

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung																								
<p>Stadtwerke Biberach</p>	<p>Die Stadtwerke verweisen auf die vielfältigen Anstrengungen zur Attraktivierung des Busverkehrs. Wir haben in den vergangenen Jahren hohe Summen (Nahverkehrskonzept 500 T€/a; Bürgerticket 500 T€/a) in die qualitative Verbesserung und speziell in die Beschleunigung des Stadtlinienverkehrs investiert. Direkte Fahrwege wurden geschaffen. Die Lichtsignalanlagen in der Waldseer Straße werden zwischenzeitlich von unseren Stadtbussen beeinflusst. Diese massive Investition in den Stadtlinienverkehr hat zu Fahrgastzuwächsen (23,5%, +446.000 Fahrgäste oder - 343.000 Pkw-Fahrten) geführt. Aktuell haben wir ein Umsetzungskonzept auf den schrittweisen Umstieg auf klimaneutralen Busverkehr auf den Weg gebracht. Konkret wird ab 2024 ein Teil der Busflotte elektrisch fahren und somit einen Beitrag zur Lärmreduzierung und CO2-Einsparung leisten.</p> <p>Sorge bereiten uns Ihre Pläne zur Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h insbesondere wenn es um Busstrecken geht. Ein wichtiges Qualitätskriterium, das von unseren Fahrgästen auch als Entscheidungskriterium pro ÖPNV gewertet wird, ist nämlich die Reisegeschwindigkeit.</p> <p>Die erreichte Reisegeschwindigkeit (Busbeschleunigung Waldseer Straße) ist z.B. Grundvoraussetzung zur Aufrechterhaltung der Pünktlichkeit auf der Stadtbuslinie 4. In den Lärmschwerpunkten 5 Waldseer Straße, 6 Riedlinger Straße, 8 Innenstadt und 10 Bismarckring des Lärmaktionsplans schlagen Sie als mögliche Maßnahme tagsüber Geschwindigkeitsreduzierungen vor. Die Geschwindigkeit auf dem Bismarckring soll sogar zeitnah reduziert werden. Mit dem Bismarckring ist die Achillesferse unseres Stadtlinienverkehrs betroffen.</p> <p>Es ist zu befürchten, dass die Umsetzung dieser Maßnahmen zu einer Verschlechterung des Stadt- und Überlandlinienverkehrs führen wird. Insbesondere unsere Pünktlichkeit und kurze Reisezeiten sind ganz wichtige Argumente, die zur Nutzung des ÖPNV beitragen. Mit einer Verschlechterung dieser Werte sind Fahrgastrückgänge zu befürchten, was wiederum zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung führen würde. Ich</p>	<p>Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung wirken sich nicht nur auf den ÖPNV, sondern auch auf den Kfz-Verkehr aus, der ebenfalls nicht schneller fahren kann. Derzeit verliert der Busverkehr gegenüber dem Kfz-Verkehr aufgrund des Anfahrens einer engen Haltestellenfolge in der Innenstadt durch Abbrems- und Beschleunigungsvorgänge gegenüber dem Kfz-Verkehr mehr Zeit. Dies wird bei Herabsetzung der Gesamtgeschwindigkeit nivelliert.</p> <p>Bei dem Lärmschwerpunkten (LSP) handelt es sich um folgende Streckenlängen:</p> <table border="1" data-bbox="1417 647 2139 1050"> <thead> <tr> <th>LSP</th> <th>Strecke</th> <th>Länge</th> <th>Zeitverlust</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>5</td> <td>Waldseer Straße; 4 LSA, 1 Haltestelle</td> <td>650 m</td> <td>31 sec</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>Riedlinger Straße 2 Haltestellen, 2 Fußgängerüberwege (FGÜ)</td> <td>450 m</td> <td>22 sec</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>Innenstadt, 2 Haltestellen; 5 FGÜ</td> <td>670 m</td> <td>32 sec</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>Zeppelinring 2 FGÜ</td> <td>220 m</td> <td>11 sec</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>Bismarckring 3 LSA</td> <td>250 m</td> <td>12 sec</td> </tr> </tbody> </table> <p>Die Reisegeschwindigkeit verlängert sich durch die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h bei ungestörter Fahrt auf Buslinie 1 (Riedlinger Straße in Kombination mit Innenstadt) daher um max. 54 sec und bei Buslinie 5 (LSP 5 Waldseer Straße in Kombination mit dem LSP 7 Innenstadt) um 52 sec.</p> <p>Da auf dem Bismarckring alle Buslinien von dem Zeitverlust betroffen sind, wird nur nachts von 22 Uhr bis 6 Uhr</p>	LSP	Strecke	Länge	Zeitverlust	5	Waldseer Straße; 4 LSA, 1 Haltestelle	650 m	31 sec	6	Riedlinger Straße 2 Haltestellen, 2 Fußgängerüberwege (FGÜ)	450 m	22 sec	7	Innenstadt, 2 Haltestellen; 5 FGÜ	670 m	32 sec	8	Zeppelinring 2 FGÜ	220 m	11 sec	9	Bismarckring 3 LSA	250 m	12 sec
LSP	Strecke	Länge	Zeitverlust																							
5	Waldseer Straße; 4 LSA, 1 Haltestelle	650 m	31 sec																							
6	Riedlinger Straße 2 Haltestellen, 2 Fußgängerüberwege (FGÜ)	450 m	22 sec																							
7	Innenstadt, 2 Haltestellen; 5 FGÜ	670 m	32 sec																							
8	Zeppelinring 2 FGÜ	220 m	11 sec																							
9	Bismarckring 3 LSA	250 m	12 sec																							

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>gehe daher davon aus, dass Sie von den geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen die OPNV-Busse komplett ausnehmen.</p>	<p>eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen, so dass der Stadtlinienverkehr dort nicht betroffen ist. Ebenso wird am LSP 8 Zeppelinring derzeit aufgrund der geringen Betroffenenzahlen keine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen.</p>
<p>IHK Ulm mit Schreiben vom 30.11.2020</p>	<p>Grundsätzlich befürwortet die IHK Ulm umweltpolitische Maßnahmen, die neben der Umweltbelastung auch zur Minderung von Gesundheitsrisiken beitragen. Zugleich müssen dabei die Belange der Wirtschaft so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für den Wirtschaftsstandort gerade im Ländlichen Raum unverzichtbar. Anmerkungen zu den im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eine der Voraussetzung zur Entlastung von Verkehrslärm an den Lärmschwerpunkten in der Biberacher Kernstadt sowie den Teilorten ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Dieses Ziel lässt sich jedoch nur über geeignete Umfahrungsmöglichkeiten erreichen, was u.a. die Fertigstellung der Nordwestumfahrung und damit einhergehend eine Reduzierung des Verkehrs auf den Verkehrsachsen in der Innenstadt zeigt. Weitere Entlastungswirkungen für die Innenstadt sind erst durch den Lückenschluss zur B 30 mit dem „Aufstieg Mettenberg“ oder auch der Querspange L 280 - L 267 (Blosenberg) zu erwarten. Diese Maßnahmen sind daher von vorrangiger Bedeutung. Ansonsten führen Verkehrsbeschränkungen auf den Hauptverkehrsachsen nur zu Verdrängungsverkehr in andere Bereiche, was kritisch zu sehen ist. 2. Eine Erneuerung von Fahrbahnbelägen und ein Einbau lärmtechnisch verbesserter Asphaltarten mindern die Lärmbelastung in hohem Maße. Die Planungen der Stadt bei Fahrbahnerneuerungen lärmoptimierten Asphalt einzusetzen, sehen wir als geeignete Maßnahme an und sollte vorrangig umgesetzt werden. 3. Auf den - auch regional bedeutsamen - Hauptachsen der Innenstadt sind weitergehende Geschwindigkeitsbeschränkungen wie die Ausweitung von „Tempo 30“ auch am Tag kritisch zu bewerten. Im Berichtsentwurf gibt es keine Angaben zu den Auswirkungen auf die Verkehre sowie auf die Höhe einer möglichen Pegelminderung. Wir gehen davon 	<p>Zu 1.: Der Lückenschluss der Nordwestumfahrung mit dem Aufstieg zur B 30 sowie die Querspange L 267/ L280 Blosenberg werden von der Stadt Biberach weiterhin mit Nachdruck und in erster Priorität verfolgt.</p> <p>Zu 2.: Der Einbau lärmtechnischer optimierter Fahrbahnbeläge wird ebenfalls an allen Lärmschwerpunkten dauerhaft weiterverfolgt, da laufend verbesserte Fahrbahnbeläge entwickelt werden.</p> <p>Zu 3.: In der Abwägung ist auf Seite 1 der Tabelle für die einzelnen LSP der Zeitverlust von 50 km/h auf 30 km/h auf freier Strecke dargestellt. Selbst in der Kombination der LSP 5- 7 entsteht ein maximaler Zeitverlust von 1 min 25 sec.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>aus, dass durch diese Maßnahme vergleichsweise nur geringe Pegelmin- derungen zu erreichen sind. Durch weitläufige Geschwindigkeitsbe- schränkungen mit 30 km/h auf den Hauptachsen im ganzen Stadtgebiet würden sich jedoch die Fahrtzeiten in Summe deutlich verlängern. Dav- on wären neben den Lieferverkehren v.a. auch der ÖPNV betroffen. Es besteht die Gefahr, dass dessen Attraktivität damit verringert wird. Denn u.a. ist davon auszugehen, dass die Summe an Fahrtzeitverlänge- rungen zu negativen Auswirkungen auf die Fahrpläne führen. Daher be- werten wir eine weitere Ausdehnung von „Tempo 30“ auf den Haupt- achsen am Tag als unverhältnismäßig.</p> <p>Für eine zeitnahe Entlastung der direkt betroffenen Anwohner ist gegen eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nichts einzu- wenden. Idealerweise wird diese aufgehoben, wenn z.B. lärmoptimierter Asphalt dazu beiträgt, die Lärmbelastung unter die kritische Schwelle zu senken.</p> <p>4. Eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wurde im Ortsteil Ringschnait bereits umgesetzt. Dies trug für eine zeitnahe Ent- lastung der direkt betroffenen Anwohner bei. Eine ganztägige Ge- schwindigkeitsbeschränkung im Bereich der Ortsdurchfahrt von Ringschnait auf 30 km/h ist dagegen aufgrund der besonderen Ver- kehrsfunktion der B 312 als Ost-West-Achse abzulehnen. Eine deutliche Entlastung des Ortsteils wird erst durch die Ortsumfahrung im Zuge der B 312 erreicht werden können. Das Ziel einer schnellen Umsetzung die- ser Ortsumfahrungen verfolgen der Landkreis Biberach, die Städte Biber- ach und Ochsenhausen, die Gemeinde Erlenmoos sowie die IHK Ulm seit Jahren aktiv. Zudem ist auch für diesen Lärmschwerpunkt nicht darge- stellt, wie hoch eine Entlastungswirkung durch die Maßnahme zu erzie- len ist.</p>	<p>Zu berücksichtigen ist, dass auf diesen Strecken auf- grund von Lichtsignalanlagen, Fußgängerüberwegen, rechtwinkligen Kurven oder höherem Verkehrsaufkom- men selten eine freie Fahrt mit 50 km/h möglich ist.</p> <p>Außerdem ist es erklärtes Ziel der Stadt, die Verkehrssi- cherheit im Stadtgebiet zu verbessern und auch den nicht motorisierten Verkehrsarten mehr Raum und Flä- che zuzuordnen. Beispielsweise wird ein erstmaliger Bau von Radfahrstreifen in der Kolpingstraße und Riedlinger Straße nur möglich sein, wenn die Fahrbahnbreite für den motorisierten Verkehr auf 6,50 m reduziert wird. Auch diese Maßnahmen werden bei mittlerem Verkehrs- aufkommen im Begegnungsfall zu einer Anpassung der Geschwindigkeit führen.</p> <p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans 3. Stufe zeigt trotz dem Einbau von lärmoptimiertem Asphalt an fast allen LSP weiterhin hohe Betroffenenzahlen oberhalb der Auslösewerte auf.</p> <p>Wie richtig dargestellt, hat die Ortsumfahrung höchste Priorität bei den Maßnahmen. Auch der Fahrbahnbelag wurde in dem vorrangig betroffenen Abschnitt bereits durch lärmoptimierten Belag ersetzt. Bis zur Herstellung der Umfahrung wird als Übergangsmaßnahme eine Re- duzierung der Geschwindigkeit auch tagsüber vorge- schlagen. Die Entlastungswirkung wird im Berichts- entwurf aufgezeigt.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>5. Die im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehre sind kritisch zu werten. Vor Umsetzung einer solchen Maßnahme müssen erst geeignete Umfahrungsmöglichkeiten bestehen. Vorhandene Gewerbegebiete in der Kernstadt (Wolfental, Bleicherstraße, Waldseer Straße) müssen weiter ungehindert angefahren werden können.</p>	<p>Die Wegweisung wurde bereits über die Nordwestumfahrung ergänzt. Dies zeigt beim Schwerverkehr aber noch nicht die gewünschte Wirkung. Daher verfolgt die Stadt Biberach auch das Ziel einer Entlastung der Innenstadt durch Lkw-Verkehr mit einem Durchfahrtsverbot auf der B 312 umzusetzen.</p>
<p>Regierungspräsidium Tübingen, Referat Verkehr mit Schreiben vom 01.12.20</p>	<p>Als Straßenbaulastträger geben wir folgende Stellungnahme ab: Nach Durchsicht des Lärmaktionsplanes der Stadt Biberach (Stand: 14. Oktober 2020) wurde bereits in den letzten Jahren ein Großteil der Lärminderungsmaßnahmen aus Stufe 2 umgesetzt. Der vorliegende Lärmaktionsplan Stufe 3 beinhaltet die noch nicht umgesetzten Lärminderungsmaßnahmen aus der Lärmaktionsplanung Stufe 2 und ergänzende Maßnahmen der Stufe 3. Das Maßnahmenkonzept beinhaltet Maßnahmen zur Verbesserung bestehender Fahrbahnbeläge als auch die Errichtung einer Lärmschutzwand.</p> <p>- Einbau lärmtechnisch verbesserter Straßenbeläge Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird im Rahmen der nächsten anstehenden Fahrbahndeckenerneuerung prüfen, ob die geforderten Maßnahmen umgesetzt werden können. Hierbei ist auch zu beachten, dass die geforderten Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation nicht mit einem unverhältnismäßigen Aufwand verbunden sein dürfen. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium nach den Vorgaben der jeweils geltenden einschlägigen Richtlinien und Vorschriften. Bei der Überprüfung der Maßnahme wird eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Die Umsetzung der Maßnahme obliegt der Prüfung des Einzelfalles.</p> <p>- Unzutreffend ist die Aussage im Lärmaktionsplan unter 2.2.2.4 am Ende, dass im Bereich der Bebauung Finkenweg kein SMA 8 eingebaut sei. Auf den beiden westlichen Spuren der B 465 Memminger Straße wurde der Belag zwischen Anschluss der Königsbergallee und dem Anschluss an die B 30 eingebaut, auf den beiden östlichen Spuren von der B 30 bis zum Hallenbad und somit auch im Bereich der Bebauung am Finkenweg. In der Fortsetzung wird 2021 bis ca. 100 m vor dem</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen. Im LAP 3. Stufe ist festgesetzt, dass der Austausch lärmoptimierter Asphalte im Rahmen anstehender Fahrbahnerneuerung erfolgt, um unverhältnismäßigen Aufwand zu vermeiden.</p> <p>Die Überprüfung durch das städtische Tiefbauamt hat ergeben, dass bisher nur die beiden westlichen Fahrspuren der Memminger Straße zwischen Ulmer Straße und Hans-Liebherr-Straße mit einem lärmoptimierten Asphalt (SMA 8) neu gebaut wurden. Eine weitere Fahrbahnerneuerung der östlichen Fahrspuren ist in 2021 geplant.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Einmündungsbereich der Eisenbahnstraße voraussichtlich ein lärmmin- dernder Belag SMA 8 LA eingebaut, obwohl dort keine Wohnbebauung angrenzt.</p> <p>- Neubau einer Lärmschutzwand Zum Schutz der Wohnbebauung vor Straßenlärm regt die Stadt Biberach an, im Bereich der Wohnbebauung Fliederweg eine Lärmschutzwand in Höhe von 3,5 Meter zu errichten. Im Rahmen der Lärmsanierung sind ak- tive Lärminderungsmaßnahmen auch grundsätzlich möglich, wenn diese keine unverhältnismäßig hohen Aufwendungen gegenüber passi- ven Maßnahmen an den baulichen Anlagen erfordern oder ihnen sons- tige überwiegende öffentliche oder private Belange nicht entgegenste- hen.</p> <p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir zu den vorgesehenen straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie folgt Stellung: Nach § 45 Abs.1 Straßenverkehrsordnung (StVO) können die Straßenver- kehrsbehörden aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder verbieten, auch zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen. Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Verkehrszeichen nur angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend geboten ist. Insbeson- dere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen</p>	<p>Bei den Betroffenenzahlen handelt es sich zwar „nur“ um 19 Anwohner mit einer hohen Betroffenheit über 65/55 dB(A) L_{DEN} / L_{night}. Allerdings liegt bei teilweise er- reichten Werten von über 70/60 dB(A) eine Gesundheits- gefährdung vor und der Abwägungsspielraum schrumpft auf „0“. Zu berücksichtigen ist zudem, dass die Verkehrs- und Lärmbelastung auch langfristig an die- ser Ausfallstraße nicht zurückgehen wird, die Wohnum- gebung (Gärten) der Einzelhausbebauung zum Aufent- halt aufgrund der Lärmsituation ungeeignet ist und auch das östlich anschließende Wohngebiet nur über ak- tive Schallschutzmaßnahmen oder den Bau einer Mauer geschützt werden kann.</p> <p>Da es sich um beengte Verhältnisse handelt, wurden die direkten Anlieger angeschrieben und befragt, ob ein ge- nerelles Interesse an der Errichtung einer Lärmschutz- wand besteht. Die Mehrheit der Grundstückseigentümer lehnt den Bau einer Lärmschutzwand auf dem eigenen Grundstück ab. Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.</p> <p>Da es keine festgelegten Lärmgrenzwerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen gibt, können nach der Rechtsprechung die Grenzwerte aus der 16. BImSchV, der Verkehrslärmschutzverordnung für die Straßenplanung, als Orientierungswerte angesehen werden. Liegen die Lärmpegel über diesen Grenzwerten, ist eine Ermessensentscheidung der Verkehrsbehörde erforderlich, bzw. bei der Aufstellung von Lärmaktionsplänen eine Abwägung der Stadt/Gemeinde. Auch die Lärmschutz-Richtlinien-Straßenverkehr stellen nach der Rechtsprechung eine Orientierungshilfe dar. Laut Bundesverwaltungsgericht kann sich bei Überschreiten dieser Werte das Ermessen zu einer Pflicht zum Einschreiten verdichten.</p> <p>Der aktualisierte Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29. Oktober 2018 ist auf der Basis dieser Rechtsprechung als Anleitung zur Ermessensausübung anzusehen, damit lärmbedingte verkehrsrechtliche Maßnahmen in Baden-Württemberg nach vergleichbaren Maßstäben festgesetzt werden.</p> <p>Nach dem Kooperationserlass verdichtet sich in Wohn-, Dorf- und Mischgebieten das Ermessen, wenn etliche Anwohner von Lärmpegeln über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts betroffen sind, in der Regel zu einer Pflicht zum Einschreiten. Nur wenn die Maßnahmen aus Gründen der Luftreinhaltung, der Leistungsfähigkeit der Straße oder wegen Verkehrsverlagerungen nachweisbar zu erheblichen Nachteilen führen würden, kann davon abgesehen werden. Bei Werten ab 65 dB(A) tags und/oder 55 dB(A) nachts ist bei der Ermessensausübung zu berücksichtigen, dass diese Werte im gesundheitskritischen Bereich liegen, d.h. in der Regel werden verkehrsrechtliche Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen bei einer im Übrigen sorgfältigen Ermessensausübung ab diesen Werten in Betracht kommen.</p> <p>In diese Abwägung sind alle relevanten Belange einzustellen, also neben dem Interesse der Anwohner, von unzumutbarem Verkehrslärm</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>verschont zu bleiben, auch die Verkehrsfunktion der Straße (überregionale Verkehrsbeziehung und Bündelungsfunktion der Straße, Staugefahr). Beschränkungen kommen grundsätzlich nur dort in Betracht, wo Menschen wohnen. Strecken bis maximal 300m, an denen niemand wohnt oder die Lärmpegel unter 65/55 dB(A) liegen, zwischen bewohnten, lärmbelasteten Strecken können einbezogen werden. Außerdem sind anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fußgänger- und Radverkehr und der Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle) zu berücksichtigen.</p> <p>Auch die Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer kann eine Rolle spielen: Wo die Wohngebäude von der Straße aus nicht zu sehen sind, versteht der Verkehrsteilnehmer nicht, warum er aus Lärmschutzgründen langsamer fahren soll. Zudem kommt es darauf an, wie stark die Maßnahme den Lärmpegel reduziert.</p> <p>Die Abwägungsüberlegungen müssen sich aus dem Lärmaktionsplan ergeben, aber zumindest dem Gemeinderatsbeschluss (-protokoll) über den Lärmaktionsplan entnommen werden können.</p> <p>Bei den unter „4.1 Auswahl der einzelnen Maßnahmen“ genannten Kriterien. fehlen etliche der im Kooperationserlass des Verkehrsministeriums vom 29.10.2018 unter 2.3 erwähnten Aspekte, wie z.B. die Verkehrsbedeutung der Straße. Nicht angegeben, aber ein wichtiges Kriterium für die Abwägung ist die Wirkung der jeweiligen Maßnahme, also um wieviel die Lärmpegel durch die konkrete Maßnahme gesenkt werden. Die konkrete streckenmäßige Ausdehnung der verkehrsrechtlichen Maßnahmen fehlt ebenfalls.</p> <p>Daher kann derzeit eine Stellungnahme zu den einzelnen Maßnahmen nicht abgegeben werden.</p> <p><u>LKW-Durchfahrtsverbot</u>: Vorsorgliche verkehrsrechtliche Beschränkungen sind nach der Straßenverkehrsordnung nicht zulässig, denn</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird im Bericht des Lärmaktionsplan ergänzt. In den LSP 1-10 (Ausnahme LSP 8) handelt es sich um Straßen mit hoher bundes- und landesweiter Verkehrsbedeutung. Um der hohen Verkehrsbedeutung der Straßenabschnitte gerecht zu werden, wird in den LSP 1-4 und 6b gar keine Geschwindigkeitsreduzierung und im LSP 9 nachts eine Geschwindigkeitsreduzierung vorgeschlagen.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Verkehrsrecht ist Gefahrenabwehrrecht. Zum Thema „LKW-Verbot“ ist anzumerken, dass dies bei einem entsprechenden Verkehrskonzept der Stadt auch auf §45 Abs.1 b) Ziff.5 StVO gestützt werden könnte. Allerdings sollte es nicht mit dem Zusatz „Anlieger frei“ versehen werden, weil sonst jeder, der irgendein Anliegen hat und sei es, beim Bäcker eine Brezel zu kaufen, berechtigt einfahren kann. Stattdessen sollte „Lieferverkehr frei“ beigefügt werden. Eine permanente Kontrolle dürfte nicht realisierbar sein, da der fließende Verkehr nur von der Polizei zum Zweck der Kontrolle angehalten werden darf und selbst die automatisierten Kontrollen nach § 63 c StVG bzgl. Verboten in Luftreinhalteplänen nur stichprobenartig durchgeführt werden dürfen, nicht permanent.</p> <p><u>Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen:</u> Für die Zustimmung zur Umsetzung verkehrsrechtlicher Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan gemäß der VwV des Bundes zu § 45 Abs.1 bis 1 e StVO V. i.V.m. VwV. IM StVO zu § 45.2.3 bedarf es dann einer Gebäudelärmkarte (bei ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung je einer mit den Tages- und Nachtlärmpegeln) nach RLS90 in 1 dB(A)-Schritten mit Eintragung der Zahl der Betroffenen (nicht der Bewohner) nach VBEB bei jedem Gebäude und einer detaillierten Abwägung zu jeder Maßnahme.</p> <p>Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist gewünscht.</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen und bei Straßenverkehrsordnungen der unteren Verkehrsbehörde berücksichtigt.</p> <p>Nach Verabschiedung des Lärmaktionsplans wird für die Zustimmung zur Maßnahme eine entsprechende Gebäudelärmkarte erstellt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
Untere Straßenverkehrsbehörde	<p>die untere Straßenverkehrsbehörde kann den Lärmaktionsplan im Grundsatz mittragen. Es ist jedoch zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Bau zusätzlicher stationärer Anlagen wurde im Rahmen eines Gemeinderatsbeschlusses abgelehnt (Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzepts S. 31). - Das Ordnungsamt hat in den Straßenabschnitten, in denen von 22-6 Uhr eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 angeordnet wurde, im vergangenen Zeitraum immer wieder die Geschwindigkeiten gemessen, um die Entwicklung der Geschwindigkeiten im Verhältnis zum Aufbau der LED Wechselverkehrszeichen und Smileys bewerten zu können. Hierbei wurde festgestellt, dass der Wert „v85%“ immer noch 37 km/h beträgt. Die Auswertung „v85%“ bedeutet, dass 85% der 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Verkehrsteilnehmer nicht schneller als die angezeigte Geschwindigkeit fahren, im vorliegenden Fall also 37 km/h Die übrigen 15% waren sogar noch schneller unterwegs. - Allein die Messungen in Ringschnait an der stationären Anlage zeigen, dass die Geschwindigkeit in Bereichen der Messanlage eingehalten wird.</p> <p>Grundsätzlich stimmt die Straßenverkehrsbehörde den geplanten Maßnahmen in den Lärmschwerpunkten Waldseer Straße, Riedlinger Straße und Innenstadt -Südwest (B312) unter Voraussetzung der Installation zusätzlicher stationärer Messanlagen zu. Es ist anzumerken, dass das unabhängig vom Lärmaktionsplan mit der Stadt Laupheim gemeinsam beschaffte Messfahrzeug kein adäquater Ersatz für stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen darstellt. Nur stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen wirken abschreckend auf die Verkehrsteilnehmer und bewirken dauerhaft eine Geschwindigkeitsreduzierung und damit die gewünschte Lärminderung in den betroffenen Straßenabschnitten. Mit dem mobilen Messfahrzeug können nur punktuell und im Rahmen personeller Möglichkeiten in unregelmäßigen Zeitabständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.</p> <p>Bei den Lärmschwerpunkten Innenstadt – Zeppelinring Süd und Innenstadt-Nord – Bismarckring stimmt die Straßenverkehrsbehörde unter der Voraussetzung zu, dass erst alle mildereren Maßnahmen umgesetzt werden Ebenfalls sollte auch in diesem Bereich ein stationäre Messanlage eingesetzt werden. - Ebenfalls sollte beachtet werden, dass es sich bei den Strecken um Bereiche handelt, welche durch den ÖPNV befahren werden. Durch die Reduzierung kann es passieren, dass der Bus in seiner Leistungsfähigkeit eingeschränkt wird.</p>	<p>Siehe Berechnung der Zeitverluste im Stadtlinienverkehr auf Seite 1 in den Ausführungen zu den Stadtwerken.</p>
<p>Polizeipräsidium Ulm Führungs- und Einsatzstab Einsatz/Verkehr Münsterplatz 47</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Wie bereits von Frau Schöpf, RP Tübingen ausgeführt, sehen wir gem. § 45 Abs. 9 StVO bei den vorliegenden Lärmschwerpunkten grundsätzlich die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung. 2. Zu den geplanten Maßnahmen durch Verkehrslenkung (Aufstieg B 30, GVV Blosenbergl usw.) kann zum jetzigen Zeitpunkt mangels fehlender Informationen noch keine Aussage getroffen werden. 	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

Behörde/Träger öffentlicher Belange	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
89073 Ulm Tel. 0731/188-2131 Mail persönlich: winfried.gayer@polizei.bwl.de	3. Hingegen sollte das Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr im Zuge der B 312 noch weiter geprüft werden. Aufgrund der mir zugänglichen Verkehrszählungsergebnisse kann von einem hohen Schwerlastverkehr gesprochen werden. Allerdings wären ergänzende Erhebungen (tatsächlicher Anlieferverkehr Gewerbegebiet Wolfental und Schwerverkehrsaufkommen nach Tageszeit) sinnvoll. Bereits jetzt kann aber gesagt werden, dass permanente polizeiliche Durchfahrtskontrollen nicht zugesichert werden können.	Wird zur Kenntnis genommen und vor Umsetzung wird das Polizeipräsidium mit einbezogen. Wird zur Kenntnis genommen.