

Beschlussvorlage

Drucksache Nr. 2021/139

Beratungsfolge			Abstimmung			
Gremium		Datum		Ja	Nein	Enth
Ortschaftsrat Ringschnait	öffentlich	06.07.2021	Kenntnisnahme			
Bauausschuss	öffentlich	12.07.2021	Vorberatung			
Ortschaftsrat Mettenberg	öffentlich	13.07.2021	Kenntnisnahme			
Ortschaftsrat Rißegg	öffentlich	27.07.2021	Kenntnisnahme			
Ortschaftsrat Stafflangen	öffentlich	27.07.2021	Kenntnisnahme			
Gemeinderat	öffentlich	27.09.2021	Beschlussfassung			

Lärmaktionsplan 3. Stufe

I. Beschlussantrag

- 1) Die Abwägungsvorschläge zu den eingegangenen Stellungnahmen werden gebilligt.
- 2) Der Lärmaktionsplan 3. Stufe wird beschlossen.
- 3) Die Verwaltung wird beauftragt, die im Lärmaktionsplan hinterlegten Maßnahmen umzusetzen bzw. bei Zuständigkeit anderer Straßenbaulastträger auf die Umsetzung hinzuwirken.

II. Begründung

1) Kurzfassung

Lärm zählt zu den größten Umweltproblemen unserer Zeit und hat konkrete gesundheitliche Auswirkungen auf die Bevölkerung. In Biberach stellt der Straßenverkehr dabei die bedeutendste Belastungsquelle darstellt.

Ziel der Lärmaktionsplanung ist eine Bestandsaufnahme und eine Wirkungsanalyse mit Interessenabwägung über mögliche Lärmschutzmaßnahmen. Maßnahmen sind in den Schwerpunktbereichen umzusetzen, in denen viele Bewohner von Lärmimmissionen betroffen sind oder unzumutbare Lärmbelastungen auftreten. Die Lärmaktionspläne sind alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Die Stadt hat in den letzten Jahren über die Lärmaktionsplanung einige Verbesserungen erreichen können. Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen steht aktuell die Fortschreibung an. Nach Durchführung einer zweistufigen Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung soll die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes nun beschlossen und u.a. zusätzliche Maßnahmen im Bereich der Lärmschwerpunkte 6a, 7 und 9 umgesetzt werden.

2) Verfahrensverlauf

Im Oktober 2020 hat der Gemeinderat die Aufstellung des Lärmaktionsplan (3. Stufe) beschlossen (DS 2020/213). Im Anschluss fanden eine erste Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange statt.

Im März 2021 beriet der Gemeinderat über den Entwurf des Lärmaktionsplanes (DS 2021/039 sowie 2021/039/1). Dabei fand weder der seitens der Verwaltung vorgelegte Maßnahmenkatalog eine Mehrheit, noch die Empfehlung des Bauausschusses, die Geschwindigkeitsreduzierung tags auf 30 km/h in den Lärmschwerpunkten 5, 6a und 7 nicht mehr zum Bestandteil des Planentwurfs zu machen. Der Gemeinderat fasste daher den Beschluss, dass beide Varianten, mit und ohne Tempo 30, im Offenlegungsverfahren zur Diskussion gestellt werden.

Im Rahmen der zweiten Öffentlichkeits- und Trägerbeteiligung wurden von 9 Bürgern Stellungnahmen vorgebracht, teilweise handelte es sich um Bürger, die sich auch bereits im Rahmen der ersten Beteiligung zu Wort gemeldet hatten. Diese Bürger fordern deutlich weitergehende Lärmschutzmaßnahmen, als bislang vorgesehen. Seitens der Behörden wurden keine Einwendungen erhoben. Seitens der sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden in Hinblick auf die geplanten Geschwindigkeitsreduzierungen Bedenken in Hinblick auf negative Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV vorgetragen. Die Synopse mit Stellungnahmen und entsprechenden Abwägungsvorschlägen siehe Anlage 3.

3) Rechtliche Rahmenbedingungen

Zielsetzung der Lärmaktionsplanung ist es zur Vermeidung lärmbedingter gesundheitlicher Risiken Lärmbetroffenheiten oberhalb der sogenannten Auslösewerte von über 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht zu vermeiden. Dringlicher Handlungsbedarf ist für Bereiche mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts gegeben (Schwelle zur lärmbedingten Gesundheitsgefährdung). Die mit solchen Pegeln einhergehende Gesundheitsgefährdung wird in der wissenschaftlichen Literatur als hinreichend nachgewiesen erachtet.

Die Rechtsprechung orientiert sich hinsichtlich der Frage, ob gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO eine Gefahrenlage gegeben ist, an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Werden die in § 2 der 16. BImSchV geregelten Immissionsgrenzwerte überschritten, haben die Lärmbetroffenen regelmäßig einen Anspruch auf ermessensfehlerfreie Entscheidung über eine verkehrsbeschränkende Maßnahme (VGH Baden-Württemberg, Az. 10 S 2449/17). In der 16. BImSchV ist z. B. bei Wohngebieten der Grenzwert mit 59 dB(A) tags bzw. 49 dB(A) nachts sogar noch niedriger als die Auslösewerte in der Lärmaktionsplanung angesetzt.

Für die Ermessensausübung sind insbesondere die Bestimmungen für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (LärmschutzRichtlinien-StV) heranzuziehen. Der Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg weist darauf hin, dass „bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung zu berücksichtigen ist, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen“

Das Regierungspräsidium Tübingen weist in ihrer Stellungnahme im Hinblick auf die Bedenken gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen nochmals ausdrücklich darauf hin, dass nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 2018 und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bei Lärmpegeln über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts in der Regel eine Pflicht zum Einschreiten besteht. (Schwelle zur lärmbedingten Gesundheitsgefährdung)

Nur wenn die Maßnahmen aus Gründen der Luftreinhaltung, der Leistungsfähigkeit der Straße oder wegen Verkehrsverlagerungen nachweisbar zu erheblichen Nachteilen führen würden, kann von dem pflichtgemäßen Einschreiten abgesehen werden.

In Biberach wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung flächenhaft insbesondere in folgenden Lärmschwerpunkten überschritten:

- LSP 5 Waldseer Straße (B 312)
- LSP 6a Riedlinger Straße – Innenstadt (B 312)
- LSP 7 Innenstadt – Südwest (B 312)
- LSP 9 Innenstadt Nord – Bismarckring
- LSP 10 Ringschnait – Hauptstraße (B 312)

4) Schlussbericht / vorgeschlagener Maßnahmenkatalog

In den bisherigen Gremienberatungen wurde insbesondere das Thema Geschwindigkeitsreduzierung am Tag aufgrund möglicher Einschränkungen für den Verkehr kontrovers diskutiert. Vom Umweltbundesamt liegt zu diesem Thema eine Broschüre vor, die der Vorlage beigelegt ist (Anlage 5).

Begründung zu den vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen am Tag

Bezüglich der Einführung von weiteren Geschwindigkeitsbegrenzungen am Tag ist eine ermessensfehlerfreie Entscheidung zwischen den sehr hoch zu gewichtenden Belangen der Betroffenen, insbesondere bei denen Lärmwerte oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ausgemacht wurden, sowie den verkehrlichen Belangen und der jeweiligen Straßenbedeutung zu treffen.

Betroffen sind durchweg Straßenabschnitte mit einer sehr hohen verkehrlichen Bedeutung, insbesondere für den ÖPNV (s. Anlage 4). Dagegen fällt der Umfang der Betroffenheit der Anwohner unterschiedlich stark aus. Die Verwaltung schlägt daher vor, zugunsten des ÖPNVs Geschwindigkeitsbegrenzungen am Tag grundsätzlich nur in den Bereichen vorzunehmen, in denen die Lärmwerte die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung überschreitet. Hier besteht vom Grundsatz her eine Pflicht zum Einschreiten.

In einem weiteren Abwägungsschritt sollen die Lärmschwerpunkte in Hinblick auf die Anzahl der Betroffenen differenziert beurteilt werden. Im Falle einer eher geringeren Betroffenheit soll den verkehrlichen Belangen Vorrang eingeräumt werden, insbesondere im Hinblick auf die Attraktivität des ÖPNVs.

Die Verwaltung schlägt in Abwägung zwischen dem berechtigten Interesse der Anwohner auf Lärmschutz und den verkehrlichen Belangen nachfolgende Festlegung zu möglichen Maßnahmen vor. Aufgelistet werden an dieser Stelle nur die Straßenabschnitte, bei denen mindestens 10 Anwohner Lärmwerten oberhalb der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung ausgesetzt sind:

LSP	Bezeichnung	Mögliche Maßnahme	Verwaltungsvorschlag
LSP 5	Waldseer Straße (B 312)	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags	wird nicht vorgesehen (Anpassung des bisherigen Verwaltungsvorschlags)
LSP 6a	Riedlinger Straße - Innenstadt (B 312)	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch tags	wird umgesetzt
LSP 7	Innenstadt - Südwest (B 312)	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch tags	wird umgesetzt
LSP 9	Innenstadt Nord - Bismarckring	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags	wird nicht vorgesehen
		Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts	wird umgesetzt
LSP 10	Ringschnait - Hauptstraße (B 312)	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 tags	wird nicht vorgesehen

Lärmschwerpunkt 5

Die Maßnahme einer Temporeduzierung auf 30 km/h tags wird entgegen dem bisherigen Entwurf aufgrund der Auswirkungen auf den Verkehr vorerst zurückgestellt. Durch die Maßnahme würde der Verkehrsfluss auf langer Strecke (ca. 650m) verlangsamt, gleichzeitig jedoch nur 4 Bewohner unterhalb des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung gebracht werden.

Auf den ersten Blick deutlich größer wäre die Wirkung im Bereich 65-70 dB(A) tags, hier würden 58 Betroffene entlastet. Allerdings ist bei genauerer Betrachtung zu berücksichtigen, dass die hohen Zahlen dem Neubau des Bürgerheims geschuldet sind, dieser jedoch einen hohen baulichen Lärmschutz aufweist und die Aufenthaltsbereiche zur lärmabgewandten Seite liegen.

Lärmschwerpunkte 6a und 7

Hier kann durch eine Geschwindigkeitsreduzierung die Betroffenheit allein im Bereich > 70 dB(A) tags von 98 Anwohner auf 30 Anwohner gesenkt werden (Reduktion 70%). Der Abschnitt ist größtenteils bereits heute nicht mit Tempo 50 befahrbar. Zudem soll unabhängig von der Lärmaktionsplanung aufgrund eines Antrages die Höchstgeschwindigkeit vor dem Seniorenheim in der Riedlinger Straße auf 30 km/h beschränkt werden nach § 45 Absatz 9 Punkt 6 StVO. Die Betroffenheit des ÖPNVs ist noch vertretbar. In der Gesamtschau ist aus Sicht der Verwaltung bei diesen beiden Lärmschwerpunkten der Abwägungsspielraum sehr gering, es besteht eine Pflicht zum Einschreiten.

Lärmschwerpunkt 9

Die Maßnahme einer Temporeduzierung auf 30 km/h tags wird aufgrund der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, insbesondere dem ÖPNV, nicht umgesetzt. Auf den ersten Blick würden im Bereich >70 dB(A) tags 41 Betroffene entlastet. Allerdings ist bei genauerer Betrachtung der betroffenen Gebäude zu berücksichtigen, dass die hohen Zahlen überwiegend dem Steigerlager geschuldet sind, in diesem jedoch nur wenige Wohnungen zur lärmzugewandten Seite liegen.

Lärmschwerpunkt 10

Die Maßnahme einer Temporeduzierung auf 30 km/h tags wird aufgrund der Auswirkungen auf den Verkehr nicht vorgesehen. Es würden nur 5 Bewohner unterhalb des Schwellenwertes der Gesundheitsgefährdung gebracht. Der Fokus soll weiterhin auf der Südumfahrung der Ortschaft gelegt werden.

Stationäre Überwachungsanlagen

Die Überwachung von Geschwindigkeitsbegrenzungen obliegt der Zuständigkeit der Verwaltung. Im Übrigen stellt diese im engeren Sinne keine eigenständige Lärmschutzmaßnahme dar, sondern soll die Einhaltung der aus Lärmschutzgründen angeordneten verkehrsbeschränkenden Maßnahmen gewährleisten. Die Maßnahme wurde daher herausgenommen.

Da die Überwachung der Geschwindigkeitsreduzierungen essentiell für die Wirksamkeit der Lärmschutzmaßnahmen ist, sollen die betroffenen Straßenzüge verstärkt durch mobile Überwachungsanlagen kontrolliert werden sowie über weitere stationäre „Blitzer“. Im Falle eines Antrages der Verwaltung hat der Gemeinderat Rahmen der Aufstellung des Haushaltsplanes über die Anschaffung abschließend zu entscheiden.

5) Kosten

Die Kosten für die Aufstellung des Lärmaktionsplanes trägt die Stadt. Die Kosten für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen trägt der jeweilig zuständige Straßenbaulastträger, d.h. für die klassifizierten Bundes- und Landesstraßen jeweils Bund und Land, im Übrigen die Stadt. Kosten, die an städtischen Straßen entstehen, sind daher in den nächsten Jahren im städtischen Haushalt einzustellen.

6) Weiteres Vorgehen

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird der LUBW gemeldet und der Öffentlichkeit bekannt gemacht.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans empfiehlt über Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans Stufe 2 hinaus die Prüfung weiterer Maßnahmen. Die Prüfung gem. den Lärmschutz-Richtlinien-StV erfordert eine erneute Berechnung gem. der Berechnungsvorschrift RLS-90 (Richtlinien für Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 1990).

Die Verwaltung wird diese Berechnung vornehmen lassen und auf Basis dessen die Umsetzung der Maßnahmen beim Straßenbaulastträger beantragen.

Die Anlagen 1 und 3 werden auch der Druckversion dieser Vorlage beigelegt.

Die Anlagen 2, 4 und 5 sind digital abrufbar. Zusätzlich wird den Fraktionen je ein gedrucktes Exemplar zur Verfügung gestellt.

R. Adler

Anlage 1 Schlussbericht LAP 3 Stufe

Anlage 2 Karten 1a-Z3b

Anlage 3 Abwägungstabelle

Anlage 4 Vergleich Lärmschwerpunkte 5+6+7

Anlage 5 Broschüre Umweltbundesamt Tempo 30 Hauptstrassen