

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-------------------------------|---|--|
| <p>Bürger/in 1 LSP 6b</p> | <p>Wir wundern uns, warum der Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße nur auf den Bereich der – R.-v.-Essendorf-Straße begrenzt wurde und nicht auch den Bereich bis zum Kreisverkehr Fünf-Linden sowie den Kreisverkehr Fünf-Linden beinhaltet.</p> <p>Erweiterung des Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße bis zum bzw. einschließlich Kreisverkehr Fünf-Linden oder eigener Lärmschwerpunkt Kreisverkehrs Fünf-Linden mit allen einmündenden Straßen definieren</p> <ul style="list-style-type: none"> - Schallschutzwand auf der Südwestseite des Kreisverkehrs Fünf-Linden und entlang der Westseite der Riedlinger Str. zur Wiederherstellung des Schallschutzes vor der Veränderung des Geländes - Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km, bei Tag und Nacht in dem gesamten Abschnitt der Riedlinger Str. - Flüsterasphalt für den gesamten Straßenbereich der Riedlinger Str. <p>Warum:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Kreisverkehr Fünf-Linden ist ein Verkehrsknotenpunkt mit extremer Beaufschlagung durch die vier einmündenden Straßen; Riedlinger Straße (Stadteinwärts wie Stadtauswärts), Gaisentalstr. und Fünf Linden Str. An diesem Kreisverkehr ergibt sich dadurch eine Kumulierung des Verkehrsaufkommens mit entsprechender Lärm- und Schallemission. - Die Verkehrszahlzahlen sind seit dem Erhebungszeitpunkt weiter gestiegen, auch in der Nachtzeit - Die durch den Kreisverkehr bedingten Anfahrvorgänge erzeugen mehr Lärm als der fließende Verkehr. - Durch die Veränderungen des Geländes ist eine direkte Sichtverbindung und damit direkte Schallausbreitung vom Kreisverkehr, der Riedlinger Str., der Gaisentalstr. und Fünf Linden Str. ins Wohngebiet entstanden. Auch die Ausrichtungen der Gebäude in diesem Bereich bewirken das der Schall direkt und verstärkt ins Wohngebiet geleitet bzw. reflektiert wird. Der Rückbau des Schallschutzes an der Riedlinger Str. im Zuge der Realisierung des REWE Marktes hat die | <p>Der Lärmschwerpunkt 6b beruht vorrangig auf der hohen Anwohnerzahl von mehr als 50 Einwohnern im Gebäude Ritter-von-Essendorf-Straße 1 und einer Entfernung von ca. 16 m des Gebäudes zur Riedlinger Straße. In allen anderen Wohngebäuden mit ähnlicher Entfernung leben zwischen 1-5 Personen. Ab dem Wohngebäude Theodor-Castor-Weg Nr. 17 verschwenkt die Riedlinger Straße und der Abstand zwischen Lärmquelle und Immissionsort vergrößert sich.</p> <p>Bei einem Lärmschwerpunkt handelt es sich um eine größere Anzahl Betroffener mit einer hohen Lärmbelastung über 65 dB(A) L_{DEN} bzw. 55 dB(A) L_{Night}. Aus diesem Grund wird der nördlich liegende Bereich nicht als Lärmschwerpunkt ausgewiesen. Die Lärmbelastung z.B. im Rosa-Baur-Haus und der Umgebungsbebauung beträgt lt. Gebäude-lärmkarte unter 60 / 50 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} und fällt damit nicht unter die Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die detaillierte Überprüfung der Wohnsituation am Lärmschwerpunkt 6b hat ergeben, dass aufgrund der Bauweise des Wohngebäudes Ritter-von-Essendorf-Straße 1 mit einem zur Straße liegenden Laubengang und der Ausrichtung aller Wohnungen zur lärmabgewandten Seite sich die Anzahl der Betroffenen stark reduziert. Auch der Außenaufenthaltsbereich der Bewohner befindet sich auf der vom Lärm abgewandten Westseite. Folglich reduziert sich die Anzahl der Betroffenen und am Lärmschwerpunkt 6b liegt keine Dringlichkeit für weitere Maßnahmen, außer weiterhin dem Einsatz lärmoptimierter Fahrbahnbeläge auf der Riedlinger Straße vor.</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|--|--|--|
| | <p>Schallbelastung für das Wohngebiet erhöht, was aber bei der Schallbetrachtung/Gutachten für den Bebauungsplan REWE Markt nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt wurde. (Bestätigt durch die Ausführungen des Richters Herr Paur im Zuge der mündlichen Gerichtsverhandlung))</p> <p>Vor der Veränderung des Geländes bzw. Beseitigung des Lärmschutzes an der Riedlinger Str. waren die Schallemissionen vom Kreisverkehr sowie der Riedlinger Str. kaum hörbar. - Massiv betroffen sind u.a. die Bewohner der Gebäude: das behinderten Wohnheim Rosa Bauer Haus, die Häuser Berthold-Hupmann-Str. 1 bis 35, Fünf Linden Str. 15 , Hans Felber Weg.</p> | |
| <p>Bürger/in 2 allgemein</p> | <p>vielleicht hatte ich auch nur nicht ausreichend genau danach gesucht: doch ich konnte im Entwurf für den Lärmaktionsplan die beiden Worte "Geschwindigkeitsbegrenzung" und "Geschwindigkeitskontrolle" nicht finden.</p> <p>Zwei einfach umzusetzende und sehr wirksame Methoden zur Lärminderung; besonders im Falle der Geschwindigkeitskontrolle.</p> | <p>In Kapitel 3 „Maßnahmen“ sind in Tabelle 3 „Maßnahmen und Umsetzungsstand der Maßnahmen des LAP 2.Stufe“ sowohl umgesetzte, noch umzusetzende Geschwindigkeitsbegrenzungen als auch auf das gesamte Hauptstraßennetz bezogen die „kontinuierliche Geschwindigkeitskontrolle“ als Maßnahme festgesetzt. Eine weitergehende Kontrolle wurde in den Lärmschwerpunkten bisher nicht umgesetzt.</p> |
| <p>Bürger/in 3 Unterschriften- sammlung</p> <p>Bürger/in 4</p> | <p>Die BürgerInnen schlagen für die innere (nördliche) Waldseer Straße vor: tags Tempo 40, nachts 30 km/h; die Anwohner leiden unter diesem kritischen, zunehmenden Lärm und damit verbundener Luftverschmutzung</p> <p>Da die Verkehrsbelastung (Waldseer Str. 2 bis 21) sehr hoch ist und wir als direkte Anwohner schon seit langem darunter leiden, möchte ich eine ergänzende Stellungnahme abgeben. Das Auto ist unserer Stadt sehr präsent. Wir als demokratische Gesellschaft müssten mehr Raum für die Fußgänger und Radfahrer schaffen. Es wäre daher zu überlegen, ob der Bereich Waldseer Str.2 – 11 eine Einbahnstraße für Pkw und Lkw Richtung Innenstadt unter Beibehaltung der Buslinien sein könnte. Auf diese Weise könnte diese wichtige Achse zur Innenstadt fußgänger- und</p> | <ul style="list-style-type: none"> - Es handelt sich um keinen Lärmschwerpunkt. Das Verkehrsaufkommen ist nur halb so hoch, wie in der südlichen Waldseer Straße und die Wohngebäude haben durch ihre Vorgärten einen größeren Abstand; d.h. es besteht eine geringere Betroffenheit als entlang der B 312. - Bei der Lärmaktionsplanung (LAP) 3.Stufe werden vorläufig nur für die am stärksten betroffenen Straßenabschnitte Lärmschwerpunkte festgesetzt. Gegenüber der LAP 2. Stufe wurden bereits um 5 dB(A) niedrigere Werte 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{night} berücksichtigt - Lediglich die Westfassaden der Wohngebäude grenzen mit 65 dB(A) / 55 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} an die Auslöswerte der Lärmaktionsplanung. Bei Betrachtung der Betroffenanzahlen werden entsprechend Umsetzung der EU-Richtlinie die Bewohner auf die jeweiligen |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|------------------------------|---|---|
| | <p>fahrradfreundlich gestaltet werden. Mit dieser Regelung würden wir als Anwohner weniger Verkehrsbelastung erleiden.</p> <p>Mit der Realisierung des genannten Abschnitts als Einbahnstraße wird die Verkehrsbelastung der Rollinstraße zunehmen, aber es gibt dort weniger Wohnnutzung.</p> | <p>Fassadenanteile aufgeteilt, so dass die Zahl der Betroffenen gering ist. Auf der östlichen Straßenseite stehen derzeit keine Wohngebäude.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mit dem geplanten Neubau der Wohngebäude auf dem Hecht Keller- und ehem. Polizeiareal ist mit einer Zunahme der Betroffenen zu rechnen. Erst dann kann laut Lärmaktionsplanung die Verpflichtung bestehen, Maßnahmen zu ergreifen. - Da die Erstellung der Wohnbebauung jedoch absehbar ist, wird im Rahmen der Lärmaktionsplanung unter „zukünftige Lärmschwerpunkte“ vorgeschlagen, auch für die nördliche Waldseer Straße im Rahmen der nächsten Fahrdeckensanierung einen lärmoptimierten Asphalt einzubauen. - Außerdem sollten in die verkehrsplanerischen Überlegungen zum strategischen Netz mittelfristig eine Geschwindigkeitsreduzierung (zumindest nachts) in Betracht gezogen werden. - Der Einbahnstraßen-Vorschlag hat Auswirkungen auf alle angrenzenden Straßen. Durch den fehlenden Gegenverkehr erhöht sich in der Regel die Fahrgeschwindigkeit in Einbahnstraßen. Außerdem wird die nördliche Waldseer Straße in beide Richtungen von der Stadtbuslinie 4 und einigen Überlandlinien befahren. Die Überlegungen sind im Rahmen des strategischen Netzes zu prüfen und sprengen den Rahmen der LAP. |
| <p>Bürger/in 5 LSP 4</p> | <p>Als (mehr als nur indirekt) Betroffener des LSP 4 Memminger-Straße/Fliederweg möchte ich zum aktuellen Lärmaktionsplan Stufe 3 der Stadt Biberach wie folgt Stellung nehmen bzw. diese Fragen stellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. besonders betroffen vom Lärm in der Memminger Straße sind bestimmt die Anwohner in der 1.Reihe, aber da diese Häuser auf Lücke zu den zwischen Fliederweg und Heusteige befindlichen Häusern stehen, empfinde ich als Besitzer und Bewohner eines Hauses in der Heusteige (und somit in der 2.Reihe wohnend) | <p>Wird zur Kenntnis genommen. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass die Lärmaktionsplanung (LAP) für die Auslösewerte über 65/55 dB(A) L_{DEN}/L_{night} aufgestellt wird. Da es sich jedoch um einen Lärmschwerpunkt handelt, wird auch</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-----------------|--|---|
| | <p>den Lärm der Memminger Straße sowohl tags als auch nachts sehr wohl auch als stark störend und "zu laut", insbesondere in den Sommermonaten bei Nutzung der Terrasse oder bei geöffneten Fenstern der betreffenden Räume zum Fliederweg hin</p> <p>2. daher würde ich die Errichtung einer Lärmschutzwand im Bereich Fliederweg sehr begrüßen und erhoffe mir durch Reflexion des Lärms hin zur unbebauten Fläche zw. den Liebherr-Hallen sowie der Einmündung der Hans-Liebherr-Straße eine deutliche Lärmreduktion auf der östlichen Seite der Memminger Straße - bis wann ist hierfür mit einer Realisierung aus Ihrer Sicht zu rechnen?</p> <p>3. gleichfalls würde ich den Einbau von Flüsterasphalt sehr begrüßen - leider wird diese Maßnahme wohl nicht so schnell erfolgen, da die Gelegenheit hierzu erst vor wenigen Jahren bei der Fahrbahnerneuerung der B 465 als Vorabmaßnahme auf den Lärmaktionsplan sträflicher Weise unterlassen wurde</p> <p>4. des Weiteren weise ich darauf hin, dass in Abb.3 am Messpunkt Höhe der Einmündung der Hans-Liebherr-Straße 16.700 Kfz/Tag ermittelt wurden, im Erläuterungstext zum LSP4 auf S.20 jedoch nur von ca. 15.000 Kfz/Tag berichtet wird - eine Unschärfe oder Verniedlichung von 11 %? Was stimmt nun?</p> <p>5. durch die angestrebte Lenkung des Fernverkehrs (und insbes. der LKWs) weg von Riedlinger/ Waldseer Straße über die Nord-West-Umfahrung sowie Ulmer-/Memminger-Straße befürchte ich zumindest bis zum Bau des B30-Aufstiegs nach Mettenberg eine deutliche Zunahme des LKW-Verkehrs und somit auch</p> | <p>die nähere Umgebung mit ihren Betroffenen mit in die Abwägung mit eingestellt.</p> <p>2. Der Bau einer Lärmschutzwand entlang der Memminger Straße ist aus Platzgründen nur auf den privaten Grundstücken möglich, da die Flächen für den gegenläufigen Geh- und Radweg weiterhin benötigt werden. Daher hängt die Errichtung von der Bereitschaft der Eigentümer der 1. Reihe ab. Liegt diese Bereitschaft nicht vor, so kann die Stadt auch keinen Antrag an den Straßenbaulastträger stellen, eine Mauer zu errichten. Die Bereitschaft wird derzeit abgefragt. Im Übrigen werden Lärmschutzwände im Innerortsbereich in der Regel aus absorbierenden und nicht reflektierenden Materialien errichtet.</p> <p>3. Der Einbau von zweilagigem Flüsterasphalt ist sehr aufwändig und wird innerorts wegen der doppelten Entwässerungsführung in der Regel nicht eingebaut. Aus diesem Grund wird dauerhaft der Einbau eines lärmoptimierten Asphalttes als Maßnahme festgesetzt, da hiermit nach Stand der Technik die zu dem Einbauzeitpunkt beste Lösung einzubauen ist.</p> <p>4. Es sind beide Verkehrszahlen richtig, nördlich der Hans-Liebherr-Straße wurden 15.000 Kfz/Tag und südlich der H.-Liebherr-Straße 16.700 Kfz/Tag ermittelt und in die Berechnung aufgenommen. Der Bericht wurde zur Klarstellung ergänzt.</p> <p>5. Der Aufstieg B 30 ist fester Bestandteil des Biberacher Verkehrskonzeptes. Die Unterlagen für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens werden derzeit vorbereitet. Eine Umlenkung des Fernverkehrs im Schwerverkehr (SV) wird auf dem Straßenzug Ulmer Straße /Memminger Straße zu einer Zunahme des SV bis zur Fertigstellung des</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|------------------------------|--|--|
| | <p>Lärms in der Memminger Straße / LSP 4 - wie sieht das die Stadt? Ab wann und wie lange ist damit zu rechnen?</p> | <p>Aufstiegs führen. Ein Zeitpunkt für die Fertigstellung „Aufstieg B 30“ kann derzeit nicht genannt werden.</p> |
| <p>Bürger/in 6 LSP 4</p> | <p>Die BürgerInnen sind mit Werten über 70/60 dB(A) sehr stark vom Verkehrslärm der B 465 betroffen. Die hohe Lärmbelastung führt zu Gesundheitsproblemen. Sie regen zum Lärmschwerpunkt 4 folgendes an:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Es wird gebeten die Betroffenenzahlen zu überprüfen. Sie erscheinen als zu niedrig! 2. Errichtung einer Lärmschutzwand: Diese Maßnahme soll unbedingt weiterverfolgt werden; in der Umgebung gab es teilweise einen Eigentümerwechsel, so dass darum gebeten wird, erneut die Nachbarn zu befragen, ob inzwischen eine Gesamtlösung erreicht werden kann. 3. Einbau lärmoptimierten Asphalt – gerade in diesem Abschnitt wurde in nördlicher Fahrtrichtung bisher kein neuer lärmoptimierter Fahrbahnbelag eingebaut. Außerdem wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Übergänge zwischen den einzelnen Asphaltflächen bitte nicht genau auf Höhe der am stärksten Betroffenen eingebaut werden. Sowohl der auf den westlichen Spuren neu hergestellte Übergang als auch die Höhe der Dauermarkierungen tragen bei schwer beladenen LKW zu weiteren Rumpelgeräuschen bei. | <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Betroffenenzahlen entsprechen nicht den Einwohnerzahlen in den Gebäuden. Die Immissionspunkte werden nach den Vorgaben der BEB (Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) erzeugt. In Kapitel 2.2.2 des LAP ist die Methodik dargestellt. 2. Die Eigentümer wurden angeschrieben, über die Maßnahmen informiert und gebeten, zur Errichtung einer Lärmschutzwand Stellung zu nehmen. Erst bei Interesse mehrerer nebeneinanderliegender Grundstückseigentümer, kann ein Antrag an den Straßenbaulastträger gestellt werden. Auch bei kurzfristigem Desinteresse bleibt die Maßnahme als mögliche langfristig umzusetzende Maßnahme in diesem Lärmschwerpunkt weiterhin im Maßnahmenkatalog aufgeführt. Als Ergebnis liegt von 4 Grundstücken kein Interesse an einer Lärmschutzwand vor (im Mehrfamilienhaus Mehrheitsentscheidung), eine Zustimmung und eine Enthaltung. 3. Der Einbau lärmoptimierten Asphalt bleibt ebenfalls Maßnahme. Nach Aussage des Regierungspräsidiums ist eine Fahrbahnbelagssanierung auf der Ostseite zwischen der H.-Liebherr-Straße und dem evang. Friedhof für 2021 vorgesehen. Die Stadtverwaltung Biberach versucht, den Abschnitt bis zur Theodor-Heuss-Straße zu verlängern, um den gesamten Lärmschwerpunkt abzudecken. Schnittstellen bei der Fahrdeckensanierung stellen immer ein Problem dar.- Die Anregung, in Lärmschwerpunkten besonders sorgfältig zu arbeiten, wurde jedoch weitergegeben. |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-----------------|--|---|
| | <p>4. Eine Geschwindigkeitsreduzierung kleiner 50 km/h wird ange-regt.</p> <p>5. Die Geschwindigkeit ist kontinuierlich durch stationäre Blitzge-räte zu überwachen, um eine dauerhafte Geschwindigkeitssen-kung zu erreichen. Auch die nachts auf der Memminger Straße abgehaltenen Autorennen könnten damit unterbunden werden.</p> <p>6. Die Memminger Strasse beginnt 4-spurig erst innerorts nach der Ortstafel. Dort sind nun ja auch endlich 50 km/h erlaubt. Ab die-sem Abschnitt wird die Rennstrecke eröffnet. Alles was nicht schnell genug ist, muss hupend überholt werden. Sogar Lkws beschleunigen und meinen sie müssen Pkw´s überholen die sich an die Geschwindigkeit halten Sie bemerken hier sofort, sobald die Geschwindigkeit kontrolliert wird. Wenn ab der Ortstafel, stadteinwärts, es bei einer Fahrspur bleibt, satt 2 Fahrspuren, werden die Kosten der Straßenunter-haltung um min 50 % reduziert. Der neue Fahrbahnbelag kostet nur die Hälfte und es ist im Winter kein Streu- und Räumdienst auf 2 Spuren notwendig. Es gäbe auch keine Rennstrecke und keinen Rückstau, denn der Verkehr läuft fließend weiter. Der überschüssige Platz der wegfallenden rechten Spur, könnte dann für eine Lärmschutzwand genutzt werden bis nach dem Sportbad. Das wäre auch der komplett bewohnte Bereich der Memminger Strasse. Ebenfalls könnte der Radweg hinter der Schallschutzwand Fahrrad- und Fußgängerfreundlich ausgebaut werden. Die Bürger könnten sich zumindest auf diesem Teil-stück unterhalten und ihr eigenes Wort verstehen ohne Gehör-schäden. Der Eigentümer mit einer direkten Zufahrt könnte eine Ausnah-megenehmigung erhalten, um sein Grundstück von der jetzigen nicht genutzten Einfahrt zu befahren. Ebenfalls wird dies enorme Vorteile für das Sportbad und somit auch für die Stadt Biberach als Betreiber mit sich bringen. Die Badegäste im Sportbad könnten ohne Gehörschutz die Sonne</p> | <p>4. Eine weitergehende Geschwindigkeitsreduzierung ist auf der Memminger Straße derzeit nicht beabsichtigt, da diese Straße wichtige Zubringerfunktionen erfüllt.</p> <p>5. Die kontinuierliche Geschwindigkeitsmessung bleibt Be-standteil des Maßnahmenkatalogs. Sinnvoll ist der Einsatz von feststehenden Blitzgeräten, da diese den dauerhaftesten Erfolg aufweisen und sich Kfz-Fahrer darauf einstellen können.</p> <p>6. Die Reduzierung von zwei Fahrspuren auf stadteinwärts nur noch eine Spur, ist eine interessante Idee, die in den weiteren planerischen Überlegungen des strategischen Netzes zu überprüfen ist. Da es sich um eine Bundesstraße handelt, wird ein Rückbau von Teilflächen vorrangig vom Baulastträger abhängig sein. Ein Rückbau wird voraussicht-lich Auswirkungen auf die Ampelschaltungen und den Rückstau (erhöhte Lärmbelastung) in Verkehrsspitzen haben. Insbesondere ist zu prüfen, inwieweit vor den Ampeln zweispurige Aufstellbereiche notwendig sind, um in den Verkehrsspitzen ein zügiges Kreuzen zu ermöglichen. An der Kreuzung „evang. Friedhof“ würde eine einspurige Füh-rung zu großem Rückstau in den Verkehrsspitzen führen. Allerdings sind die Verkehrszahlen dort auch höher und vor der Kreuzung könnte ein zweispuriger Aufstellbereich ein-gerichtet werden.</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|------------------------------|---|---|
| | <p>auf der Liegewiese entspannend genießen. Es würden sich dann sicherlich einige Badegäste mehr für Biberach entscheiden und keine anderen ruhigeren Bademöglichkeiten aufsuchen. Wie Sie sehen ergeben sich nur Vorteile daraus eine Spur für sinnvolle Dinge zu nutzen und Kosten zu sparen.</p> <p>Wenn wir nun noch den Ausdruck „Hauptverkehrsader“ betrachten, dann spielt es eigentlich keine Rolle ob ein Lkw 1 Minute später oder früher kommt. Er kommt entspannter an und braucht dann diese Zeit des „just in time“ schon nicht an den Pforten der Firmen zu warten. Und sehen wir nun noch die aktuellen Coronazahlen an. Auf Dauer werden auch in Biberach noch einige Firmen schließen. Die Straße wäre dann total überdimensioniert.</p> <p>Des Weiteren könnte man die Lärmschutzwand auch wunderbar bepflanzen und Vögel hätten wieder Punkte der Erholung als Ersatz der neu überbauten Flächen in Biberach. Ebenfalls könnten in der Lärmschutzwand gleich mehrere fest installierte Blitzer montiert werden, die mit den freiwillig erwirtschafteten Beiträgen zur Kostenminderung der laufenden Kosten betragen würden. Nun, dann bleibt mir nur zu hoffen, dass diese Aspekte zum Nutzen und zum Wohl der Bevölkerung dienen. Die entfallene Teilrennstrecke in Biberach, durch die sich manche Bürger diskriminiert fühlen, gibt es genügend legale Ausweichstrecken in Deutschland (Wikipedia „Motorsport-Rennstrecken“).</p> | |
| <p>Bürger/in 7 LSP 5</p> | <p>Folgende Straßenzüge werden für eine Konfliktanalyse mit ev. Aufnahme als Lärmschwerpunkte vorgeschlagen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Waldseer Straße Nord: gebäudegenaue Überprüfung der Betroffenen- und Einwohnerzahlen; 2. Aufnahme der Rollinstraße – Abschnitt Königsbergallee / Mühlweg | <ol style="list-style-type: none"> 1. Siehe oben; die nördliche Waldseer Straße weist derzeit noch nicht die hohen Betroffenzahlen auf, wird aber durch den Neubau der Wohnanlage ein zukünftiger Lärmschwerpunkt. Deshalb wird im Rahmen der nächsten Belagssanierung ein lärmoptimierter Asphalt festgesetzt. 2. Die Verkehrsbelastung liegt bei ca. 8900 Kfz/Tag. Da jedoch den Wohngebäude Vorgärten vorgelagert sind, liegen nur 8 Betroffene mit Belastungen über 65/55 dB(A) |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-----------------|---|--|
| | <p>3. Lärmschwerpunkt 3 Bergerhauser Straße: - gebäudegenaue Überprüfung der Betroffenen- und Einwohnerzahlen; die Betroffenzahl erscheint zu niedrig.</p> | <p>L_{DEN}/L_{night} vor. Es handelt sich daher bei der LAP 3.Stufe um keinen Lärmschwerpunkt. 3. Die Betroffenzahlen entsprechen nicht den Einwohnerzahlen in den Gebäuden. Die Immissionspunkte werden nach den Vorgaben der BEB (Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) erzeugt. In Kapitel 2.2.2 des LAP ist die Methodik dargestellt.</p> |
| Bürger/in 8 | Südl. Waldseer Straße: Anregung: 30 km/h tags; verstärkte Verkehrskontrollen; lärmoptimierte Asphalte; feinporig besser als grobporig | <p>Das Regierungspräsidium plant in 2021/22 die Erneuerung des Fahrbahnbelags mit Einsatz lärmoptimierten Asphaltes für den Abschnitt Angerweg – Mühlweg. Aufgrund des geplanten Umbaus der Bushaltestelle an der Polizei soll der Belagswechsel bis in diesen Bereich verlängert werden. Feinporige Beläge verursachen in der Regel höhere Lärmemissionen beim Rollgeräusch als grobporige. Die kontinuierliche Geschwindigkeitsmessung bleibt Bestandteil des Maßnahmenkatalogs. Sinnvoll ist der Einsatz von feststehenden Blitzgeräten, da diese den dauerhaftesten Erfolg aufweisen und sich Kfz-Fahrer darauf einstellen können.</p> |
| Bürger/in 9 | Berücksichtigung der Verkehrsachse Birkenharder Straße bei der Lärmaktionsplanung | Die Verkehrsbelastung liegt mit 3200 Kfz/Tag weit unter 8200 Kfz/24 h, so dass dieser Straßenzug nicht Bestandteil der Lärmaktionsplanung wird. |
| Bürger/in 10 | <p>Lärm ist ein Bestandteil unserer Lebensumgebung ist, so vor allem der nicht vermeidbare Lärm von Straßen, Eisenbahn, Industrie und Gewerbe. Mit diesen Lärmquellen finden wir uns ab, wobei eine technische oder verkehrslenkende Reduzierung ja allen zugutekommen würde. Wenn die Tempo 30 – Beschränkung in der Waldseer Straße nachts wenigstens bis zum Zebrastreifen an der Aldizufahrt ausgeweitet wird, wäre dies eine Unterstützung der Lärmreduktionsbemühungen. Was uns jedoch stark belastet und wir nicht verstehen können, dass dem nicht spürbar Einhalt geboten wird, sind folgende Lärmbelästigungen:</p> | <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden Lärmschwerpunkte gebildet, in denen erstens die Lärmbelastung über den Auslösewerten von 65/55 dB(A)) L_{DEN}/L_{night} liegt und eine hohe Anzahl an Betroffenen wohnt. Die Betroffenzahlen werden dabei den einzelnen Lärmpegeln der Gebäudeseiten zugeordnet. In dem Bereich südlich des Erlenwegs grenzen nur noch wenige Wohngebäude direkt an die Straße. Nach Süden hin gibt es mit den Einzelhandelsgeschäften und den Gewerbebetrieben kaum noch eine Wohnnutzung. Die</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-----------------|--|---|
| | <p>- Einzelne Autoraser und Motorradraser, die oft bis weit in die Nacht unsäglichem Lärm bei ihren Rundtouren von Waldseer Straße über die Leipzigstraße und den Erlenweg verursachen.</p> <p>- Schießanlage (auch mit großkalibrigen Waffen) mitten im Wohngebiet und an der Ruhezone Schlierenbachtal, vor allem zu Zeiten, in denen der „normale“ Straßenlärm abflacht und die Anwohner ein bisschen weniger Lärm genießen könnten. Die Schießzeiten einiger weniger Schützen am Mittwohabend, Samstagnachmittag und am Sonntag von 9.30 Uhr bis kurz vor 12.00 Uhr sind extrem belastend, vor allem in den Sommermonaten.</p> <p>- Weitere Lärmbelastungen entstehen uns auch durch die Sportanlagen (v.a. den Skaterplatz) und die mißbräuchliche Nutzung der BSZ-Parkflächen.</p> | <p>Gebäude in der Uhlandstraße liegen unterhalb 55/45 L_{DEN}/L_{night}.</p> <p>In den Lärmschwerpunkten muss für jede der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Abwägung der einzelnen Interessen vorgenommen werden. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung einer Hauptverkehrsstraße sind u.a. die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Aus diesem Grund beschränkt sich der Lärmaktionsplan auf Schwerpunkte mit hoher, gesundheitsgefährdender Belastung und viele Betroffene. Beides liegt südlich des Erlenwegs nicht vor.</p> <p>- Hierfür sind weitere stationäre Blitzeranlagen erforderlich, da Stichprobenmessungen einzelne Raser nicht erfassen können. Bisher hat der Gemeinderat einer Anschaffung weiterer stationärer Blitzeranlagen nicht zugestimmt. Da die Kontrolle eine wichtige Maßnahme ist, wird die Verwaltung erneut einen Antrag an den Gemeinderat stellen.</p> <p>- Das ruhige Gebiet Stadtfriedhof / Schlierenbachtal endet vor dem Abenteuerspielplatz und ist durch die Schießanlage nicht betroffen. Mit Bau des Wohngebiets Reißegg-Steige wurde aufgrund eines Lärmgutachtens der Schießstand eingehaust und die Lärmsituation hat sich stark verbessert.</p> <p>- Die Entfernung zwischen der Wohnbebauung der Uhlandstraße und dem Parkdeck beträgt ca. 300 m und zum Skaterplatz ca. 700 m. Es sind in der Umgebung der drei Anlagen weitere Wohnhäuser vorhanden. Da keine weiteren Bürgeranregungen zu den drei Anlagen eingegangen sind, ist davon auszugehen, dass es sich nicht um einen Lärmschwerpunkt mit vielen stark Betroffenen handelt.</p> |
| Bürger/in 11 | <p>Zudem hatte ich bei ihren Kollegen schon öfter gefragt, warum die Ulmer Str. nicht auch Tempo 50 bekommt und nachts Tempo 30. Inzwischen befahren so viele LKW und Fahrzeuge die Ulmer Str., wenn die Ampel aus ist, wird gerast.</p> | <p>Bei dem nördlichen Abschnitt der Ulmer Straße in Höhe des Röhrenöschle handelt es sich nicht um einen Lärmschwerpunkt. Lediglich vier Wohngebäude liegen mit der Westfassade im Bereich über 65 / 55 dB(A) L_{DEN}/L_{night}.</p> |

| Bürger/Bürgerin | Stellungnahmen | Abwägungsvorschlag der Verwaltung |
|-----------------|---|---|
| | | <p>In den Lärmschwerpunkten muss für jede der vorgeschlagenen Maßnahmen eine Abwägung der einzelnen Interessen vorgenommen werden. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung einer Hauptverkehrsstraße sind u.a. die Belange des Wirtschaftsverkehrs zu berücksichtigen. Aus diesem Grund beschränkt sich der Lärmaktionsplan auf Schwerpunkte mit hoher, gesundheitsgefährdender Belastung und viele Betroffene.</p> |
| Bürger/in 12 | Anregung auch in Mettenberg ruhige Gebiete auszuweisen | <p>Es handelt sich um große zusammenhängende Naherholungsgebiete, mit einer guten Erreichbarkeit aus der Innenstadt heraus. Diese Gebiete sollen erhalten und vor einer Zunahme von Lärm geschützt werden. In Kapitel 5 des Entwurfs werden weitere Kriterien erläutert.</p> |
| Bürger/in 13 | <p>Es werden die zugrunde gelegten Verkehrszahlen für den westlichen Bereich Ringschnaits angezweifelt.</p> <p>Im Bereich zwischen westlichen Ortseingang und Mittelbacher Straße ist kein lärmoptimierter Asphalt eingebaut.</p> | <p>Nach / aus Westen teilen sich die Verkehrsströme auf die Strecken über die Ummendorfer Straße, die B 312 und den Stadtberg auf, so dass der Wert von 8200 Kfz/Tag nicht mehr erreicht wird.</p> <p>Bereits sehr frühzeitig (2009) wurde in diesem Abschnitt ein lärmoptimierter Belag eingebaut.</p> |