form von Lärmkarten grafisch dargestellt. Die Berechnungen zu den beiliegenden Rasterlärmkarten basieren auf den seit 01.01.2019 geltenden Berechnungsmethoden für den Umgebungslärm, hier explizit: BUB (Berechnungsmethode für den Umgebungslärm von bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) und sind infolge von verschiedenen Berechnungsverfahren nur sehr beschränkt direkt mit in Deutschland vorhandenen Grenz- und Richtwerten vergleichbar. Die Unterschiede in den Lärmpegeln nach EU-Umgebungslärmrichtlinie und nach nationalen Vorschriften liegen in unterschiedlichen Berechnungszeiträumen und Abschlägen.

- Isophonenlinienpläne für den Straßenverkehr in den Zeitbereichen  $L_{DEN}$  und  $L_{Night}$

Anlage 1a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{DEN}$

Anlage 1b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{Night}$

Anlage 2a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{DEN}$

Anlage 2b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{Night}$

- Gebäudelärmkarten für den Straßenverkehr

Anlage 3a Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{DEN}$

Anlage 3b Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{Night}$

Anlage 4a Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{DEN}$

Anlage 4b Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{Night}$

Bei den Gebäudelärmkarten für den Straßenverkehr wurde für die grafische Darstellung der höchste Fassadenpegel eines Gebäudes ermittelt und mit der Skalenfarbe des entsprechenden Pegelintervalls gefüllt.

- Zur Veranschaulichung wurden zusätzlich noch Rasterlärmkarten mit ergänzten Straßen unter 8.200 Kfz/24h erstellt:

Anlage Z-1a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{DEN}$

Anlage Z-1b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach  $L_{Night}$

Anlage Z-2a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{DEN}$

Anlage Z-2b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait  $L_{Night}$

## 2.2 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenheiten

Um aus den Ergebnissen der Lärmkartierung Maßnahmen für die Lärmaktionsplanung ableiten zu können, müssen die Rasterlärmkarten mit den Einwohnerzahlen kombiniert werden.

Auslösewerte der Lärmaktionsplanung sind die Belastungsschwellen, bei deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollten. In der Umgebungslärmrichtlinie sind keine Festlegungen zu diesen Werten enthalten, d. h. es sind keine Schwellwerte für die Erfordernis einer Lärmaktionsplanung definiert. Auch die nationale Gesetzgebung gibt keine Auslösekriterien vor.

Im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg vom 29.10.2018 zur Lärmaktionsplanung<sup>8</sup> werden Hinweise gegeben, wann und wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind. Danach sind zunächst alle kartierten Gebiete mit Betroffenen oberhalb von 55 dB(A)  $L_{DEN}$  und oberhalb von 50 dB(A)  $L_{Night}$  in der Pflicht eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Als Kartierungspflichtig werden jene Gebiete bzw. Orte betrachtet, die mehr als 50 Betroffene aufweisen. Laut der Statistik der Vorkartierung der LUBW ist dies für Biberach an der Riß der Fall. Auf jeden Fall sind dabei Bereiche mit hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen. Dies entspricht den Schwellwerten zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A)  $L_{DEN}$  und über 55 dB(A)  $L_{Night}$ . Vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A)  $L_{DEN}$  und mehr als 60 dB(A)  $L_{Night}$ .

---

<sup>8</sup> Quelle: [https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dat-eien/PDF/181029\\_Kooperationserlass\\_Laermaktionslanung\\_BW.pdf](https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dat-eien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionslanung_BW.pdf)

Tabelle 1 Bewertung von Pegelbereichen

Pegelbereich	Bewertung	Hintergrund der Bewertung
> 70 dB(A) L <sub>DEN</sub> > 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	sehr hohe Belastung	Sanierungswerte gem. VLärmSchR 97 können überschritten sein (Lärmsanierungswerte an bestehenden Straßen)
		Lärmbeeinträchtigungen, die im Einzelfall straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen auslösen können
65 - 70 dB(A) L <sub>DEN</sub> 55 - 60 dB(A) L <sub>Night</sub>	hohe Belastung	Vorsorgewerte gem. 16.BImSchV für Kerngebiete, Dorfgebiete und Mischgebiete können überschritten sein
		Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus
		kurzfristiger Handlungsbedarf zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdung bei 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts
< 65 dB(A) L <sub>DEN</sub> < 55 dB(A) L <sub>Night</sub>	Belastung/ Belästigung	Vorsorgewerte für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete gem. 16.BImSchV können überschritten sein (Neubau von Straßen)
		Lärmbeeinträchtigungen lösen bei Neubau und wesentlicher Änderung in o.g. Gebieten Lärmschutz aus
		Mittelfristiger Handlungsbedarf zur Prävention bei 62 dB(A) tags und 52 dB(A) nachts
		langfristig anzustrebender Pegel als Vorsorgeziel bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts

Im Hinblick auf die oben genannten qualitativen Bewertungsmaßstäbe relativiert sich aber die quantitative Definition von Auslösewerten. Letztlich kann die Definition und insbesondere die räumliche Abgrenzung der Lärmschwerpunkte nur unter Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls vor Ort durchgeführt werden.

### 2.2.1 EU-Einwohnerstatistik Straßenverkehr

Die nach der EU-Umgebungslärmrichtlinie geforderte Statistik über die Zahl der betroffenen Einwohner, Wohnungen, Krankenhäuser und Schulen kann der folgenden Tabelle 2 entnommen werden.

Tabelle 2 Betroffenheitsstatistik Biberach Stufe 3, Straßenverkehrslärm

Name	Pegelbereich in dB(A)	Einwohner		Anzahl Wohnungen		Anzahl Schulgebäude		Anzahl Krankenh.	
		L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>	L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>
Biberach	50 - 55	1800	800	900	400	14	1	5	2
Biberach	55 - 60	1000	500	500	300	2	1	2	0
Biberach	60 - 65	800	100	400	100	1	2	2	0
Biberach	65 - 70	500	0	200	0	1	0	2	0
Biberach	70 - 75	200	0	100	0	2	0	0	0
Biberach	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringschnait	50 - 55	100	0	100	0	0	0	0	0
Ringschnait	55 - 60	100	0	0	0	0	0	0	0
Ringschnait	60 - 65	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringschnait	65 - 70	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringschnait	70 - 75	0	0	0	0	0	0	0	0
Ringschnait	> 75	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Ermittlung der Anzahl der Wohnungen erfolgte auf Basis des Ansatzes der BEB (Berechnungsmethode zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) mit 2,1 Einwohner/ Wohnung. Dabei werden die Einwohnerzahlen nach der EU-Richtlinie auf die nächste Hunderterstelle auf- und abgerundet (100= zwischen 50 und 149; 0 = weniger als 50).

Da in der späteren Umsetzung nur die Räume bzw. Wohnungen zur lärmzugewandten Seite oder noch genauer gesagt, die Fassaden mit hohen Lärmbelastungen betrachtet werden, ist erfahrungsgemäß die tatsächliche Betroffenheit weniger als die Hälfte der o.g. Zahlen.

### 2.2.2 Hauptbelastungsbereiche / Lärmschwerpunkte

Zur weiteren Analyse der Betroffenheiten wurden Lärmschwerpunkte bzw. sog. Hot-Spot-Bereiche berechnet. Mit diesen werden Bereiche mit einer hohen Anzahl von Betroffenen in Verbindung mit hohen Lärmpegeln identifiziert.

Aus der Hot-Spot-Analyse können Lärmschwerpunkte identifiziert und die Priorisierung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt werden. Entsprechend der Information der LUBW ergeben sich sehr hohe Belastungen bei Lärmpegel  $L_{DEN} > 65$  dB(A) und bei  $L_{NIGHT} > 55$  dB(A). Kurzfristiges Ziel ist es deshalb, für diese Bereiche eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen.

Die Bewertung der Betroffenheit erfolgt im Kontext mit den örtlichen Gegebenheiten und unter Berücksichtigung der bauplanungsrechtlichen Ausweisung der betroffenen Flächen. Weitere Kriterien können herangezogen werden.

- Anteil der betroffenen Bevölkerung
- Mehrfachbelastungen
- Lärmbelastungen aus anderen Lärmquellen im Gemeindegebiet, die bei der bisherigen Kartierung nicht erfasst wurden.

Für die Bewertung der betroffenen Flächen sind die Darstellungen im Flächennutzungsplan zu beachten. Im Flächennutzungsplan wird die Verteilung von Gewerbestandorten und Wohnbauflächen ausgewiesen. Lärmprobleme lassen sich als örtlich abgrenzbare Bereiche unter Berücksichtigung der Schutzwürdigkeit des Gebiets, der Lärmpegel (Höhe der Belastung) und der Zahl der Belasteten identifizieren. Letztlich kann nur aufgrund der Umstände des Einzelfalls vor Ort eine Bewertung der Lärmsituation durchgeführt werden.

Als Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalysen und der qualitativen Einzelfallbewertung werden elf Lärmschwerpunkte in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung ermittelt (vgl. Anlage 5a bis 6b). Allen Lärmschwerpunkten ist gemein, dass der Straßenverkehrslärm die Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht an einzelnen Immissionspunkten übertrifft und gleichzeitig eine Konzentration von Betroffenen vorliegt. Die Abgrenzung der Lärmschwerpunkte erfolgt unter städ-

tebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologien zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärminderungsmaßnahmen machbar sind. Aus der Analyse ergeben sich folgende Lärmschwerpunkte, für die Maßnahmen konzipiert werden sollen (Verortung s. Abb. 4):

- Lärmschwerpunkt 1 "Ulmer Straße" (L 267)
- Lärmschwerpunkt 2 "Memminger Straße – Eselsberg" (B 465)
- Lärmschwerpunkt 3 "Bergerhauser Straße" (L 280)
- Lärmschwerpunkt 4 "Memminger Straße – Fliederweg" (B 465)
- Lärmschwerpunkt 5 "Waldseer Straße" (B 312)
- Lärmschwerpunkt 6a "Riedlinger Straße – Innenstadt" (B 312)
- Lärmschwerpunkt 6b „Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße“ (B 312)
- Lärmschwerpunkt 7 "Innenstadt – Südwest" (B 312) (Theaterstraße, Felsengartenstraße, Saulgauer Straße, Kolpingstraße)
- Lärmschwerpunkt 8 "Innenstadt Zeppelinring – Süd "
- Lärmschwerpunkt 9 "Innenstadt Nord" (B 465) (Bismarckring)
- Lärmschwerpunkt 10 "Ringschnait – Hauptstraße" (B 312)

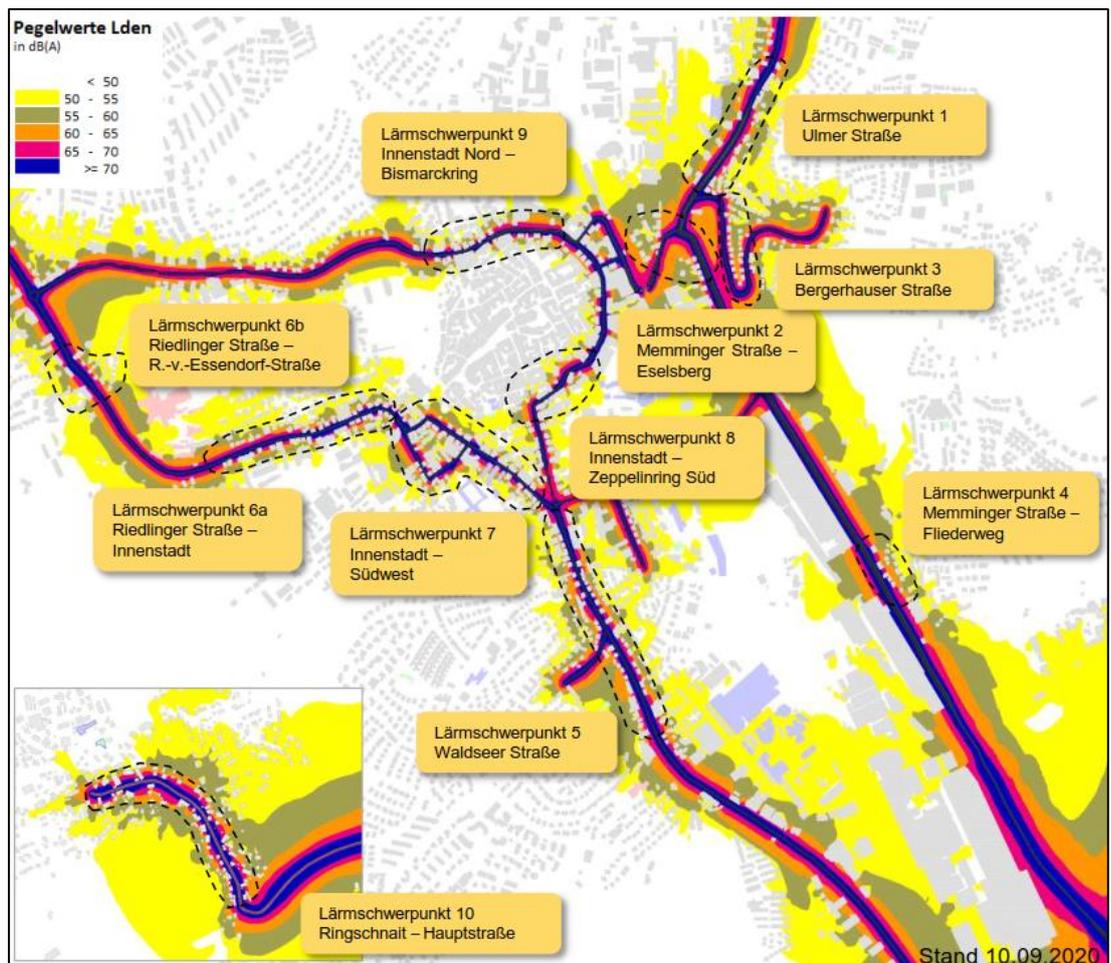


Abbildung 4 Übersicht der Lärmschwerpunkte

An den anderen Abschnitten ist laut Berechnung die Betroffenheit so gering, dass nach den Vorgaben des Umweltministeriums Baden-Württemberg für die Umsetzung der EU-Umgebungslärmrichtlinie keine Schwerpunktbereiche zu bilden sind.

Jeder Lärmschwerpunkt wird in Form eines Lageplans mit einer groben Abgrenzung, einer Beschreibung des Gebietes und der Nutzung und einer Kurzbeschreibung der Verkehrsdaten dargestellt. Da die Lärmschwerpunkte sich im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 nur unwesentlich geändert haben, werden diese im Folgenden nur knapp dargestellt.

### 2.2.2.1 Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)

Die Ulmer Straße ist in ihrer Bedeutung als Landesstraße eine wichtige Zufahrtstraße in die Innenstadt und übernimmt gleichzeitig die Funktion einer Tangente auf der östlichen Talseite. Es sind unterschiedliche Baugebiete vom Umgebungslärm der Straße betroffen.

Das Baugebiet "Im Öschle" (westlich der Ulmer Straße) liegt ca. 3 - 4 m unterhalb der Fahrbahn. Der Höhenunterschied wird durch eine schmale begrünte Böschung überwunden. Das Baugebiet wird geprägt durch Doppelhäuser und Reihenhausergruppen und lockert sich zur Kaimstraße zu Einzelhäusern auf. Besonders betroffen durch Umgebungslärm sind aufgrund des Höhenunterschiedes zur Straße die Wohnungen in den oberen Stockwerken in der Kaimstraße.

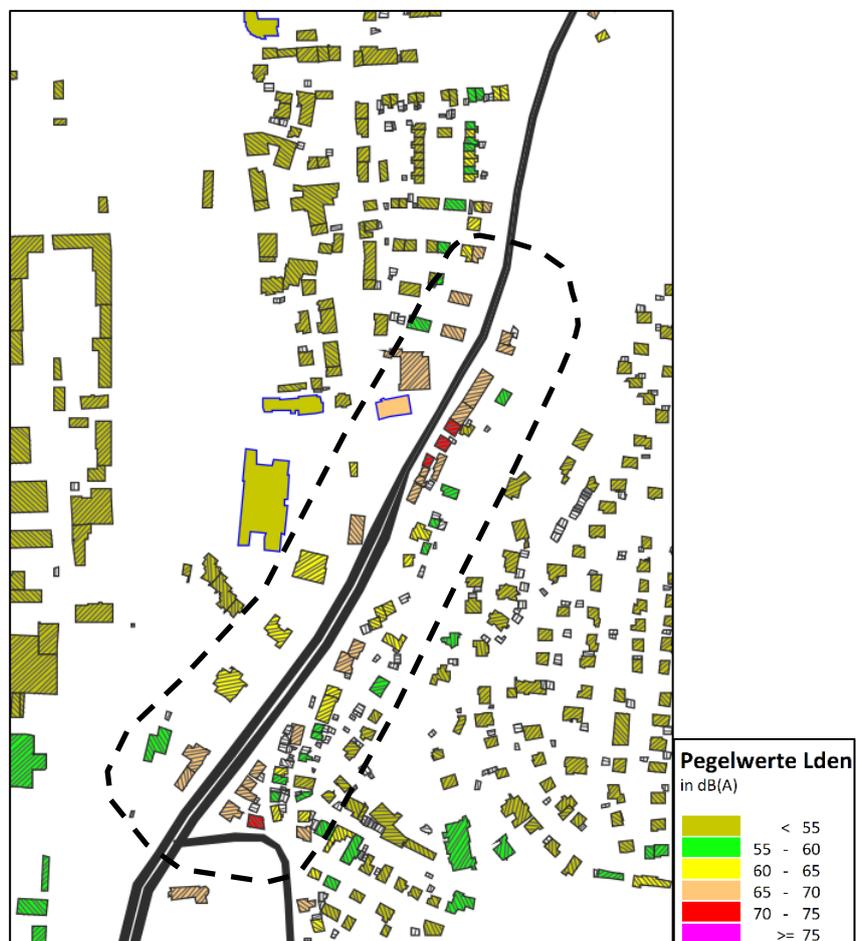


Abbildung 5

Lärmschwerpunkt Ulmer Straße

Das Baugebiet "Römerweg" grenzt leicht erhöht, östlich an die Ulmer Straße (L 267), nur über schmale Gehwege und Böschungen von der Fahrbahn getrennt. Weiter südlich grenzt auf der östlichen Straßenseite eine mehrgeschossige Straßenrandbebauung, nur über einen schmalen Geh-/Radweg von der Fahrbahn getrennt, an.

Das Baugebiet Uferstraße auf der westlichen Straßenseite besteht aus 6- bzw. 8-geschossigen Mehrfamilienhäusern. Besonders betroffen durch Umgebungslärm sind die Wohngebäude in der ersten Baureihe direkt an der Straße.

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 21.900 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: südlich Shell-Tankstelle 50 km/h; nördlich davon 60 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 18 m durch Böschung, Straße + Gehweg bzw. ca. 3 - 5 m nur über Gehweg getrennt
- Gebäude teilweise ca. 3 - 4 m tiefer gelegen als Ulmer Straße
- freie Strecke, Ampelanlagen sind bereits ab 22 Uhr abgeschaltet
- Im Lärmschwerpunkt 1 wurde auf der Ulmer Straße im Abschnitt südlich der Birkendorfer Straße 2014 ein lärmarmes Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut.

#### **2.2.2.2 Lärmschwerpunkt 2: Ulmer Straße – Memminger Straße (B 465) – Eselsberg**

Der Straßenzug Ulmer Straße / Memminger Straße ist eine wichtige Tangente auf der östlichen Talseite; als Weiterführung der B 465 über den "Eselsberg" übernimmt sie die Funktion eines Zubringers in die Innenstadt. Im Lärmschwerpunkt 2 handelt es sich vorrangig um Wohnbebauung aus der Gründerzeit (Areal Gerster-Kanalstraße) sowie im Areal Freiburger Straße / Rißstraße um Wohn-/Mischnutzung.



Abbildung 6 Lärmschwerpunkt 2 Ulmer Str. – Memminger Str. – Eselsberg

Das Baugebiet "Gerster - Kanalstraße" besteht aus 9 mehrgeschossigen Einzelvillen, die westlich an die Memminger Straße angrenzen, nur über schmale Gehwege und Vorgärten von der Fahrbahn getrennt. Das Baugebiet zwischen südlicher Freiburger Straße und Rißstraße besteht aus 6 mehrgeschossigen Gebäuden, die zum Wohnen oder als Büro genutzt werden. Besonders betroffen durch Umgebungslärm sind die Wohngebäude direkt an der B 465.

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 18.800 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand zum Fahrbahnrand ca. 5 - 8 m nur über Gehweg getrennt
- Ampel wird ab 22:00 Uhr abgeschaltet
- Im Lärmschwerpunkt 2 wurde auf der Memminger Straße und Ulmer Straße 2014 ein lärmarmes Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut.

### 2.2.2.3 Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße ( L 280)

Der Straßenzug Bergerhauser Straße ist eine Einfallstraße, die von den östlichen Hochlagen über eine enge Kurve ins Rißtal hinunterführt.

Der Lärmschwerpunkt 3 besteht aus einer Hangbebauung mit ein- bis zweigeschossigen Wohngebäuden, die östlich, südlich und westlich von der Bergerhauser Straße umfahren wird. Zusätzlich kommt es durch die Hanglage zu Umgebungslärm von der Memminger Straße. Die Gebäude sind nur über schmale Gehwege und Vorgärten von der Fahrbahn getrennt.

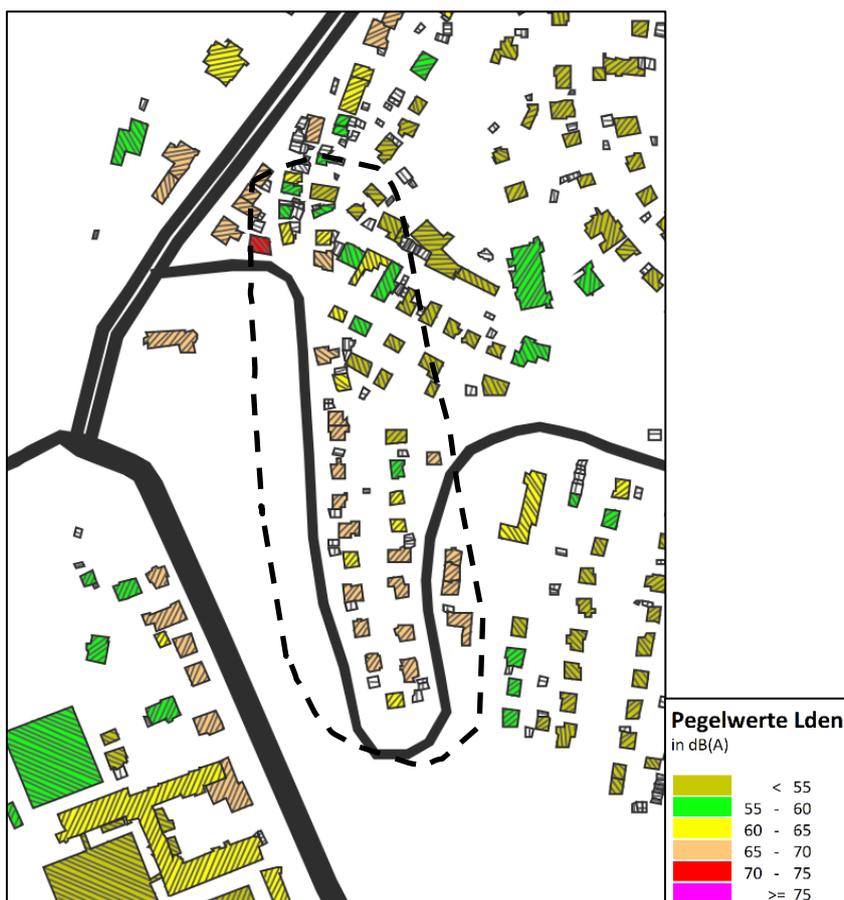


Abbildung 7 Lärmschwerpunkt Bergerhauser Straße

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 11.000 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h; Steigung mit ca. 6 %
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 5 - 8 m nur über Gehweg getrennt

- eine Bedarfsampel für Fußverkehr in Höhe der Landwirtschaftsschule

### 2.2.2.4 Lärmschwerpunkt 4: Memminger Straße (B 465) – Fliederweg

Die Memminger Straße ist eine wichtige Einfallstraße und Tangente auf der östlichen Talseite und übernimmt die Funktion eines Zubringers in die Innenstadt. Im Lärmschwerpunkt 4 handelt es sich um eine Wohnbebauung entlang der östlichen Straßenseite zwischen Fliederweg und Memminger Straße. Die Wohngebäude grenzen mit ihren Gärten an den gemeinsamen Geh-/und Radweg und die Fahrbahn. Besonders betroffen durch Umgebungslärm sind die Wohngebäude in der ersten Reihe direkt an der B 465.

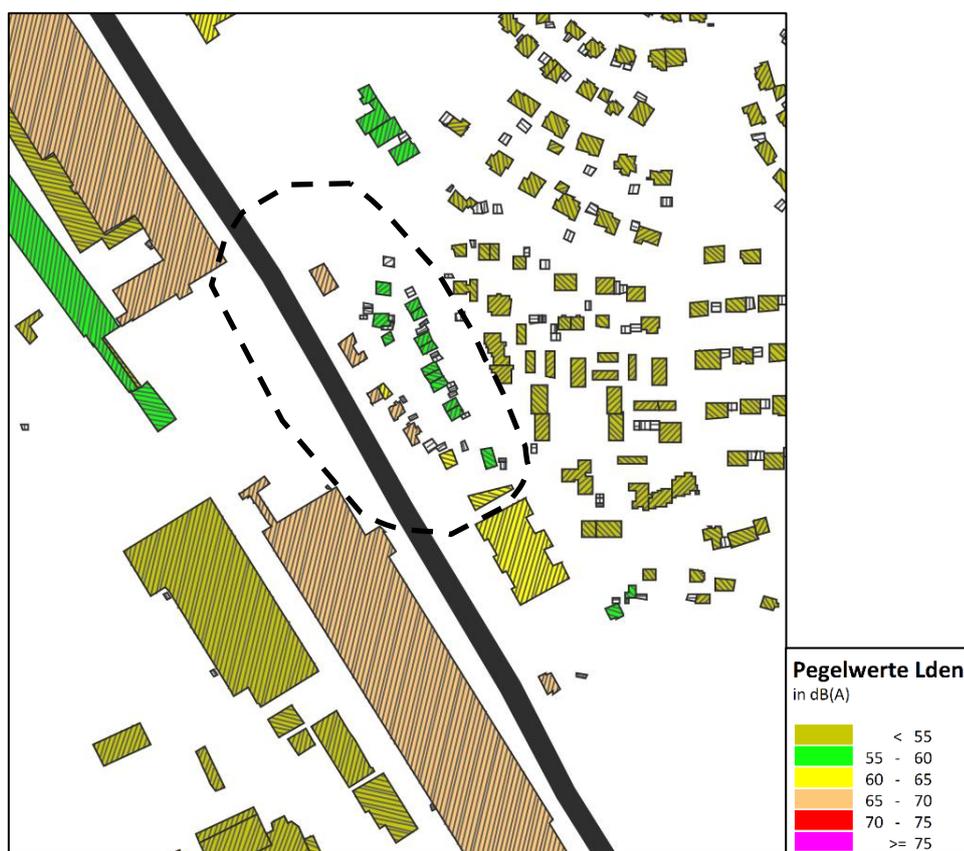


Abbildung 8 Lärmschwerpunkt 4 Memminger Straße – Fliederweg

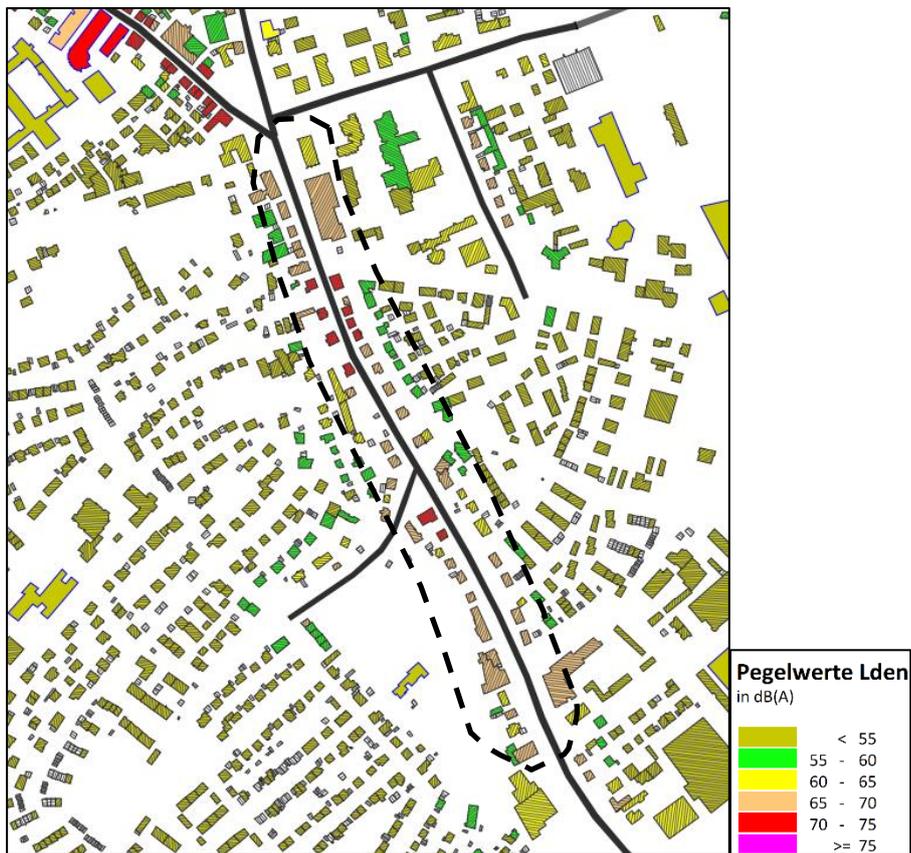
Kurzbeschreibung:

### Lärmaktionsplanung Stufe 3

- Verkehrsbelastung: ca. 15.000 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 13 - 17 m, nur über Geh-/Radweg und Grünstreifen getrennt
- LSA wird ab 21:00 Uhr abgeschaltet

#### **2.2.2.5 Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B 312)**

Die Waldseer Straße ist eine stark befahrene Einfall- und Durchfahrtsstraße auf der westlichen Talseite. Sie übernimmt die Funktion eines Zubringers in die Innenstadt. Im Lärmschwerpunkt 5 handelt es sich um eine gründerzeitliche Wohnbebauung auf beiden Straßenseiten zwischen Königsbergallee und Rißegger Straße. Die Wohngebäude stehen teilweise direkt am Geh- und Radweg oder grenzen mit ihren Vorgärten an. Besonders betroffen durch Umgebungslärm sind die Wohngebäude in der ersten Reihe direkt an der B 312.



kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 16.000 - 20.200 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 4 - 6 m; ca. 13 - 16 m, nur über Geh-/Radweg und Grünstreifen getrennt
- Die Ampelanlagen werden ab 22:00 Uhr abgeschaltet; Ampelanlage Kreuzung Königsbergallee im Dauerbetrieb
- SMA 8 nördlich Einmündung Mühlweg und südlich Angerweg

### 2.2.2.6 Lärmschwerpunkt 6a: Riedlinger Straße – Innenstadt (B 312)

Die Riedlinger Straße ist eine stark befahrene Einfallstraße in die Innenstadt und auch eine Durchfahrtsstraße. Im Lärmschwerpunkt 6a handelt es sich um eine mehrgeschossige Straßenrandbebauung, vorrangig mit Wohnnutzung. Die Wohngebäude werden meist nur durch einen schmalen Geh-/ Radweg bzw. Vorgarten von der Fahrbahn getrennt.

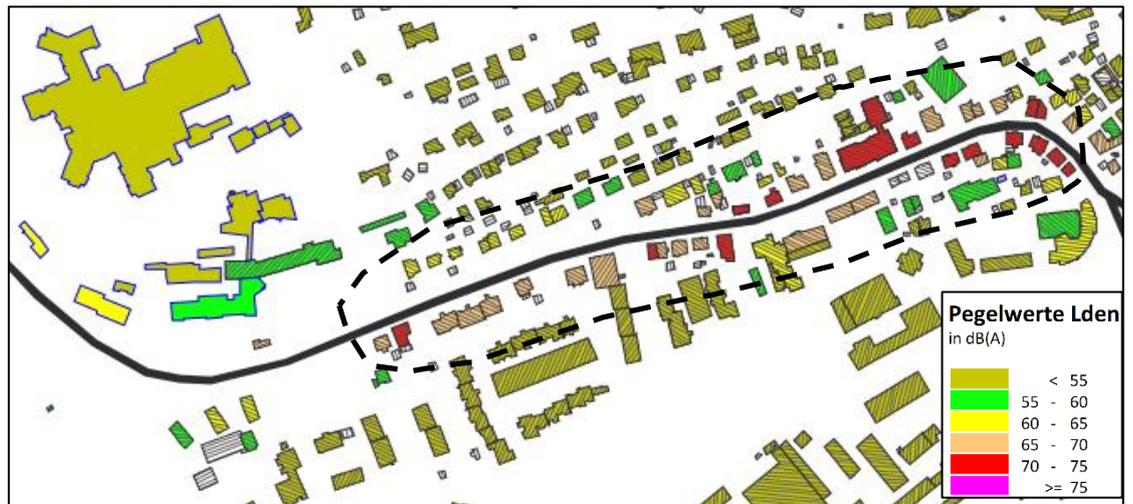


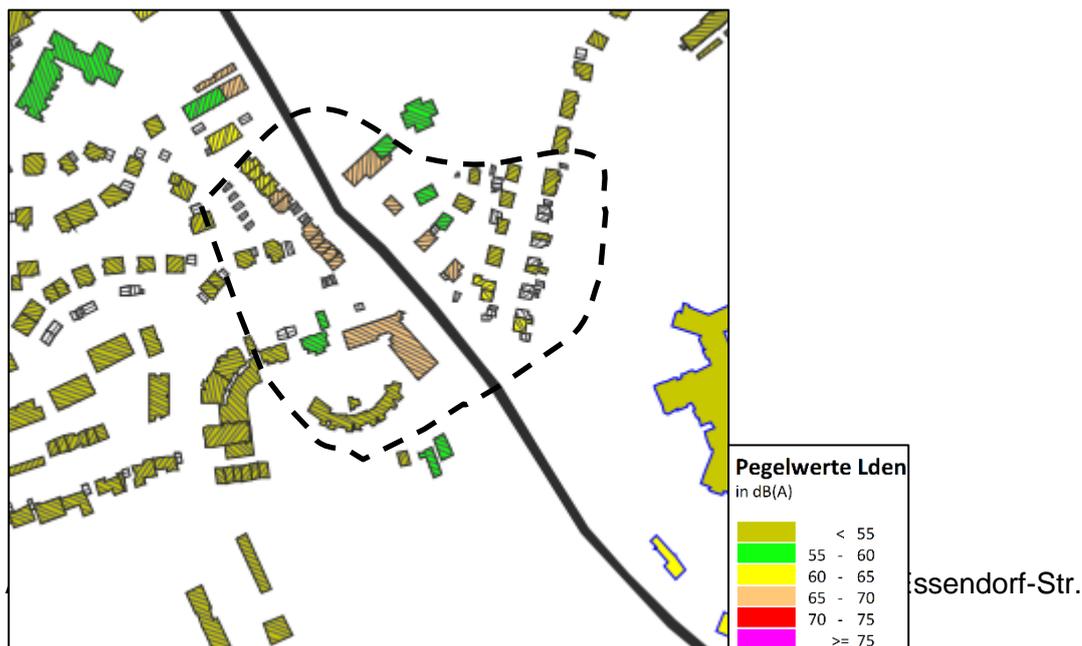
Abbildung 10 Lärmschwerpunkt 6a Riedlinger Straße – Innenstadt

### Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 14.600 – 17.400 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h östlich Riedlinger Str. 53
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand größtenteils nur über Geh-/Radweg getrennt; ca. < 3,0 m, teilweise noch Vorgärten mit zusätzlich ca. 4 - 6 m
- keine Ampelanlagen
- SMA 8 im Abschnitt Steigmühlstraße – Höhe Riedlinger Straße 53 (beide Fahrrichtungen)

### 2.2.2.7 Lärmschwerpunkt 6b: Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße (B 312)

Der Lärmschwerpunkt „Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf- Straße" umfasst einen ca. 200 m langen Straßenabschnitt an der B 312 in Höhe der Ziegelhausstraße und Ritter-von-Essendorf-Straße.



Im Lärmschwerpunkt 6b handelt es sich um eine von der Straße zurückgesetzte Wohnbebauung. Dieser in der Lärmaktionsplanung 2. Stufe noch nicht vorhandene Lärmschwerpunkt resultiert aus der Absenkung des Betroffenheitswertes von 70/60 dB(A) auf 65/55 dB(A) sowie der hohen Anzahl der Einwohner in der Wohnanlage „Mehr-Generationen-Wohnen“.

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 16.900 Kfz/Tag;
- Geschwindigkeit: 50 km/h

### 2.2.2.8 Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B 312)

Der Lärmschwerpunkt "Innenstadt Südwest" umfasst die Einbahnstraßenabschnitte der Theaterstraße, Felsengartenstraße, Saulgauer Straße sowie die gesamte Kolpingstraße.

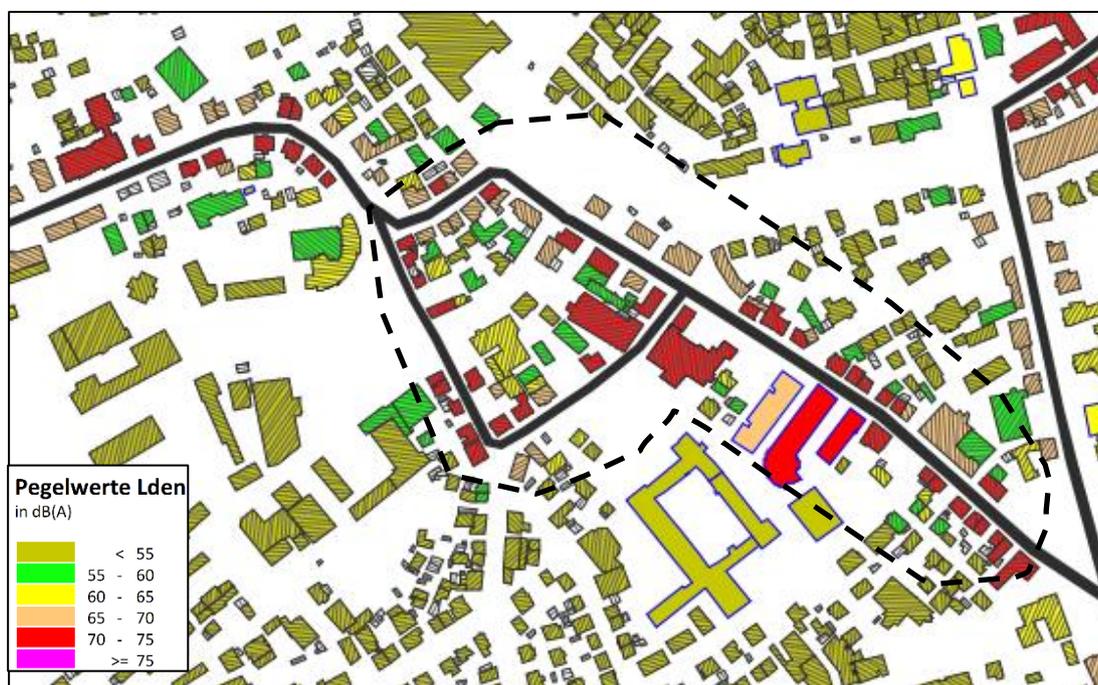


Abbildung 12 Lärmschwerpunkt 7 Innenstadt – Südwest

Im Lärmschwerpunkt 7 handelt es sich vorrangig um eine Straßenrandbebauung mit Wohn- oder Geschäftsnutzung. Die Gebäude werden meist nur durch schmale Gehweg oder kombinierte Geh-/Radwege von der Fahrbahn getrennt.

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße Einrichtungsverkehr ca. 12.000 Kfz/Tag; Zweirichtungsverkehr ca. 17.400 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. < 3,0 m
- keine Ampelanlagen
- Im Lärmschwerpunkt 7 wurde auf folgenden Abschnitten ein lärmarmes Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut: Felsengartenstraße im Abschnitt Wolfentalstraße – Saulgauer Straße; in der Saulgauer Straße im Abschnitt Felsengartenstraße – Kolpingstraße; in der Kolpingstraße südlich der Martin-Luther-Straße

### 2.2.2.9 Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd

Der Lärmschwerpunkt Innenstadt – Zeppelinring-Süd umfasst die Bebauung entlang des südlichen Zeppelinrings und die Waldseer Straße 3 (Kino).



Abbildung  
13

Lärmschwerpunkt 8 Innenstadt – Zeppelinring-Süd

Im Lärmschwerpunkt 8 handelt es sich um eine Straßenrandbebauung entlang des Zeppelinrings. Die Wohngebäude werden nur durch schmale Gehwege von der Fahrbahn getrennt.

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Stadtstraße Zeppelinring ca. 11.900 Kfz/Tag, Waldseer Straße (zwischen Saudengasse und Zeppelinring) ca. 14.600 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand größtenteils  $\leq 3$  m

- Keine Ampelanlagen

### 2.2.2.10 Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring

Der Bismarckring (B 465) ist Teil des Straßenrings um die Altstadt. Er übernimmt viele Nord-Süd-Verkehre und die Verbindung von westlicher und östlicher Talseite. Durch Bau und Inbetriebnahme der Nordwestumfahrung konnte das Kfz-Verkehrsaufkommen auf dem Bismarckring um fast 24 % verringert werden. Im Lärmschwerpunkt 9 handelt es sich um eine Straßenrandbebauung, mit vorrangig Geschäfts- und Büronutzung. Eine Wohnnutzung ist im westlichen Abschnitt vorhanden. Die Gebäude werden nur durch einen Gehweg von der Fahrbahn getrennt.



- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 15.000 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca.  $\leq 3,0$  m, nur über Gehweg getrennt
- Ampelanlagen werden ab 22:00 Uhr abgeschaltet
- SMA 8 auf dem Bismarckring östlich der Ehinger Straße

### 2.2.2.11 Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)

Die Hauptstraße in Ringschnait ist eine typische Ortsdurchfahrung im ländlichen Raum. Durch die Verkehrsbedeutung der B 312 als West-Ost-Tangente weist die Ortsdurchfahrt einen hohen LKW-Anteil von über 12 % auf. Im Lärmschwerpunkt 10 sind vorrangig Wohngebäude mit einem Abstand von < 3,0 m bis 15 m bzw. landwirtschaftliche Gebäude betroffen. Die Gebäude werden nur durch einen schmalen Gehweg bzw. private Gärten von der Fahrbahn getrennt.

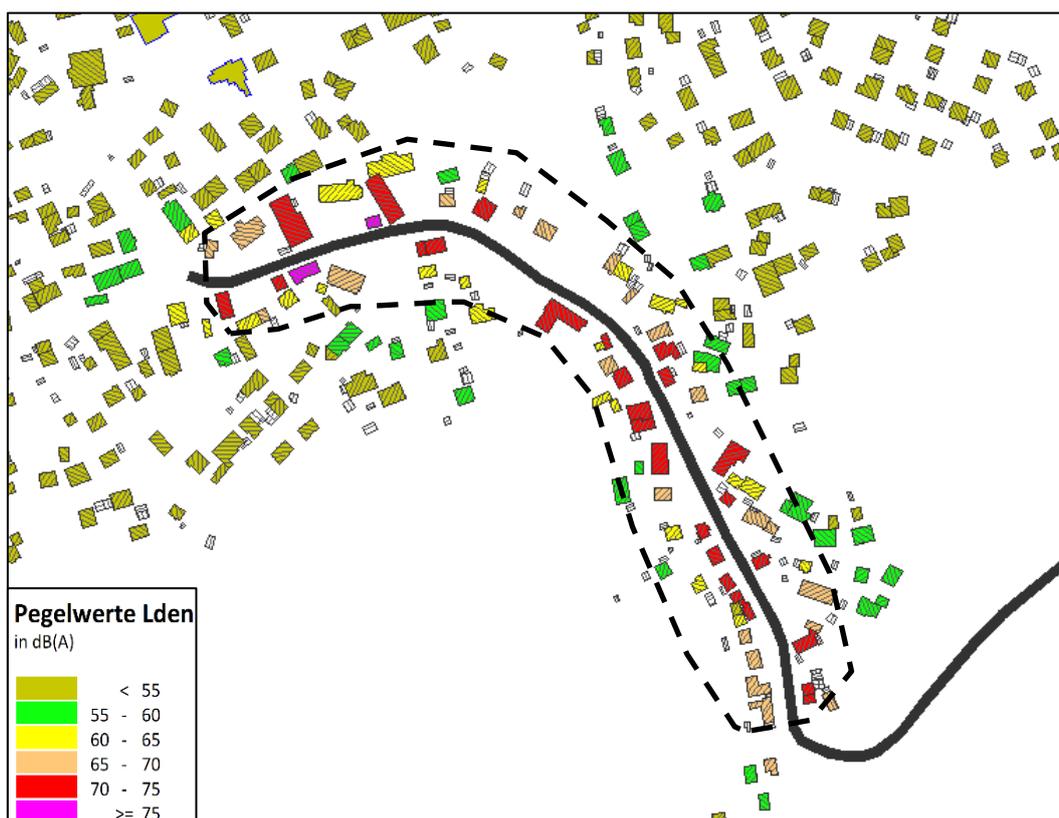


Abbildung 15 Lärmschwerpunkt 10 Ringschnait – Hauptstraße

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 12.500-13.600 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand teilweise < 3,0 m, nur über Gehweg getrennt, bzw. ca. 8-15 m
- eine Bedarfsampel für Fußverkehr
- SMA 8 in der Ortsdurchfahrt

### **3 BEREITS DURCHGEFÜHRTE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN UND – PROGRAMME**

In Biberach wurde in den letzten Jahren bereits eine Vielzahl von Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung umgesetzt. Vielfältige städtebauliche und verkehrliche Planungen wurden unter besonderer Berücksichtigung schalltechnischer Aspekte erarbeitet. Hierbei ist zwischen ausschließlich lokal wirkenden Maßnahmen und Konzepten/Maßnahmen mit nur bedingt lokal zuordenbaren Wirkungszusammenhängen zu unterscheiden.

Folgende Zusammenstellung zeigt beispielhaft die Vielzahl kommunaler Maßnahmen mit lärmmindernder Wirkung auf:

- Im Rahmen der Neuausweisung von Wohnbaugebieten wird darauf geachtet, dass die Erschließungsstraßen im Wohngebiet als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden.
- Die Nordwestumfahrung (NWU) konnte im Juni 2013 für den Verkehr freigegeben werden. Der Bau der NWU dient u.a. auch der Entlastung der innerstädtischen Straßen und somit der Lärminderung in der Innenstadt. Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 konnte die Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduziert werden.
- Über verkehrlenkende Maßnahmen, z.B. Einschränkungen des Durchgangsverkehrs von Schwerlastzügen kann nach Ausbau des „Aufstiegs B 30“ langfristig eine Entlastung erreicht werden.
- Die Stadt Biberach hat ein Parkleitsystem mit dynamischer Anzeige der freien Stellplätze eingerichtet, um den Park-Such-Verkehr und somit Straßenlärm zu reduzieren.
- Geschwindigkeitskontrollen mobil und stationär sowie dynamische Geschwindigkeitsanzeigen für Tag- und Nacht
- Grüne Welle der Ampelanlagen (LSA) zur Verstetigung des Verkehrsflusses; Ausschaltung der Ampelanlagen in den Nachtstunden . An zwei Kreuzungen (Königsbergallee / Waldseer Straße und Königsbergallee / Rollinstraße) bleiben aus Sicherheitsgründen die Lichtsignalanlagen 24 h durchgehend angeschaltet.

### Lärmaktionsplanung Stufe 3

- Die Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h nachts konnte in der Waldseer Straße / Kolpingstraße / Riedlinger Straße / Felsengartenstraße / Saulgauer Straße und auf der Ortdurchfahrt in Ringschnait bereits eine Verringerung der Lärmbelastungen erreichen, ebenso die Verlängerungen der Tempo-50-Zonen in der Memminger Straße in Richtung Süden und in der Ulmer Straße Richtung Norden.

#### Aktive Lärmschutzbauwerke:

In den untersuchten Straßenabschnitten ist als aktiver Lärmschutz nur ein Lärmschutzwall als östliche Begrenzung zur Abschirmung des Neubaugebietes Klotzholzacker in Mettenberg zur B 30 angelegt worden.

#### Sonstige Lärmschutzmaßnahmen:

In den Jahren 1987 –97 hat in Biberach schwerpunktmäßig die Lärmsanierung mit passiven Schallschutzmaßnahmen stattgefunden. Seit 1987 konnten für den Austausch von Schallschutzfenstern Fördermittel beantragt werden. An diesem Programm haben Eigentümer an der B 465, B 312, L 267 und der L 273 teilgenommen.

### **Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2**

Die folgenden Maßnahmen (2. Spalte) wurden im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes im Lärmaktionsplan der Stufe 2 für die Stadt Biberach vorgeschlagen. In Spalte 3 ist der Umsetzungsstand in Stichworten beschrieben:

Tabelle 3 Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2

Lärmschwerpunkt	Maßnahme	Umsetzungsstand
Hauptstraßennetz generell	kontinuierliche Geschwindigkeitskontrollen insbesondere im Nachtzeitraum	der Bau zusätzlicher stationärer Anlagen konnte nicht umgesetzt werden
LSP 1 Ulmer Straße (L 267)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 50 km/h  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	umgesetzt  weitgehend umgesetzt: südlich der Birkendorfer Straße
LSP 2 Ulmer Straße (L 267) – Memminger Straße (B 465) - Eselsberg	Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	umgesetzt
LSP 3 Bergerhauser Straße (L 280)	Zurückstellung von Maßnahmen an diesem Lärmschwerpunkt mit weiterer Beobachtung  langfristig: Neubau der Verbindungsstraße zwischen L 267 und L 280	-  Neubau im Investitionsprogramm mittelfristig vorgesehen
LSP 4 Memminger Straße (B 465) - Fliederweg	Errichtung einer Lärmschutzwand mit Zustimmung der Eigentümer  Rücknahme der Geschwindigkeitserhöhung; innerorts durchgängig von 70 auf 50 km/h  falls keine Zustimmung zur Lärmschutzwand erreicht wird: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	-  umgesetzt, nördlich Einmündung Theodor-Heuss-Straße nur noch 50 km/h  SMA 8 bisher nur nördlich an LSP 4 angrenzend
LSP 5 Waldseer Straße (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt  teilweise umgesetzt: SMA 8 nördlich Einmündung Mühlweg und südlich Angerweg
LSP 6 Riedlinger Straße (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt: östlich Riedlinger Str. 53  SMA 8 westlich Riedlinger Straße 53 eingebaut
LSP 7 Innenstadt Südwest (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt  SMA 8 in Teilabschnitten umgesetzt: Saulgauer Straße; Kolpingstraße südl. M.-Luther-Str.

Lärmschwerpunkt	Maßnahme	Umsetzungsstand
LSP 8 Innenstadt / Zeppelinring - Süd	Zurückstellung von Maßnahmen an diesem Lärmschwerpunkt mit weiterer Beobachtung	-
LSP 9 Innenstadt Nord / Bismarckring (B 465)	Reduzierung der Geschwindigkeit nachts auf 30 km/h (kurzfristig)  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	zurückgestellt  teilweise umgesetzt: SMA 8 östlich der Ehinger Straße bis Zeppelinring
LSP 10 Ringschnait – Hauptstraße (B 312)	Neubau Umfahrung Ringschnait  kurzfristig: Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h  Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichem Bedarf; Raumordnungsverfahren abgeschlossen; Planfeststellung in Vorbereitung  teilweise umgesetzt für Nachtzeitraum  umgesetzt

Die Umsetzung von einem Großteil der genannten Maßnahmen wurde bereits abgeschlossen. Dies ist zu begrüßen und wird die Lärmsituation in den betroffenen Bereichen entspannen. Diese Maßnahmen werden im Lärmaktionsplan der Stufe 3 daher nicht erneut aufgegriffen. Für die aktuelle Stufe 3 werden daher lediglich weitergehende und begleitende Maßnahmen vorgeschlagen, bzw. Maßnahmen erneut aufgegriffen.

#### 4 MAßNAHMENKONZEPT LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 3

Das Kernelement des Lärmaktionsplans (LAP) ist der Maßnahmenkatalog, in den zu Anfang des Verfahrens mögliche Lärminderungsmaßnahmen zur Prüfung aufgenommen werden. Dabei sollten Maßnahmen von hoher Effizienz und Akzeptanz im Vordergrund stehen. Alle Maßnahmen sollen am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ausgerichtet sein: Sie müssen angemessen und erforderlich sein, zielführend sowie rechtlich zulässig sein. Während verkehrsrechtliche Maßnahmen oder aktive und passive bauliche Maßnahmen kurz- bis mittelfristig zu einer Lärmreduzierung führen können, wirken die organisatorisch/ planerischen Maßnahmen wie z.B. Verlagerung der

Mobilität auf ÖPNV und Radverkehr sowie die Beschaffung leiserer städtischer Fahrzeuge eher langfristig.

Das Maßnahmenkonzept zur Lärminderung beinhaltet Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung und -überwachung, Maßnahmen zur Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge sowie perspektivische Maßnahmen des Straßenbaus, welche überwiegend bereits im Lärmaktionsplan der Stufe 2 vorgestellt wurden. Die Maßnahmen sind Inhalt des Verfahrens mit Beteiligung der Öffentlichkeit und Fachbehörden im weiteren Verfahren zum Lärmaktionsplan 3. Stufe.

### **4.1 Auswahl der einzelnen Maßnahmen**

Da die Maßnahmen im Lärmaktionsplan der Stufe 2 bereits detailliert auf ihre Wirkung hin mit Blick auf das Planungsziel – Verbesserung der Lärmsituation – analysiert wurden, werden die geeigneten und bisher nicht umgesetzten Maßnahmen an den einzelnen Lärmschwerpunkten im Folgenden lediglich kurz aufgezeigt.

Nichtsdestotrotz müssen auch die weiteren Belange, die durch die Realisierung der Maßnahmen betroffen werden, in den Blick genommen werden: Für jeden Lärmschwerpunkt sind die einzelnen Schutzmaßnahmen so zu bestimmen, dass sämtliche, im Einzelfall entgegenstehenden Interessen austariert werden. Dabei sind insbesondere die folgenden allgemeinen Abwägungsgrundsätze zu beachten:

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.
- Je höher die Belastung lärm betroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.
- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).

- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

#### **4.1.1 Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarter Asphaltarten nördlich der Birkendorfer Straße: am Lärmschwerpunkt 1 ist im Rahmen des nächsten Austauschs des Fahrbahnbelages die heutige Deckschicht durch einen lärmoptimierten Asphalt zu ersetzen.
- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Aufstieg B 30, Querspange L 280 – L 267 (Blosenberg) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

#### **4.1.2 Lärmschwerpunkt 2: Ulmer Straße (L 267) – Memminger Straße (B 465) – Eselsberg**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Aufstieg B 30, Querspange L 280 – L 267 (Blosenberg) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

#### **4.1.3 Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße (L 280)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarter Asphaltarten: Am Lärmschwerpunkt 3 ist im Rahmen des nächsten Austauschs des Fahrbahnbelages die heutige Deckschicht durch einen lärmoptimierten Asphalt zu ersetzen.
- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Aufstieg B 30, Querspange L 280 – L 267 (Blosenberg) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

Es handelt sich um einen Lärmschwerpunkt mit geringen Betroffenenzahlen und andererseits um eine Landesstraße mit steigender Verkehrsbedeutung, da der Wohnungsbauschwerpunkt Talfeld ausgebaut wird. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags kann als Maßnahme an der Quelle des Straßenverkehrslärms den

Umgebungslärm mindern und Betroffenheiten verringern. Dem entgegen stehen jedoch die Nachteile von lärmoptimierten Asphalten (höhere Kosten, geringere Haltbarkeit, problematisch beim Einbau von Kurven und starken Steigungen in Kreuzungsbereichen). Maßnahmen an anderen Lärmschwerpunkten mit höheren Betroffenenzahlen sind deshalb vorrangig zu bewerten. In der Abwägung ist daher abzuwarten, wie sich die Straßenplanung weiterentwickelt und wie die Erfahrungen mit LOA in den stärker belasteten Schwerpunkten sind.

#### **4.1.4 Lärmschwerpunkt 4: Memminger Straße (B 465) – Fliederweg**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Am Lärmschwerpunkt 4 ist vorrangig eine Lärmschutzwand mit 3,5 m Höhe in Höhe der Wohnbebauung Fliederweg zu errichten. Hierfür ist die Zustimmung aller betroffenen Eigentümer erforderlich, da diese Lärmschutzwand nur auf den privaten Grundstücken errichtet werden kann.
- Mittelfristig ist der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts für den Fall des Austauschs des bestehenden Fahrbahnbelags, spätestens jedoch nach Ablauf dessen Lebensdauer. Der einzubauende Asphalt muss dem dann neuesten Stand der Technik entsprechen und mit verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken. SMA 8 beginnt aktuell erst nördlich der Wohnbebauung.

#### **4.1.5 Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B312)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarmer Asphaltarten Waldseer Straße zwischen der Einmündung Mühlweg und dem Angerweg
- Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber
- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Die Einführung eines LKW-Verbotes in der Waldseer Straße ist erst langfristig weiter zu verfolgen, wenn durch den Neubau des Aufstiegs B 30 (großräumige Ausweichstrecke) oder durch aktiven Lärmschutz sichergestellt ist, dass andere Lärmschwerpunkte nicht über die Handlungswerte von 70/60 dB(A)  $L_{Den}$  /  $L_{night}$  belastet werden.

### **4.1.6 Lärmschwerpunkt 6a: Riedlinger Straße – Innenstadt (B312)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarmen Asphaltarten im Zuge von Belagsanierungen im Abschnitt östlich Gebäude Nr. 53
- Geschwindigkeitsreduzierung, Ausweitung nach Westen, 30 km/h auch tags
- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Die Auswirkungen eines Verbotes für Schwerverkehr können nur abgeschätzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass eine positive Wirkung nur bei permanenter Kontrolle möglich sein wird, da aufgrund der Zufahrt zum Gewerbegebiet Wolfental und zur Innenstadt ein Schwerverkehr für Anlieger weiterhin zulässig sein muss.

### **4.1.7 Lärmschwerpunkt 6b: Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße (B312)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarmen Asphaltarten im Zuge von Belagsanierungen im Abschnitt nördlich der Ziegelhausstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h nachts
- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr (siehe auch unter LSP 6a)

### **4.1.8 Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B312)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarmen Asphaltarten: Am Lärmschwerpunkt 7 ist in der Felsengartenstraße, der Theaterstraße und der Kolpingstraße (nördlich der M.-Luther-Straße) im Rahmen des nächsten Austauschs des Fahrbahnbelages die heutige Deckschicht durch einen lärmoptimierten Asphalt zu ersetzen.
- Geschwindigkeitsreduzierung tags
- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Die Auswirkungen eines Verbotes für Schwerverkehr können nur abgeschätzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass eine positive Wirkung nur bei permanenter

Kontrolle möglich sein wird, da aufgrund der Zufahrt zum Gewerbegebiet Wolfental und zur Innenstadt ein Schwerverkehr für Anlieger weiterhin zulässig sein muss.

#### **4.1.9 Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Einbau lärmarmen Asphaltarten: Am Lärmschwerpunkt 8 ist im Rahmen des nächsten Austauschs des Fahrbahnbelages die heutige Deckschicht durch einen lärmoptimierten Asphalt zu ersetzen.
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h

#### **4.1.10 Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Um die Lärmsituation vor Ort zeitnah zu verbessern, ist als vorübergehende Sofortmaßnahme die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den betroffenen Abschnitten des Bismarckrings auf 30 km/h zu beschränken.
- Am Lärmschwerpunkt "Innenstadt Nord Bismarckring" ist auf dem Bismarckring westlich der Einmündung Ehinger Straße im Rahmen des nächsten Austauschs des Fahrbahnbelages die heutige Deckschicht durch einen lärmoptimierten Asphalt zu ersetzen.

#### **4.1.11 Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)**

Mögliche Lärmschutzmaßnahmen:

- Neubau einer Ortsumfahrung der B 312 zur Verkehrsentslastung der Ortslage
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auch tags

Die Ortsumfahrung wurde in den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Das Planfeststellungsverfahren wird kurzfristig eingeleitet.<sup>9</sup> Die Ortsumfahrung reduziert die

---

<sup>9</sup> Quelle: Bundesverkehrswegeplan 2030; <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B312-G30-BW/B312-G30-BW.html>

Anzahl der stark Betroffenen, entlastet den gesamten Ortskern von Lärm und erreicht somit das Planziel. Diese Maßnahme ist daher vorrangig zu verfolgen.

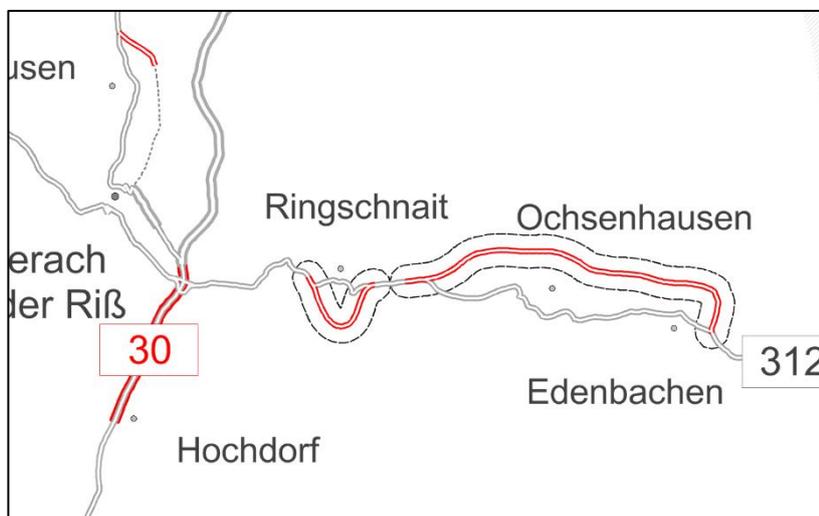


Abbildung 16  
Geplante Ortsum-

fahrung Ringschnait<sup>10</sup>

## 4.2 Begleitende Konzepte

Obwohl die Stadt bereits einige Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt bzw. beantragt hat (u.a. Geschwindigkeitsreduzierungen, SMA, Nordwestumfahrung, Aufstieg B 30), bedarf es **weitergehender / begleitender Maßnahmen**, die die Lärmsituation im gesamten Gemeindegebiet verbessern. Dazu dient eine nachhaltige und konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel und damit einhergehend die Reduzierung des Individualverkehrs, was für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorgeschlagen wird. Langfristig gesehen sollte daher der Ausbau des ÖPNV<sup>11</sup> und die Etablierung alternativer Mobilitätskonzepte in den Fokus genommen werden. Die im Folgenden aufgezählten Konzepte geben einen Überblick über den derzeitigen Planungsstand der Stadt Biberach.

### 4.2.1 Verkehrskonzept mit Ausbau eines Strategischen Netzes und begleitenden verkehrslenkenden Maßnahmen

<sup>10</sup> Ebd.

<sup>11</sup> inkl. Prüfung behindertengerechter Standards

Die Stadt Biberach ist ein prosperierendes, wirtschaftsstarkes Mittelzentrum mit einer großen Zahl von Einpendlern. Dies führt im Stadtgebiet zu einem hohen Verkehrsaufkommen, das bereits heute im Straßennetz zu den Hauptverkehrszeiten zu Überlastungen führt. Diese Situation wird sich bis 2035 aufgrund der Prosperität und den allgemeinen Entwicklungen nochmals deutlich verschärfen. Ziel der Verkehrsplanung ist daher ein strategisches, die Innenstadt vom Verkehr entlastendes, Straßennetz aufzubauen.

Zentrales Element dieses strategischen Netzes ist der von der Stadt Biberach, dem Landkreis, sowie der Gemeinde Warthausen geplante „Aufstieg B 30“.

Die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs und eine Stärkung des Umweltverbundes zur Vermeidung des prognostizierten „Verkehrsinfarktes“ sowie die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse sind in der Innenstadt nur unter der Voraussetzung möglich, dass der überörtliche und örtliche Durchgangsverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen soweit wie möglich aus der Innenstadt hinaus auf das „Strategische Netz“ gelenkt wird. Gleichzeitig ist die verkehrliche Wirksamkeit der Maßnahme abhängig von der Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen. Berechnungen zeigen, dass es mit einem Paket an verkehrslenkenden Maßnahmen möglich ist, eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf das strategische Netz zu erreichen. Hierdurch könnten die Innenstadt und deren Bewohner spürbar entlastet und eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

Folgende verkehrsplanerischen Ziele sollen erreicht werden:

- Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt
- Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität – Stichwort „Mobilitätswende“, Stärkung des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fußverkehr)
- Erhaltung der Leistungsfähigkeit stark belasteter Verkehrsknoten und Streckenabschnitte
- Sicherung der Erreichbarkeit der Innenstadt für den Ziel- und Quellverkehr
- Aufwertung von innerörtlichen Straßenzügen und Freiräumen
- Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse in der Innenstadt, Entlastung der Lärmschwerpunkte
- Vermeidung von Ausweichverkehren
- Förderung eines stetigen Verkehrsablaufs auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau

Der Gemeinderat der Stadt Biberach hat am 25.05.2020 beschlossen den Planungsfall A+ mit Realisierung der geplanten Gemeindeverbindungsstraße Blosenberg, des Aufstiegs der Nordwestumfahrung zur B 30 sowie die Umsetzung flankierender verkehrlenkenden Maßnahmen im Verkehrskonzept weiter zu verfolgen.

Die verkehrlenkenden Maßnahmen führen zu einer leichten Verkehrszunahme auf dem Aufstieg B 30 bzw. der GV Blosenberg, aber einer starken Bündelung des Verkehrs auf der NWU vor allem in der Talquerung. Auch auf der Memminger Straße (Lärmschwerpunkt Bereich Gerster) wird mit weiteren 3.600 Kfz/Tag die Zunahme deutlich spürbar.

Wie beabsichtigt werden Innenstadtring und der Straßenzug der B 312 massiv entlastet. Dadurch können in diesen Straßenzügen Maßnahmen für den Umweltverbund umgesetzt, die Lärmbelastung reduziert und sowohl Wohnumfeld als auch die Straßenräume aufgewertet werden.

Bei dem Szenario Planungsfall A+ bleiben die zu erwartenden, jedoch nur schwer zu prognostizierenden positiven Effekte durch eine Stärkung des Umweltverbundes außen vor. Das Verkehrsumlegungsmodell verteilt bei den unterschiedlichen Szenarien

den prognostizierten KFZ-Verkehr auf das zu Grunde gelegte Verkehrsnetz. Es berücksichtigt kein, durch das Netzangebot ausgelöstes, geändertes Verkehrsverhalten. Das heißt für den Planungsfall A+, dass, obwohl sich die Bedingungen für den ÖPNV, den Radfahrer oder den Fußgänger deutlich verbessern, in diesem Szenario keine Veränderung im Mobilitätsverhalten abgebildet wird.

Ob eine Verkehrswende in Biberach tatsächlich gelingen kann, wird jedoch auch maßgeblich von der Attraktivität des Umweltverbunds abhängen.

In weiteren Planungsfällen A+ mit Stärkung des Umweltverbundes 10 % / 20 % wird daher auch eine veränderte Verkehrsmittelwahl im Binnenverkehr berücksichtigt. In der Folge sind weniger Kfz-Fahrten (10 % / 20 %) im Netz zu verteilen. Die Modellrechnungen zeigen, dass eine Stärkung des Umweltverbundes um 10 % bzw. 20 % zu einer flächendeckenden Entlastung nicht nur des innerörtlichen, sondern auch des strategischen Verkehrsnetzes führen wird und somit im Straßennetz auch zu einem verbesserten Verkehrsfluss beiträgt.

#### **4.2.2 Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und Mobilitäts\_HUB**

Das Bahnhofsumfeld einschließlich des zentralen Omnibusbahnhofs (ZOB) weist derzeit städtebauliche und funktionale Mängel auf. Das Bahnhofsumfeld soll daher auf der West- und Ostseite neu geordnet werden. Auf Basis einer Analyse wurden funktionale Zielvorgaben definiert, die in ein städtebauliches Zielkonzept einfließen und eine städtebauliche Rahmenplanung mit Neubau eines zweiten ZOB's für den Regionalbusverkehr, Neuordnung des Bahnhofsumfeldes und Neubau eines Parkhauses zur Neuordnung und Reduzierung oberirdischer Parkplatzflächen entwickelt. Mit dem Begriff „Mobilitäts\_HUB“ („hub“ englisch, steht für Knoten, Zentrum) wird zum Ausdruck gebracht, dass der Bahnhof und sein Umfeld zu einem Knotenpunkt entwickelt werden soll, an dem sämtliche Formen der Mobilität miteinander verknüpft werden. Neben der dazu notwendigen Infrastruktur sind insbesondere auch mobilitätsbezogene Dienstleistungen in diesem Mobilitäts\_HUB gebündelt.

Dazu gehören aktuell:

Deutsche Bahn	Regio S Bahn	Fernbus
Stadtbus	Regionalbus	Taxi
P+R (Park&Ride)	Abhol- und Bringe-Plätze	Fahrradparken
E-Car-sharing	E-Bike-sharing	E-Ladestationen
Mobilitätszentrale	...	

Die vorliegende Rahmenplanung ermöglicht in zentraler Lage die Einrichtung eines Mobilitäts\_HUB mit grundlegender Verbesserung der Verknüpfungsfunktionen der Verkehrsarten untereinander. Der bestehende ZOB wird für Stadt- und Regionalbus entflochten. Park- sowie Abhol- und Bringeplätze werden auf beiden Seiten der Gleise in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt. Fahrradabstellmöglichkeiten werden verbessert und ausgebaut, Taxi und alternative Teilnutzungsmöglichkeiten von Fahrzeugen sowie E-Ladestationen werden angeboten. Damit werden die Voraussetzungen für eine multimodale Mobilität geschaffen.

Zur Entwicklung eines Mobilitäts\_HUB gehören zusätzliche Servicefunktionen, die in der Regel in einer Mobilitätszentrale zusammengefasst, aber auch als Bausteine entwickelt werden können. Damit wird das Gesamtangebot vervollständigt und die Nutzung attraktiv.

### 4.2.3 ÖPNV

Die Stadt Biberach ist über die Stadtwerke Biberach am Busverkehr im Stadtgebiet beteiligt. Mit der Busbeschleunigung an wichtigen Ampelanlagen, der Umsetzung des „Nahverkehrskonzeptes 2017“ mit der Einführung von Durchmesserlinien, einer Verdichtung auf einen ¼-h-Takt in den Wohnungs- und Arbeitsschwerpunkten, der Einführung des 1-Euro-Tickets innerstädtisch, der Anschaffung neuer Fahrzeuge sowie einer Echtzeitanzeige an wichtigen Haltestellen bzw. via Internet konnte ein Beitrag zur Veränderung des Modal Splits (Verlagerung eines Teils des motorisierten Individualverkehrs auf den ÖPNV) geleistet werden, den es weiterhin auszubauen gilt.

Das Fahrplan-Konzept des Stadtverkehrs wird im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung von Biberach und des steigenden Fahrgastaufkommens in den Siedlungsgebieten kontinuierlich angepasst sowie durch einen behindertengerechten Umbau vieler Haltestellen gefördert. Die Stadtwerke Biberach hat außerdem seit über 10 Jahren mit großem Erfolg ein Anruf-Sammel-Taxi eingeführt, damit Theater-, Konzert- und Kinobesuche am Abend oder Freizeutfahrten am Wochenende auch ohne Auto kein Problem mehr sind.

#### **4.2.4 SPNV**

Die Stadt Biberach ist Mitglied der Interessengemeinschaft Südbahn und setzt sich gemeinsam mit anderen Kommunen für die Elektrifizierung der Südbahn ein. Die Elektrifizierung der Südbahn wird Ende 2021 abgeschlossen. Hierdurch wird eine bessere Anbindung der Stadt Biberach an die Landeshauptstadt Stuttgart, den Bodenseeraum und den Fernverkehr geschaffen.

Die Stadt Biberach ist außerdem Mitglied der „Regio-S-Bahn Donau Iller“. Geplant ist die Einführung verschiedener S-Bahnlinien vom Knoten Ulm aus mit Verdichtung der Taktfolge auf der Südbahn und dem Bau weiterer Haltepunkte in Biberach bzw. dem direkten Umland. Auch dies wird zu einer weiteren Stärkung des Schienenverkehrs führen.

#### **4.2.5 Radverkehr**

Die Stadt Biberach hat die Fortschreibung des „Radverkehrskonzepts 2020“ mit ca. 100 Einzelmaßnahmen im Juli 2020 beschlossen. In den letzten Jahren wurden bereits viele Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes 2010 umgesetzt, die den Radverkehr in der Stadt und im Umland attraktiver machen. Mit der Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Kommunen (agfk-BW), Aktionen wie dem Stadtradeln sowie der Umsetzung von Maßnahmen des Radverkehrskonzeptes der Stadt Biberach wird ein wesentlicher Beitrag zur Veränderung des Modal Splits (Verlagerung eines Teils des motorisierten Individualverkehrs auf den Radverkehr) geleistet

### 4.2.6 Fußverkehr

Auch das „Fußverkehrskonzept 2019“ wurde aktualisiert, fortgeschrieben und vom Gemeinderat als Zielkonzept beschlossen. Beim Fußverkehr konnten ebenfalls sehr viele Maßnahmen des „Fußwegekonzeptes 2006“ umgesetzt werden. Die Stadt Biberach hat eine Größenordnung, in der in der Kernstadt von der Altstadt aus alle Wohngebiete innerhalb einer halben Stunde erreicht werden können. Nun ist es Ziel der Planung die Wege so attraktiv zu gestalten, dass ein Wechsel auf diese umweltschonende und leise Verkehrsart den Einwohnern und Arbeitnehmern leichter fällt.

## 5 RUHIGE GEBIETE

Die Umgebungslärmrichtlinie nennt die Identifizierung sogenannter ruhiger Gebiete, welche im Sinne der Lärmvorsorge vor der Zunahme von Lärm geschützt werden sollen. Es werden jedoch keine konkreten Anhaltspunkte für die Festlegung solcher ruhigen Gebiete aufgezeigt. Die EU-Richtlinie unterscheidet zwischen ruhigen Gebieten auf dem Land und in Ballungsräumen. Verbindliche 'Auslösewerte' ab wann ein Gebiet als 'ruhiges Gebiet' zu bewerten ist, gibt es bis dato nicht. Es wird lediglich das Kriterium genannt, dass ein ruhiges Gebiet auf dem Land ein „*von der zuständigen Behörde festgelegtes Gebiet, das keinem Verkehrs-, Industrie- und Gewerbe- oder Freizeitlärm ausgesetzt ist,*“<sup>12</sup> ist.

Im Fragebogen der Stadt Biberach wurden die Bürger im Rahmen der Aufstellung des Lärmaktionsplan der Stufe 2 nach "ihren" ruhigen Gebieten, in die sie sich zurückziehen, gefragt. Hierbei wurden häufig innerstädtische Grünflächen (u.a. Gigelberg, Stadtfriedhof, Lindele, Rißinsel), Waldgebiete (u.a. Burren, Rindenmoos) aber auch Flurbereiche wie z.B. das Wolfental genannt. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen führen nicht zu Beeinträchtigungen / Verschlechterungen der häufig genannten Gebiete. Um ruhige Gebiete dauerhaft gegen eine Zunahme des Lärms zu schützen, sollten diese in weiteren Planungen, die potenziell die Lärmbelastung nachhaltig negativ beeinflussen können, berücksichtigt werden. Weitere konkrete Maßnahmen sind für diese Gebiete aktuell nicht erforderlich.

---

<sup>12</sup> Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S.4, [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005\\_uba\\_fb\\_ruhigegebiete\\_bf\\_150.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf)

Folgende Auswahlkriterien wurden der Ausweisung zugrunde gelegt:

- Synergien mit vorhandenen Planwerken (Darstellung als Grünfläche oder Naherholungsfläche im Stadtentwicklungskonzept 2015/16; Darstellung im Flächennutzungsplan als Grünfläche oder landwirtschaftliche Nutzfläche; Vorliegen eines rechtskräftigen Bebauungsplans)
- Flächennutzung und -funktion: Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.
- Allgemeine Zugänglichkeit und gute Erreichbarkeit (Fußweg von der Innenstadt ≤ 20 min)
- Geringe Lärmvorbelastung, d.h. natürliche Geräuschquellen wie Vogelgezwitscher, Blätter oder Wasserrauschen können wahrgenommen werden
- Ganzjährig als Erholungsfläche nutzbar
- Allgemeine Aufenthaltsqualität (Visuelle Ruhe durch z.B. Weitsicht, Aussicht, Begrünung, Gewässer, Sitzgelegenheiten, Schatten, soziale Sicherheit, Vernetzung mit anderen Erholungsräumen) führt zu einem hohen Anteil an Naherholungssuchenden
- Häufige Nennung des ruhigen Gebietes von den Bürgern bei der Lärmaktionsplanung 2. Stufe
- Mindestgröße von 5 ha
- Keine Zielkonflikte mit anderen Planungen

Bei der Erstellung des „Lärmaktionsplans Stufe 3“ werden seitens der Stadt Biberach folgende drei innerstädtischen Erholungsflächen als ‘Ruhige Gebiete’ ausgewiesen.

### 5.1 Lindele

Bei diesem Gebiet handelt es sich um eine innerstädtische Parkanlage auf der Bergkuppe des Lindele mit Weitblick, altem Baumbestand und hoher Aufenthaltsqualität (Größe ca. 6 ha).

### **5.2 Wolfental**

Naherholungsfläche mit teilweise renaturierten Wolfentalbach, die über eine innerörtliche Grünachse „Ratzengraben“ mit der Innenstadt aber auch nach Westen mit der freien Landschaft verbunden ist. Auch hier besteht eine hohe Aufenthaltsqualität und bereits heute eine hohe Nutzung als Naherholungsraum.

### **5.3 Stadtfriedhof mit Schlierenbachtal**

Der Stadtfriedhof ist in Südhanglage als Landschaftsfriedhof mit Ausblick, großzügigen Freiflächen, in die teilweise Grabfelder eingebettet sind, einem plätschernden Bachlauf, der immer wieder zu Teichen aufgeweitet wird und hohem alten Baumbestand gestaltet. Diese Fläche wird gerne von der Bevölkerung als ruhige Oase zum Entspannen und Nachdenken genutzt. Der Stadtfriedhof ist über das Schlierenbachtal mit der südlichen Kernstadt verbunden. Auch das Schlierenbachtal wird bereits häufig als Naherholungsfläche genutzt.

In folgender Grafik sind die drei Flächen und ihre Lage / Verteilung im Stadtgefüge dargestellt

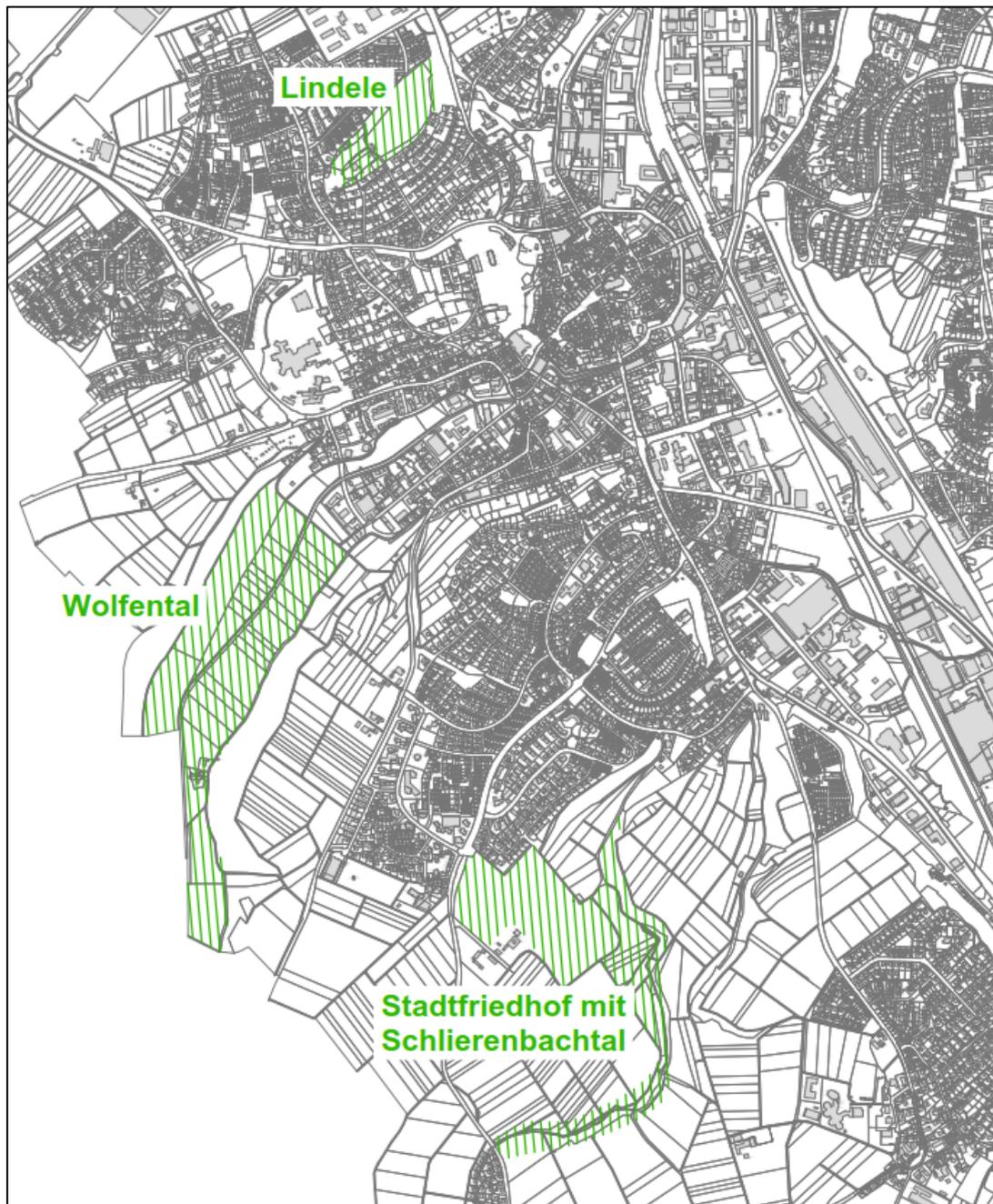


Abbildung 17 Lage der Ruhigen Gebiete in Biberach

Wesentliches Ziel der Festlegung dieser drei innerstädtischen Erholungsflächen als ruhige Gebiete ist der Schutz vor einer Zunahme des Lärms: Hier kommt vor allem

der Berücksichtigung in anderen Planungen und ggf. der Verankerung in der Bauleitplanung eine große Bedeutung zu.

### **6 DAS VERFAHREN ZUR AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS**

Der Gemeinderat der Stadt Biberach hat beschlossen, ein Planaufstellungsverfahren durchzuführen, das mit dem Verfahren zur Aufstellung eines ordentlichen Bebauungsplanes vergleichbar ist:

- Beschluss des Gemeinderates, einen Lärmaktionsplan aufzustellen.
- Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung: Anhörung der Öffentlichkeit zu Vorschlägen für Aktionspläne.
- Frühzeitige Behördenbeteiligung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Abwägung der Vorbringen und Billigung des überarbeiteten Entwurfes
- Fortgeschrittene Öffentlichkeitsbeteiligung: effektive Mitwirkung an der Ausarbeitung.
- Fortgeschrittene Behördenbeteiligung / Beteiligung Träger öffentlicher Belange
- Auswertung aller Stellungnahmen und gegebenenfalls Einarbeitung in die Planung
- Beschluss des Lärmaktionsplans durch den Gemeinderat
- Unterrichtung der Öffentlichkeit und der Behörden / Träger öffentlicher Belange samt Zugänglichmachung des Lärmaktionsplans

#### **6.1 Aufstellungsbeschluss**

Die Stadt Biberach ist aufgefordert einen Lärmaktionsplan der Stufe 3 aufzustellen. Dieser ist eng an den Lärmaktionsplan der Stufe 2 angelehnt, greift die dort erarbeiteten Maßnahmen auf und zeigt ein aktuelles Bild der Lärmsituation Biberachs.

#### **6.2 Frühzeitige Beteiligung**

Der Gemeinderat hat am **XX. 2020** auf Grundlage des Entwurfes von September 2020 beschlossen die Bürger- und Trägerbeteiligung durchzuführen.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange findet vom **XX. 2020 bis zum XX.2020** statt.

### 7 ZUSAMMENFASSUNG

Für die Stadt Biberach an der Riß wurde nach den Vorgaben der EU-Umgebungs-lärmrichtlinie eine Lärmaktionsplanung der Stufe 3 erarbeitet. Hierfür wurden anhand aktueller Verkehrsdaten Lärmkarten für den Straßenverkehr sowie eine Betroffenheitsanalyse (Schwerpunkte) erarbeitet und auf diesen Ergebnissen basierend ein vorläufiges Maßnahmenkonzept erstellt. Es wurden insgesamt 11 Schwerpunkte identifiziert, davon zehn in der Kernstadt Biberach und einer im Ortsteil Ringschnait. Die Behandlung der Schwerpunkte sieht kurz-, mittel- sowie langfristige Minderungsmaßnahmen vor, welche aus dem Lärmaktionsplan der Stufe 2 aufgegriffen und ergänzt wurden.

Die Öffentlichkeit soll im 4. Quartal 2020 über den vorliegenden Lärmaktionsplan (Entwurfassung) im Rahmen einer öffentlichen Auslegung informiert und beteiligt werden.

An die Aufstellung eines Lärmaktionsplans sollten keine zu hohen Erwartungen gestellt werden. Die Reduzierung des Verkehrslärms erfordert eine ständige Anstrengung seitens der Stadt Biberach sowie der zuständigen Baulastträger und Fachbehörden. Die Aufstellung des Lärmaktionsplanes sollte nicht als Pflichtaufgabe, sondern als Chance zu einer nachhaltigen Verbesserung der Lebensbedingungen gesehen werden. Lärmaktionspläne sind turnusgemäß zu überprüfen und zu aktualisieren.

Aufgestellt: Stuttgart und Dresden, 14.09.2020

BERNARD Gruppe ZT GmbH

Annika Diehl, M.Sc.  
Projektingenieurin

Dr.-Ing. Uwe Frost  
Bereichsleiter Immissionsschutz

