

Anlage 3 Abwägungstabelle

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
<p>RP Tübingen</p> <p>Referat Verkehr</p>	<p>Sowohl als Straßenbaulastträger als auch höhere Straßenverkehrsbehörde verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 01.12.2020. Als höhere Straßenverkehrsbehörde nehmen wir zur Abwägungstabelle bzgl. der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen wie folgt Stellung:</p> <p>Im Hinblick auf die Bedenken gegen Geschwindigkeitsbeschränkungen auch tagsüber im Bereich von Lärmschwerpunkten ist nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass nach dem Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg vom 29.10.2018 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. 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.</p> <p>Zu den Befürchtungen, dass sich Geschwindigkeitsbeschränkungen tagsüber negativ auf den ÖPNV auswirken könnte, wird von anderen Städten die Auffassung vertreten, dass die Verzögerungen durch an Fußgängerüberwegen querende Fußgänger, Ein- und Ausparker am Straßenrand, Lichtsignalanlagen und ähnliches in der Regel größer sein dürften als die Fahrtzeitverlängerung durch die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf 30 km/h. In der Regel argumentiert auch die Verwaltung in der Abwägungstabelle.</p>	<p>Die in der Stellungnahme vom 01.12.2020 vorgetragene Anregung wurden bereits durch den Gemeinderat abgewogen und das Ergebnis dem Verfasser mitgeteilt.</p> <p>Die rechtliche Einschätzung zur erheblichen Ermessensreduzierung bei Lärmpegeln über 70 dB(A) tags und/oder 60 dB(A) nachts (Schwelle der Gesundheitsgefährdung) wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Falle der Stadt Biberach reduziert sich bei nachfolgenden Lärmschwerpunkten die Ermessensfreiheit erheblich aufgrund der flächenhaften Überschreitung der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung in Kombination mit einer sehr hohen Betroffenenzahl (s.u.), auch unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs:</p> <p>LSP 6a Riedlinger Straße – Innenstadt (B 312): Betroffene Bewohner > 70 dB(A): 30 Betroffene Bewohner nach Umsetzung Maßnahme: 7 Differenz: -23</p> <p>LSP 7 Innenstadt – Südwest (B 312) Betroffene Bewohner > 70 dB(A): 68 Betroffene Bewohner nach Umsetzung Maßnahme: 23 Differenz: - 45</p> <p>Beim Lärmschwerpunkt 5 Waldseer Straße (B 312) wird die Schwelle zur Gesundheitsgefährdung tags ebenso überschritten. Die Maßnahme einer Temporeduzierung auf 30 km/ wird aufgrund der Auswirkungen auf den Verkehrsfluss bis zur nächsten Fortschreibung des Lärmaktionsplanes zurückgestellt und dann erneut geprüft. Durch die Maßnahme würde der Verkehrsfluss auf langer Strecke verlangsamt, gleichzeitig jedoch nur 4 Bewohner unterhalb des Schwellenwertes gebracht werden.</p>
<p>Landratsamt Biberach</p> <p>Verkehrsamt</p>	<p>Derzeit liegen dem Verkehrsamt noch keine Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen vor. Weshalb wir konkret keine Aussage machen können, inwiefern (wie stark) die einbrechenden Überlandlinien auf den Streckenabschnitten Waldseer Straße, Riedlinger Straße, Innenstadt, Zeppelinring,</p>	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Die Einschränkungen des Überlandverkehrs dürften deutlich geringer ausfallen als beim städtischen ÖPNV.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
<p>Sachgebiet ÖPNV und Schülerbeförderung</p>	<p>Bismarckring betroffen sind. Allgemein ist davon auszugehen, dass durch die geplante Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 Km/h, es zu Fahrplanänderungen bei den betroffenen Überlandlinien kommt und sich dadurch Reisegeschwindigkeiten verzögern.</p> <p>Lärmaktionspläne werden im Regelfall beim Landkreis von der Straßenverkehrsbehörde betreut. Im Rahmen von anderen Lärmaktionsplänen im Landkreis Biberach wurde der Aufgabenträger für den ÖPNV bisher noch nicht angehört.</p>	
<p>Polizeipräsidium Ulm</p> <p>Führungs- und Einsatzstab Einsatz/Verkehr</p>	<p>Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes dürfen nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) angeordnet werden. Ein darüber hinausgehende Erfordernis gem. § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO kann für die vorliegenden Bereiche meines Erachtens nicht begründet werden.</p> <p>Eine weitere gesetzliche Regelung für die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen ergibt sich aus § 45 Abs. 9 Nr. 6 StVO bzw. der VwV-StVO zu § 41(VZ 274), welche folgenden Möglichkeiten eröffnet:</p> <p>Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen...Alten- und Pflegeheimen... in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen (z. B. Bring- und Abholverkehr mit vielfachem Ein- und Aussteigen, erhöhter Parkraumsuchverkehr, häufige Fahrbahnquerungen durch Fußgänger, Pulkbildung von Radfahrern und Fußgängern) vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) sowie auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306). Im Ausnahmefall kann auf die Absenkung der Geschwindigkeit verzichtet werden, soweit etwaige negative Auswirkungen auf den ÖPNV (z. B. Taktfahrplan) oder eine drohende Verkehrsverlagerung auf die Wohnnebenstraßen zu befürchten ist. In die Gesamtabwägung sind dann die Größe der Einrichtung und Sicherheitsgewinne durch Sicherheitseinrichtungen und Querungshilfen (z. B. Fußgängerüberwege, Lichtzeichenanlagen, Sperrgitter) einzubeziehen. Die streckenbezogene Anordnung ist auf den unmittelbaren Bereich der Einrichtung und insgesamt auf höchstens</p>	<p>Die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Geschwindigkeitsverringerung auf 30 km/h in den LSP 6a und 7 soll zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm angeordnet werden.</p> <p>Allerdings kann in einer Abwägung auch das Gesamtumfeld betrachtet und berücksichtigt werden, z.B. ob es sich um unfallträchtige Straßenabschnitte handelt, die durch eine Geschwindigkeitsverringerung verbessert werden können.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen; die Polizei ist Mitglied der Verkehrsschau und hat unabhängig von der Lärmaktionsplanung die Umsetzung von Tempo 30 in Höhe des Seniorenheims Riedlingerstraße 28-32 empfohlen.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>300 m Länge zu begrenzen. Die beiden Fahrtrichtungen müssen dabei nicht gleichbehandelt werden. Die Anordnungen sind, soweit Öffnungszeiten (einschließlich Nach- und Nebennutzungen) festgelegt wurden, auf diese zu beschränken.</p> <p>Die Möglichkeit, den Schwerverkehr in der Innenstadt nur auf den Lieferverkehr zu beschränken, wäre bestimmt eine wirksame Maßnahme. Hier wird aber eine rechtliche Prüfung angeregt. Dies insbesondere für den Zeitraum, solange keine adäquaten Entlastungsstrecken bestehen.</p> <p>Zu der geplanten baulichen Umgestaltung des Verkehrsraumes kann erst Stellung genommen werden, wenn eine konkrete Planung vorliegt.</p> <p>Lärmschwerpunkt 9 Bei den geplanten 30 km/h nachts, handelt es sich um eine Geschwindigkeitsbeschränkung, die aus Gründen des Lärmschutzes nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutzrichtlinien – StV) angeordnet werden dürfte.</p> <p>Alle Lärmschwerpunkte mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen: Die Einhaltung der Geschwindigkeitsbeschränkungen in vollem Umfang tritt nach hiesiger Auffassung erst dann ein, wenn auch eine konsequente kommunale Überwachung erfolgt.</p>	<p>Schwerverkehrsumleitung: Der Anregung, eine rechtliche Prüfung vorzunehmen, wird gefolgt und bei der nächsten Fortschreibung wieder aufgegriffen.</p> <p>Die Projektstudie wurde im Rahmen der Verkehrsschau bereits besprochen und befürwortet. Nach Erarbeitung eines technischen Entwurfs wird eine erneute Beteiligung der Straßenraumgestaltung durchgeführt. Dies ist jedoch nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p>Bürger*in 1 LSP 6a</p>	<p>Der Schwerlastverkehr hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen. Die Fahrzeuge werden schwerer und haben eine breite Bereifung. Neben dem Straßenlärm kommt auch noch die Verschmutzung hinzu – Feinstaub durch Abgase, Bremsstaub, Gummiabrieb. Im Kurvenbereich starkes Abbremsen mit quietschenden Reifen; auch Einfädeln aus der Hofeinfahrt ist aufgrund der Geschwindigkeit teilweise gefährlich.</p> <p>Hinweis auf die schlechte Belagsqualität, Wasserrohrbruch, Flickstellen... im Lärmschwerpunkt 6a.</p> <p>Hinweis, dass Lärmschutzfenster nur im geschlossenen Zustand den Lärm reduzieren.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p>

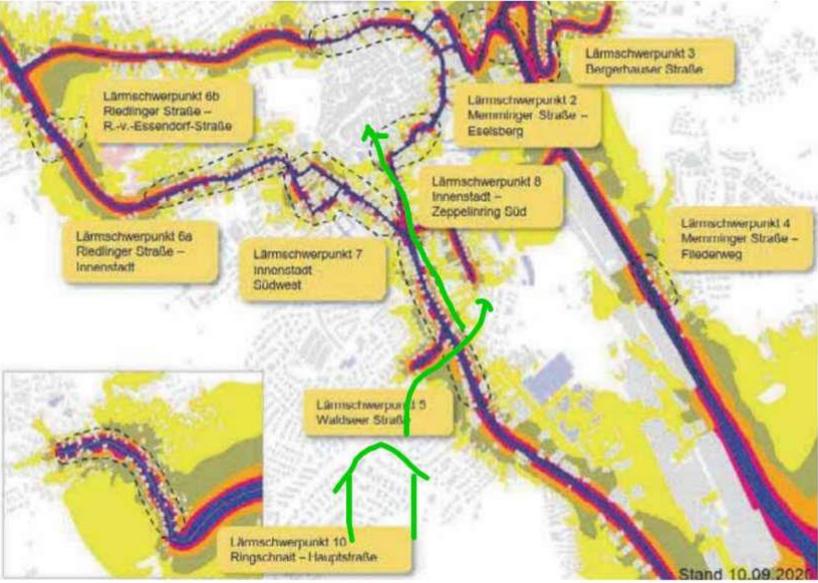
Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h würde nicht nur weniger Lärm verursachen, sondern auch zur Verkehrssicherheit beitragen. Ab 22 Uhr merkt man hier einen wesentlichen Unterschied. Auch das Radfahren stadtauswärts würde durch eine Reduzierung sicherer werden.</p>	<p>Geschwindigkeitsreduzierungen wirken sich generell positiv auf die Verkehrssicherheit aus. Allerdings kann im Rahmen der Lärmaktionsplanung dies nur als positiver Nebeneffekt einfließen.</p>
<p>Bürger*in 2 LSP 6a</p>	<p>Als langjährige Eigentümer*In eines Gebäudes in der Riedlinger Straße wird seit Jahren die sich ändernde Verkehrssituation beobachtet. Während früher Arbeiten mithilfe einer Dreifachverglasung gut möglich war, liegen heute mit den ca. 17.000 Kfz/Tag und einem ca. 50%-igen Anteil an Lkw ganz andere Belastungen vor. Die Lkw erzeugen natürlich besondere Erschütterungen und Lärm vor allem beim Bremsen und wieder Anfahren. Der Buslinienverkehr wird durch eine gleichmäßigere Fahrweise nicht sehr stark eingeschränkt. Es wäre wichtig zwischen Hardtsteigstraße und Steigmühlstraße tagsüber Tempo 30 einzuführen.</p> <p>Anregung: die Lkw über die Steigmühlstraße und die Wolfentalstraße zu führen. Dort würden sie nicht so sehr stören.</p>	<p>Kenntnisnahme.</p> <p>Mit dem in den letzten Jahrzehnten entstandenen Wohnungsbau in der Steigmühlstraße würden auch dort Anwohner mit Lärm zusätzlich belastet. Eine kurzfristige Verlagerung des Lkw-Verkehrs auf diese Alternativstrecke wird daher nicht vorgesehen.</p>
<p>Bürger*in 3 LSP 5 südliche Waldseer Straße</p>	<p>Neben der fortdauernden Lärmbelästigung in der Waldseer Straße, die durch eine Zunahme des Lastverkehrs in den letzten Jahren kontinuierlich gestiegen ist (B312 Lastverkehr), haben wir noch mit einem weiteren Problem zu kämpfen, welches immer skurrilere Formen annimmt, nämlich der wachsenden Auto Poser Szene auf dem Parkplatz der Shell Tankstelle. Es sieht zwar so aus, als ob dies vor den Toren der Stadt wäre und niemanden stören dürfte, jedoch befindet sich dieses Gelände in unmittelbarer Nähe von Wohnhäusern und die Belästigung durch nächtlich ausgetragene Autorennen mit aufgebohrten Motoren und auf Krach getrimmten Auspuffanlagen wird immer unerträglicher. "Posen" mit quietschenden Reifen im Kreisverkehr vor der Tankstelle, Beschleunigungsfahrten mit heulenden Motoren in der Waldseer Straße und in der Leipzigstraße bis morgens um 2 oder 3 Uhr sind leider nicht mehr die Ausnahme sondern werden immer mehr zur Regel. Über die Nacht ein Fenster geöffnet zu lassen, macht selbst bei einem gesunden Schlaf keinen Sinn mehr. Wir "freuen" uns schon auf den Sommer, wenn diese "Inbesitznahme des öffentlichen Raums" durch wenige Personen wieder ein unerträgliches Ausmaß annehmen wird; es ist schon jetzt in der kalten Jahreszeit heftig. Besonders fragwürdig ist die Situation auch deshalb, weil diese Zurschaustellung von</p>	<p>Illegale Autorennen bzw. hoctouriges Fahren oder manipulierte Fahrzeuge kommen wie in allen anderen Städten und Regionen auch in Biberach vor. Im Rahmen der Lärmaktionsplanung kann hierfür kaum eine Verbesserung erreicht werden. Allerdings kann durch verstärkte Polizeikontrollen bzw. die Aufstellung stationärer Blitzer entgegengewirkt werden.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Fahrzeugen, die in dieser Form sicher nicht der Straßenverkehrsordnung entsprechen, unmittelbar vor der Haustüre der Polizei erfolgt, aber offenbar niemanden dort stört (?).</p> <p>Ist es der Stadtverwaltung schon bekannt, dass die Poser also nicht nur auf dem Marktplatz und in der Ulmer Tor Straße, sondern nachts vor allem auch auf der Waldseeer Straße unterwegs sind? Gibt es eine Idee, wie dieser Form der nächtlichen Ruhestörung, gegen die eine Einzelperson machtlos ist, begegnet werden kann? Ein Nichtstun und weiterzusehen (zuhören) wird absehbar zur Folge haben, dass auch Biberach möglicherweise bald die Probleme hat, mit denen Ulm z.B. auf der Blaubeurer Straße zu kämpfen hat. Soll gewartet werden, bis dieser unbeherrschbare Zustand auch hier eintritt?</p> <p>Wer diesen Krawall nicht immer regelmäßig abbekommt, mag zu der Meinung kommen, dass das alles nicht so schlimm wäre, man den jungen Leuten auch Mal die Möglichkeit geben müsse, sich im Stadtgebiet nachts auf der Straße auszutoben und geltende Gesetze zu übertreten, und man das einfach ertragen müsste (... solange die Rennen nicht vor der eigenen Tür stattfinden). Die Betroffenen können das leider nicht so sehen.</p> <p>Die Meldung in der Schwäbischen Zeitung, dass sich der Gemeinderat am 29.3. wieder mit dem "Lärmkonzept" befassen würde, hat mich dazu motiviert, diese Anfrage zu starten. ... warum will Biberach eigentlich ein Lärmkonzept entwickeln und nicht ein Ruhekonzept?</p>	<p>Der korrekte Name ist Lärmaktionsplan, der bestimmte Maßnahmen (Aktionen) zur Eindämmung der Lärmbelastung vorsieht. Im Lärmaktionsplan werden erstmalig auch drei ruhige Gebiete in Biberach ausgewiesen.</p>
<p>Bürger*in 4</p> <p>LSP 7 Innenstadt Südwest</p>	<p>Wie geht es weiter mit der innerstädtischen B312?</p> <p>Warum wurden 22 Millionen Euro in die Nordwestumfahrung investiert, wenn diese keine Entlastung der Fahrzeuge besonders des Schwerverkehrs bringt?</p>	<p>Hierzu liegen unterschiedliche Konzepte vor. So soll z.B. vor Ausbau des Aufstiegs B 30 in den Straßenzügen Kolpingstraße, Theaterstraße, Felsengartenstraße, Riedlinger Straße und Saulgauer Straße ein Radfahrstreifen angelegt werden, der zu einer Reduzierung der Fahrbahnen auf 6,5 führt und damit zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs führen wird. Mittel- bis langfristig wird mit dem Aufstieg B 30 eine Umfahrungsmöglichkeit der B 312 geschaffen, die anschließend weitergehende Umbau- und Entlastungen dieses Straßenzuges ermöglicht.</p> <p>Die Nordwestumfahrung hat bereits ohne Aufstieg B 30 ein Verkehrsaufkommen von (abhängig vom Abschnitt) 10.000 – 14.500 Fahrzeugen pro Tag. Sie erschließt die neuen Gewerbegebiete am Flugplatz und die neue Klinik des Landkreises. Ein LKW-Verbot auf der B 312 würde in dem heute zur Verfügung stehenden Verkehrsnetz dazu führen, dass dadurch alle anderen Zufahrtsstraßen zur</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Mein Vorschlag, eine günstige Investierung, wenn man mit ein paar Schildern wenigstens den LKW Verkehr dorthin umleitet.</p> <p>Wäre es doch einen Versuch wert, so wie in der Karpfengasse/ Schrannestraße, den Verkehrsfluss zu ändern?</p> <p>Die Stadt Biberach ist verpflichtet, eine Verminderung der Lärmbelastung umzusetzen. Eine spürbare Erleichterung kommt vielleicht,, wenn der Tunnel, zum“ Sankt Nimmerleinstag „ gebaut wird.</p>	<p>NWU, wie die Birkenharder Straße, die Ehinger Straße und der Straßenzug der Ulmer / Memminger Straße zusätzlich belastet werden. Auch dort sind Lärmschwerpunkte mit Betroffenen vorhanden, die durch eine Mehrbelastung über die Gesundheitsgefährdung hinaus zusätzlich belastet werden. Eine Verlagerung auf andere Lärmschwerpunkte ist daher voraussichtlich nicht zulässig.</p> <p>Die Beschilderung des Fernverkehrs erfolgt bereits über die NWU und den Straßenzug Ulmer Straße / Memminger Straße. Es darf auch nicht vergessen werden, dass im Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Biberach nur ca. 12 % Durchgangsverkehr sind. Alle anderen Verkehre fahren städtische Ziele an bzw. kommen von dort.</p> <p>Bei dem Straßenzug der B 312 handelt es sich um eine Bundesstraße, die nicht mit Verkehrsversuchen auf Gemeindestraßen innerhalb der Innenstadt mit einem Verkehrsaufkommen von unter 2000 Kfz/Tag verglichen werden kann.</p> <p>Die Kommunen sind verpflichtet einen LAP aufzustellen. Die Maßnahmen unterliegen weitgehend je nach Anzahl der Betroffenen, Höhe der Lärmbelastung und Auswirkungen von Maßnahmen auf das Verkehrsnetz der Abwägung der Kommune. Auszuführen sind die Maßnahmen dann vom jeweiligen Straßenbaulastträger. Wenn etliche Betroffene von Lärmpegeln über 70 dB(A) / 60 dB(A) tags / nachts betroffen sind, verdichtet sich die Pflicht für eine Festlegung geeigneter Maßnahmen zum Einschreiten. Nur wenn Maßnahmen aus Gründen der Luftreinhaltung, der Leistungsfähigkeit der Straße oder wegen Verkehrsverlagerungen nachweisbar zu erheblichen Nachteilen führen, kann davon abgesehen werden. Bei Werten über 65 dB(A) tags / und 55 dB(A) nachts ist die Ermessensausübung höher.</p>
<p>Bürger*in 5 LSP 1</p>	<p>Wenn jetzt im Lärmaktionsplan die Stufe 3 ansteht, was wurde dann in Stufe eins und zwei in der Ulmer Straße gegen den Verkehrslärm unternommen?</p>	<p>Stufe 1 + 2 wurden in der Stadt Biberach zusammengefasst und mit dem Lärmaktionsplan (LAP) 2.Stufe im Januar 2015 beschlossen. Im Zuge der LAP wurde in der Ulmer Straße ab Höhe Teuchelhaldenstraße stadteinwärts die Geschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h reduziert sowie 2013/14 auf der Ulmer Straße ab Höhe Birkendorfer Straße stadteinwärts ein lärmoptimierter Fahrbelag eingebaut.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Warum werden die Anwohner an schwer vom Verkehrslärm belasteten Straßen die täglich damit belastet sind nicht mehr mit einbezogen?</p> <p>Warum werden an solchen vom Verkehrslärm belasteten Straßen nicht auch mit einfachen Mitteln für Entlastung der Anwohner gesorgt?</p>	<p>Im November und Dezember 2020 hat der Entwurf zur LAP 3.Stufe für alle Bürger offengelegen und war im Internet eingestellt. Hierüber wurde wiederholt in der Presse berichtet. Zusätzlich bestand die Möglichkeit zur Teilnahme an einer Veranstaltung (analog und digital) zum Lärmaktionsplan, die aufgrund des geringen Interesses von nur 2 Teilnehmern abgesagt wurde.</p> <p>Falls unter „einfachen Mitteln“ eine Geschwindigkeitsreduzierung verstanden wird, so ist bei allen Straßen zu prüfen, ob sie eine hohe Verkehrsbedeutung haben und welche Auswirkungen dies auf den Bus- und Wirtschaftsverkehr hat. Zusätzlich sind Verdrängungseffekte mit zu berücksichtigen, da insbesondere die Hauptverkehrsstraßen zu einer Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und der angrenzenden Wohngebiete führen.</p>
<p>Bürger*in 6</p>	<p>Alle Fraktionen reden über Klimaschutz, Verringerung von Co2-Ausstoß, Lärmschutz und Verkehrswende. Wie kann es da sein, dass die Verwaltungsvorlage im Bauausschuss und im Gemeinderat mit knapper Mehrheit abgelehnt wurde. Warum wird empfohlen, auf einer stark befahrenen Bundesstraße durch die Innenstadt eine TEMPO 30 Zone lieber doch nicht einzurichten, obwohl es rechtlich möglich wäre? Was hat die Stadt da zu verlieren, zu befürchten? Wer hat etwas davon, wenn da nicht Tempo 30 herrscht?</p> <p>Es entstehen kaum Kosten. Das teuerste sind wahrscheinlich 1-2 Blitzer. Die Maßnahme ist leicht und schnell umzusetzen. Die Anwohner haben einen direkten, spürbaren Mehrwert an Lebensqualität. Es entsteht weniger Lärm und Gestank. Einzig die Auto- und LKW-Fahrer müssen sich umgewöhnen und bewusst langsamer fahren. Vielleicht nutzen sie dann je nach Ziel eher die möglichen Umfahrestrecken. Ach ja: und dass der Bus dann zu langsam wird, ist wohl eindeutig von den Fachleuten widerlegt.</p>	<p>Es handelt sich bei der Lärmaktionsplanung nicht um Tempo-30-Zonen sondern um eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierungen. Der Gemeinderat hat eine Abwägung aller Interessen vorzunehmen. Vor Einführung einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Hauptverkehrsstraßen ist bei allen Straßen zu prüfen, ob sie eine hohe Verkehrsbedeutung haben und welche Auswirkungen dies auf den Bus- und Wirtschaftsverkehr hat. Zusätzlich sind Verdrängungseffekte mit zu berücksichtigen, da insbesondere die Hauptverkehrsstraßen zu einer Entlastung des untergeordneten Straßennetzes und der angrenzenden Wohngebiete führen.</p> <p>Es liegt eine Stellungnahme der Stadtwerke vor, dass die Geschwindigkeitsreduzierung zu einer Verlängerung der Fahrzeiten führen wird. Dies wurde nicht von Fachleuten widerlegt. Es wurde lediglich darauf hingewiesen, dass eine Fahrzeitverlängerung auf 30 km/h im Zuge der B 312 zu einer Verlängerung des halbstündigen Umlaufs führt, falls der Bus mit 50 km/h die gesamte Strecke fahren könnte und nicht durch Rückstau, Fußgängerüberwege oder Haltestellen zum langsamer fahren gezwungen ist.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Deshalb meine Bitte an alle einzelnen Mitglieder des GR: folgen Sie nicht der Empfehlung des Ausschusses, und nicht irgendwelchen Fraktionszwängen, sondern Ihrer Vernunft und stimmen Sie heute dieser Maßnahme zu!</p> <p>Eine Ablehnung wäre anachronistisch, völlig aus der Zeit gefallen und würde Biberach überregional mal wieder in einem denkwürdigen Licht erscheinen lassen. Andere Gemeinden arbeiten daran, ihre Innenstädte ganz autofrei zu machen. Da ist eine TEMPO 30 Zone doch das mindeste, was man tun kann.</p>	
<p>Bürger*in 7</p> <p>LSP 5 südliche Waldseer Straße</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Stationäre Blitzeranlagen, generell Tempo 30 auf der Waldseer Straße und konsequente Verkehrskontrollen – alles machbare und ausgewogene Maßnahmen um die Gesundheit der vielen Anwohnern zu schützen. Im Übrigen fragen wir uns, warum der Fernverkehr nicht über die Nordwestumfahrung geleitet wird. 2. Schießanlage: Am einzigen etwas ruhigen Vormittag der Woche, am Sonntagmorgen ab ca. 9.30 Uhr bis oft gegen 12.00 Uhr wird von wenigen, angereichten Hobbyschützen (auch großkalibrig) unregelmäßig, aber ständig geschossen. Dieser Lärm ist besonders belastend und durch vermutlich offene Fenster in der Schießanlage oft noch verstärkt. Gerne laden wir Sie oder interessierte Gemeinderäte am Sonntagvormittag zum Aufenthalt auf unserer Terrasse ein. 3. Die Aussage im Abwägungsvorschlag Seite 9 oben, dass die Gebäude in der Uhlandstraße unterhalb 55/45 liegen, ist nicht korrekt. Die Gebäude Uhlandstr. 25,27,29 und 39 liegen laut Karte (Anlage 1a und 1b) >= 55/45. Unser Grundstück grenzt laut Karte unmittelbar an die Lärmschwelle >= 55/45 an! 	<p>Die Einführung von Tempo 30 auf der Waldseer Straße wird zugunsten des Verkehrs zurückgestellt. Die Beschilderung des Fernverkehrs erfolgt bereits über die NWU und den Straßenzug Ulmer Straße / Memminger Straße. Ein LKW-Verbot auf der B 312 würde in dem heute zur Verfügung stehenden Verkehrsnetz dazu führen, dass dadurch alle anderen Zufahrtsstraßen zur NWU, wie die Birkenharder Straße, die Ehinger Straße und der Straßenzug der Ulmer / Memminger Straße zusätzlich belastet werden. Auch dort sind Lärmschwerpunkte mit Betroffenen vorhanden, die durch eine Mehrbelastung über die Gesundheitsgefährdung hinaus zusätzlich belastet werden. Eine Verlagerung auf andere Lärmschwerpunkte ist daher voraussichtlich nicht zulässig.</p> <p>Die Emissionen aus Schießanlagen sind aufgrund der rechtlichen Bestimmungen nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Der Einwand erscheint berechtigt, auch wenn die Karten die Lärmsituation nur grob darstellen und nicht gebäudebezogen. Hierdurch allerdings keine Auswirkungen auf die Abwägung.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>4. Wir in der Uhlandstraße sind besonders betroffen, da sich Lärm ja nach oben ausbreitet.</p>	<p>Die Lärmwerte erfordern dennoch kein Einschreiten.</p>
<p>Bürger*in 8</p> <p>LSP 5 südliche Waldseer Straße</p>	<p>Mit Interesse verfolgen wir die Entwicklungen bezüglich des Lärmaktionsplans und befürworten entschieden eine Einführung von Tempo 30. Aus unserer Sicht hat die Einführung von Tempo 30 mehrere bedeutsame Vorteile.</p> <p>1. In Bezug auf den Lärmaktionsplan ist Tempo 30 die folgerichtige Fortführung einer bereits erfolgreich begonnenen Strategie. Die Lebensqualität der anwohnenden Biberacher sollte hier meines Erachtens eine hohe Gewichtung erhalten.</p> <p>2. Für uns als Familie mit vier Kindern stellt die Verkehrssicherheit den persönlichsten Punkt dar. Auf nachfolgender Grafik aus „Biberach Kommunal“ vom 24.3.2021 sind grün im Groben die üblichen Radwege unserer Kinder eingezeichnet: zu weiterführenden Schulen, Turnhallen, Stadtbücherei und Musikschule.</p> 	<p>Die Verwaltung befürwortet die Einführung von Tempo 30 auf den am stärksten betroffenen Straßenabschnitten entsprechen dem Entwurf des Lärmaktionsplanes. Allerdings wird die Maßnahme auf der Waldseer Straße aufgrund der relativ geringen Betroffenheit im Vergleich zu den anderen Lärmschwerpunkten zugunsten des Verkehrs, insbesondere des ÖPNVs, herausgenommen.</p> <p>Die Themen Sicherheit und Klimaschutz profitieren sicherlich durch die Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeiten, sind jedoch nicht Zielrichtung der Lärmaktionsplanung.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Es ist zu sehen, dass die diskutierten Straßen meist betroffen sind. Aus dem Wohngebiet Mittelberg fährt eine große Anzahl von Schülern mit den Fahrrädern in die weiterführenden Schulen, nicht zu vergessen, die erwachsenen Radfahrer auf dem Weg zu Arbeit, Markt und Einkäufen. Diese sollten unterstützt werden. Keine Mutter, kein Vater sollte die Kinder mit dem PKW in die Schule fahren, aus Angst um die Sicherheit der Kinder bei selbständiger Teilnahme am Straßenverkehr.</p> <p>Als Familie wünschen wir uns einen möglichst gefahrenarmen Weg. „Tempo 30 hat positive Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit (Umweltbundesamt, S. 16/17).“ Natürlich sind hier noch weitere Maßnahmen, wie ein durchdachtes Radwegkonzept wünschenswert. Dies wäre dann ein weiterer zukunftsweisender Schritt. Ich wünsche mir eine Stadt, die die Bedürfnisse der Schwächsten im Straßenverkehr berücksichtigt und stärkt.</p> <p>3. Ein weiterer Punkt, ist der Klimawandel. Dass dieser unaufhaltsam voranschreitet ist unumstritten. EU, Bund und Länder, die ganze Welt wird sich darauf einstellen müssen, Möglichkeiten zu suchen, wie Klimaneutralität erreicht und das Schlimmste verhindert werden kann. Die Frage ist nicht, ob Städte wie Biberach sich daran beteiligen müssen. Die Frage ist vielmehr, ob wir verharren wollen, bis die trägen übergeordneten politischen Strukturen verpflichtende Vorgaben erstellen, oder ob wir schon jetzt aktiv werden.</p> <p>Biberach kann zukunftsorientiert, mit anderen gemeinsam vielleicht sogar wegweisend sein. Tempo 30 ist eine schlichte Maßnahme für aktiven Klimaschutz. Dies betrifft nicht nur CO2 Ausstoß, sondern insbesondere die Feinstaubbelastung. (Vgl. Umweltbundesamt, S.14/15).</p> <p>Sowohl Frau Fischer vom Stadtplanungsamt als auch Baubürgermeister Kuhlmann bezweifeln eine nachteilige Beeinflussung des Linienbusverkehrs. In diesem Sinne möchte ich mit folgender Aussage des Umweltbundesamtes schließen: „Die Funktion einer innerstädtischen Hauptverkehrsstraße für den Kfz-Verkehr wird daher durch Tempo 30 nicht oder nicht nennenswert beeinträchtigt.“</p>	

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
<p>Bürger*in 9</p>	<p>Der Kreisverkehr Fünf Linden ist nach den Lärmkarten ein extrem belasteter Verkehrsknotenpunkt und damit Lärmschwerpunkt in der Stadt Biberach. Alle einmündenden Straßen in den Kreisverkehr Fünf Linden sind stark belastete Straßen. An dem Kreisverkehr Fünf Linden ergibt sich eine Kumulierung des Verkehrsaufkommens und damit entstehen enorme Lärm- und Schallemissionen. Verstärkt werden die Lärm- und Schallemissionen durch die erforderlichen Abbremsgeräusche und Anfahrgerausche der Fahrzeuge. Das Ergebnis, die Schallemissionen sind viel höher wie bei einem rein fließenden Verkehr.</p> <p>Weiterhin wirken sich Geländebedingungen, mit den Gefällen und Steigungen der Straßen, verstärkend auf die Lärmemissionen aus, dies betrifft vor allem die Riedlinger Straße. Das Verkehrsaufkommen ist seit dem Erhebungszeitpunkt weiter gestiegen, auch in der Nachtzeit. Die Tendenz ist leider weiter steigend. Im Zuge der Realisierung des REWE Marktes ist die vorhandene Schallschutzböschung an der Riedlinger Str. zurückgebaut worden. Dadurch hat sich die Schallbelastung für das Wohngebiet erheblich erhöht. Bei dem Schallgutachten für den Bebauungsplan REWE Markt wurde die dadurch entstandene Vorbelastung für das Wohngebiet nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt (Bestätigt durch die Ausführungen des Richters Herr Paur im Zuge der mündlichen Gerichtsverhandlung). Durch die Veränderungen des Geländes ist eine direkte Sichtverbindung und damit direkte Schallausbreitung vom Kreisverkehr Fünf Linden, der Riedlinger Str., der Gaisentalstraße und Fünf Linden Str. ins Wohngebiet entstanden. Die unterschiedlichen Ausrichtungen der Gebäude bewirken zudem, dass der Schall direkt oder sogar verstärkt ins Wohngebiet geleitet bzw. reflektiert wird. Vor der Veränderung des Geländes bzw. Beseitigung des Lärmschutzes an der Riedlinger Str. waren die Schallemissionen vom Kreisverkehr sowie der Riedlinger Str. und Gaisentalstraße kaum oder gar nicht hörbar.</p> <p>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, ... Hinweis: der zugrundeliegende Planausschnitt 6b entspricht nicht der aktuellen Bebauung. Dass Lärm uns Menschen schädigt ist inzwischen ausreichend wissenschaftlich nachgewiesen worden. Hier verweisen wir beispielhaft auf den</p>	<p>Die vorgetragenen Anregungen wurden bereits zur frühzeitigen Beteiligung vorgetragen und durch den Gemeinderat wie folgt abgewogen:</p> <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. Gebäudelärmkarte unter 60 / 50 dB(A) L_{DEN} / L_{Night} und fällt damit nicht unter die Lärmaktionsplanung.</p> <p>Die detaillierte Überprüfung der Wohnsituation in den 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 im Lärmschwerpunkt 6b liegt keine Dringlichkeit für weitere Maßnahmen, außer weiterhin dem Einsatz lärmoptimierter Fahrbahnbeläge auf der Riedlinger Straße vor.“</p> <p>Das Bauvorhaben „REWE-Markt“ ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Dieser Abwägung ist nichts Neues hinzuzufügen.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>SZ Artikel vom 28.April 2021 „Das Ohr ist immer wach!“ ein Zitat zum Tempolimit: „Ja. Wir müssen eine Regelgeschwindigkeit innerorts von Tempo 30 statt Tempo 50 einführen, wie in Brüssel seit Anfang des Jahres gemacht“.</p> <p>Um Lärmbelastung wieder zu reduzieren und die gesundheitsschädlichen Auswirkungen nicht weiter zu verstärken, schlagen wir vor, folgende Maßnahmen zu realisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufnahme und Betrachtung des Kreisverkehr Fünf-Linden als eigenen Lärmschwerpunkt (mit allen einmündenden Straßen), oder ▪ Erweiterung des Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße bis zum bzw. einschließlich Kreisverkehr Fünf-Linden ▪ Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für die gesamte B 312, bei Tag und Nacht oder für die gesamte Riedlinger Str. bis zum Ortschild „Biberach“ Inzwischen gibt es viele Orte in Baden Württemberg die durchgehend im Ort Tempo 30 km/h eingeführt haben. Warum ist dies in Biberach nicht möglich? ▪ Schallschutzwand auf der Südwestseite des Kreisverkehrs Fünf-Linden und entlang der Westseite der Riedlinger Str. zur Wiederherstellung des Schallschutzes vor der Veränderung des Geländes an der Riedlinger Str. ▪ Flüsterasphalt für den gesamten Straßenbereich der Riedlinger Str. vom Kreisverkehr „Mittelbiberach“ bis Kreisverkehr „Fünf Linden“. 	
<p>Stadtwerke Biberach</p>	<p>Die Stadtwerke ergänzen ihre Stellungnahme von 2020 wie folgt:</p> <p>Die Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduzierung wirken sich unmittelbar auf die Fahrzeiten der Stadtbusse aus soweit keine Kompensation über Beschleunigungsmaßnahmen z. B. durch Bevorrechtigung der Stadtbusse erfolgen kann.</p> <p>Im Haupttakt (Linie 1+2+3) wirkt sich eine Verspätung eines einzelnen Fahrzeugs auf jeweils 6 Linien und im Nebentakt (Linie 4+5) auf 4 weitere Linien aus, da alle Fahrzeuge den Umstieg von Fahrgästen abwarten müssen.</p> <p>Es wurde eine detaillierte Auswertung für die Linien 4 und 5 (betrifft Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich Waldseer Straße und Innenstadt)</p>	<p>Anhand der Linien 4 und 5 wird dargestellt, wie sich die zusätzliche Fahrzeiten im Sekundenbereich auf die Pünktlichkeit am ZOB, die Anschlusssicherung zum Umsteigen und somit auf das gesamte Stadtliniennetz ausbreiten können.</p> <p>Die durch die Geschwindigkeitsreduzierung benötigte zusätzliche Reisezeit auf den einzelnen Abschnitten kann nur in Szenarien abgeschätzt werden.</p> <p>Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung des Straßenzugs der B 312 und der Bedenken der Stadtwerke für den Stadtlinienvorkehr werden in Anlage 5 die wesentlichen Parameter der LSP 5, 6a und 7 nochmals für die Abwägung gegenübergestellt.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>vorgenommen (siehe Anlage). Im Fall der Linie 4 soll auf einem Teilstück die Geschwindigkeit von derzeit 50 km/h auf zukünftig 30 km/h herabgesetzt werden. Bei konstanter Geschwindigkeit und behinderungsfreier Fahrt würde dies ein Mehraufwand von 43 Sekunden bedeuten. Tatsächlich wird sich diese Maßnahme deutlich weniger auswirken, weil die Linienbusse diese konstanten Geschwindigkeiten nicht erreichen.</p> <p>Entscheidend für den ÖPNV sind nicht allein die Fahrzeiten, sondern insbesondere die Verspätungen am Umsteigepunkt ZOB/Bahnhof. Je nach Umfang der Verspätung müssen hier andere Busse warten oder der Anschluss wird einfach verpasst, wenn die Verspätung zu groß wird. Aus den Tabellen in den Anlagen ist ersichtlich, dass bereits heute Verspätungen vorhanden und tolerabel sind, soweit diese einen Umfang von 15 - 20 % nicht überschreiten. Jede weitere Überschreitung dieser Grenze zeigt bereits heute Handlungsbedarf auf.</p> <p>Die Auswertung der Linie 4 ergab, dass bereits heute ca. 24 % der Fahrten verspätet am ZOB ankommen. Wird durch eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h die Fahrzeit um 10 Sekunden erhöht, so wird sich der Prozentsatz verspäteter Fahrzeuge am ZOB auf 28 % erhöhen. Erhöht sich die Fahrzeit um 30 Sekunden so kommen bereits rund 1/3 der Fahrzeuge auf Linie 4 von Rindenmoos kommend mit Verspätung am ZOB an.</p> <p>Auf Linie 5 kommen derzeit ca. 25 % der Fahrten verspätet am ZOB an. Bei Verlängerung der Fahrzeit um 10 Sekunden erhöht sich die Unpünktlichkeit auf ca. 30 % und bei 30 Sekunden Fahrzeitverlängerungen auf ca. 47 %.</p> <p>Bereits heute sind die Fahrzeiten teilweise knapp bemessen. Diese könnten ohne die sehr gute Busbeschleunigung in der Waldseer Straße nicht gehalten werden. Ein wichtiges Qualitätskriterium des Stadtlinienverkehrs ist der pünktlich bzw. fahrplanmäßige Umstieg am ZOB/Bahnhof in alle Richtungen. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung mit einem Zeitverlust von 10 oder 30 Sekunden, wie simuliert, sind die Anschlüsse ohne Ausgleichsmaßnahmen nicht unwesentlich gefährdet und würden zu erhöhten Verspätungen führen. Das reduziert die Attraktivität des Stadtverkehrs, soweit keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden.</p>	<p>Bei der Waldseer Straße (LSP 5) handelt es sich um einen 650 m langen Straßenabschnitt, der bei 30 km/h zu einer Entlastung der über 70 dB(A) tags von -4 Betroffenen (allerdings der über 65 dB(A) tags von -58 Betroffenen) führt.</p> <p>In dem LSP 6a Riedlinger Straße-Innenstadt handelt es sich um einen 450 m langen Straßenabschnitt, der bei 30 km/h zu einer Entlastung der über 70 dB(A) tags von - 23 Betroffenen (und der über 65 dB(A) tags von -32 Betroffenen) führt.</p> <p>In dem LSP 7 Innenstadt Südwest-B 312 handelt es sich um einen ca. 670 m langen Straßenabschnitt (je Fahrtrichtung), der bei 30 km/h zu einer Entlastung der über 70 dB(A) tags von - 45 Betroffenen (und der über 65 dB(A) tags von -37 Betroffenen) führt.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass im LSP 5 Waldseer Straße die zurückgesetzte Wohnbebauung des Bürgerheims zu den hohen Betroffenenzahlen > 65 dB(A) L_{DEN} führt, der Neubau andererseits einen hohen baulichen Lärmschutz aufweist und die Aufenthaltsbereiche zur lärmabgewandten Seite liegen, soll aufgrund der erheblich geringeren Betroffenenzahlen in diesem Lärmschwerpunkt derzeit auf eine Geschwindigkeitsreduzierung tags verzichtet werden.</p> <p>Für die LSP 6a und 7 wird zur Senkung der hohen Betroffenenzahlen eine Geschwindigkeitsreduzierung tags auf 30 km/h eingeführt. Über die geplante Neugestaltung der Straßenquerschnitte auf eine Fahrbahnbreite von 6,5 m im Lärmschwerpunkt 7 ist ebenso mit einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs zu rechnen. Zusätzlich findet im Zuge der Umgestaltung eine Belagserneuerung mit lärmoptimierten Asphalten statt, welche sich lärmindernd auswirkt.</p> <p>Alle Ausgleichsmaßnahmen mit einer stärkeren Priorisierung des Stadtlinienverkehrs werden den Verkehrsfluss insbesondere des Kfz-Verkehrs verschlechtern. Sollte sich die Anzahl der Verspätungen gravierend verschlechtern, so sind einzelne Maßnahmen als Kompensation zu prüfen. Dies sprengt jedoch den Rahmen der Lärmaktionsplanung.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p><u>Ausgleichsmaßnahmen</u> könnten die Fahrzeiten der Stadtlinien verlässlicher machen. Sie wirken sich auf den Verkehrsfluss anderer Verkehrsteilnehmer aus.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Höhere Priorität für Busse bei der Ampelsteuerung ab Bahnhofstraße, Bismarckring in die Wielandstraße • Höhere Priorität für Busse bei der Ampelsteuerung im Bereich Zeppelinring, Ulmer-Tor-Straße bis zur Eisenbahnstraße • Höhere Priorität für Busse an der Ausfahrhilfe vom Viehmarkt Richtung ZOB. • Die Lichtsignalanlage Rollinstraße/Königsbergallee könnte in die Busbeschleunigung aufgenommen werden • Halteverbote entlang des Fahrwegs zur Erhöhung des Verkehrsflusses <p>Die SWBC stehen Geschwindigkeitsbeschränkungen grundsätzlich offen gegenüber, wenn gleichzeitig Maßnahmen getroffen werden, die den Zeitverlust im Linienverkehr wieder ausgleichen. Ohne Ausgleichsmaßnahmen gehen Geschwindigkeitsreduzierungen zu Lasten der Qualität des ÖPNV.</p> <p>Der heutige Linienverkehr der Stadtwerke ist linientechnisch und betriebswirtschaftlich optimiert und bietet daher kaum Spielraum für Veränderungen, soweit die Qualität nicht eingeschränkt und Kosten (zusätzliche Fahrzeuge und Fahrer) nicht erhöht werden sollen.</p> <p>Die Beurteilung der Auswirkungen der Geschwindigkeitsverringerung auf den Linie 1+2 (betrifft Maßnahmen Riedlinger Str. und Innenstadt) kann derzeit nicht vorgenommen werden, da die neue Haltestelle an der Klinik noch nicht bedient werden kann. Aus diesem Grund liegen noch keine genauen Fahrzeiten vor. Die Verlängerung des Fahrwegs bedeutet jedoch eine Verknappung der Fahrzeit. Jeder Eingriff im Straßenraum sollte daher auch im Lichte der Auswirkungen auf den ÖPNV im Vorfeld sorgfältig abgewogen werden. Mit belastbarem Zahlenmaterial rechnen die Stadtwerke im August 2021.</p> <p>Ein zusätzliches Fahrzeug würde aufgrund der Durchbindung der Fahrten von der Linie 2 (lange Standzeit mit Fahrgästen nicht möglich) auf die Linie 1 keine Entlastung bringen.</p>	<p>Alternativ besteht auch die Möglichkeit die Linienführung im Stadtlinienverkehr der Linien 4 + 5 wie ursprünglich im Nahverkehrskonzept 2017 vorgesehen über die Waldseer Straße anstelle die Kolpingstraße zu führen.</p> <p>Auch die Auswirkungen der mittel- bis langfristig vorgesehenen verkehrslenkenden Maßnahmen sind in die Gesamtkonzeption des Stadtlinienverkehrs mit einzubeziehen und können neue Linienführungen erforderlich machen.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
IHK Ulm	<p>Im Hinblick auf die Maßnahmenvorschläge beinhaltet der aktuelle Entwurf des Lärmaktionsplans keine grundsätzlichen Änderungen, weshalb wir auf unsere Stellungnahme vom 30. November 2020 zur Lärmaktionsplanung 3. Stufe verweisen (nachfolgend gekürzt dargestellt).</p> <p>Anmerkungen zu den im Berichtsentwurf vorgeschlagenen Maßnahmen:</p> <p>1. Eine der Voraussetzung zur Entlastung von Verkehrslärm an den Lärmschwerpunkten ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Hierfür sind geeignete Umfahrungsmöglichkeiten notwendig. Wichtig und von vorrangiger Bedeutung ist daher eine möglichst zeitnahe Umsetzung des „Lückenschlusses zur B 30“ mit dem „Aufstieg Mettenberg“ oder auch der Querspange L 280 - L 267 (Blosenberg). Vor Umsetzung dieser Maßnahmen sind daher mögliche bzw. in Diskussion stehende Durchfahrtsverbote für Schwerlastverkehre auf klassifizierten Hauptverkehrsstraßen (v.a. Bundesstraßen) kritisch zu werten. Im Bericht ist nicht ersichtlich, wie hoch der Anteil des Durchgangsverkehrs am Schwerlastverkehr insgesamt ist und in der Folge betroffen wäre. Einen Großteil der Schwerlastverkehre nimmt vermutlich der Ziel- oder Quellverkehr zu bzw. von den Gewerbegebieten bzw. Unternehmen in der Stadt selbst sein. Diese Gewerbegebiete bzw. Betriebe müssen weiter ungehindert für Wirtschaftsverkehre erreichbar sein.</p> <p>2. Die weiter in der Diskussion stehenden Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen (Bundesstraßen) „Tempo 30 am Tag“ sind weiter kritisch zu bewerten. Wie im Abwägungsvorschlag der Verwaltung dargestellt, ist ein Zeitverlust von elf bis 31 Sekunden bei Betrachtung einzelner Lärmschwerpunkte auf den ersten Blick vernachlässigbar, doch die Summe an Zeitverlusten ist im Wirtschaftsverkehr entscheidend, wie dies am Beispiel der Linie 1 im Stadtbusverkehr dargestellt ist.</p> <p>Durch eine stetig wachsende Zahl an Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Hauptachsen verlängern sich die Fahrtzeiten in Summe deutlich. Davon wären neben den Lieferverkehren v.a. auch der ÖPNV betroffen, wie dies von den Stadtwerken Biberach nachvollziehbar dargestellt wird.</p> <p>Hierbei ist nicht nur der innerstädtische Linienverkehr zu betrachten. Denn vor allem die Regionalverkehre, deren Linien tlw. eine Vielzahl an</p>	<p>Die in der Stellungnahme vom 01.12.2020 vorgetragene Anregung wurde bereits durch den Gemeinderat abgewogen und das Ergebnis dem Verfasser mitgeteilt. Zu ergänzen ist:</p> <p>Dem Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV wird in Abwägung mit den Belangen der Anwohner ein angemessenes großes Gewicht eingeräumt. Dies wird darin ersichtlich, dass Geschwindigkeitsreduzierungen am Tag nur für die Lärmschwerpunkte vorgesehen werden sollen, bei denen aufgrund einer Überschreitung der Grenzwerte (Schwelle der Gesundheitsgefährdung) nach ständiger Rechtsprechung eine Pflicht zum Einschreiten anzunehmen ist. Aus diesem Kreis werden dann nochmals die Abschnitte herausgenommen, bei denen nur wenige Betroffene unterhalb des Grenzwertes gebracht werden könnten. Aus diesem Grund wird die Einführung von Tempo 30 auf der Waldseer Straße zugunsten des Verkehrs zurückgestellt. Von einer Unverhältnismäßigkeit der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen kann daher keine Rede sein.</p>

Verfasser	Stellungnahmen	Abwägungsvorschlag der Verwaltung
	<p>Ortsdurchfahrten enthalten, sind in Summe solcher Geschwindigkeitsreduzierungen von hohen Zeitverlusten und damit großen Auswirkungen auf die Fahrpläne betroffen. Es besteht die Gefahr, dass in der Folge die Attraktivität des ÖPNV verringert wird.</p> <p>Für eine Entlastung der direkt betroffenen Anwohner ist gegen eine nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h dagegen nichts einzuwenden, da in diesen Zeiten der Wirtschaftsverkehr deutlich weniger betroffen ist.</p> <p>Daher bewerten wir eine weitere Ausdehnung von Tempo 30" auf den Bundesstraßen mit Ausnahme des Bereichs vor Schulen bzw. Altenheimen am Tag weiterhin als unverhältnismäßig.</p>	
<p>Handwerkskammer</p>	<p>Die Belange des Wirtschaftsverkehr sind so zu berücksichtigen, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren oder aufgegeben werden müssen.</p> <p>Es wird nicht dargestellt, welche Folgen der Wirtschaftsverkehr aufgrund der Maßnahmen des Lärmaktionsplanes zu tragen hat. Sollten sich dadurch die wirtschaftlichen Rahmenbedingen verschlechtern, werden nicht nur Bestandsunternehmen gefährdet, sondern auch die Ansiedlung neuer Unternehmen zunehmend erschwert.</p> <p>Bei der Berücksichtigung der Interessen von Anwohnern und der ortsansässigen Wirtschaft ist daher eine neutrale Abwägung erforderlich. Grundsätzlich sollten Fahrbahnsanierungen Vorrang vor allem anderen Maßnahmen haben. Es wird angeregt, der Erneuerung der Deckschichten mit lärminderndem Belag, soweit möglich, Priorität einzuräumen.</p> <p>Geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen werden grundsätzlich kritisch gesehen. Detaillierte Untersuchungen sind zwingend notwendig, bevor Entscheidungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen getroffen werden können.</p>	<p>Eine spürbare Verschlechterung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen durch die Lärmschutzmaßnahmen ist nicht zu befürchten.</p> <p>Dem Wirtschaftsverkehr und den ÖPNV wird in Abwägung mit den Belangen der Anwohner ein angemessen großes Gewicht eingeräumt. Dies wird darin ersichtlich, dass Geschwindigkeitsreduzierungen am Tag nur für die Lärmschwerpunkte vorgesehen werden sollen, bei denen aufgrund einer Überschreitung der Grenzwerte (Schwelle der Gesundheitsgefährdung) nach ständiger Rechtsprechung eine Pflicht zum Einschreiten anzunehmen ist. Aus diesem Kreis werden dann nochmals die Abschnitte herausgenommen, bei denen nur wenige Betroffene unterhalb des Grenzwertes gebracht werden könnten. Aus diesem Grund wird die Einführung von Tempo 30 auf der Waldseer Straße zugunsten des Verkehrs zurückgestellt.</p>