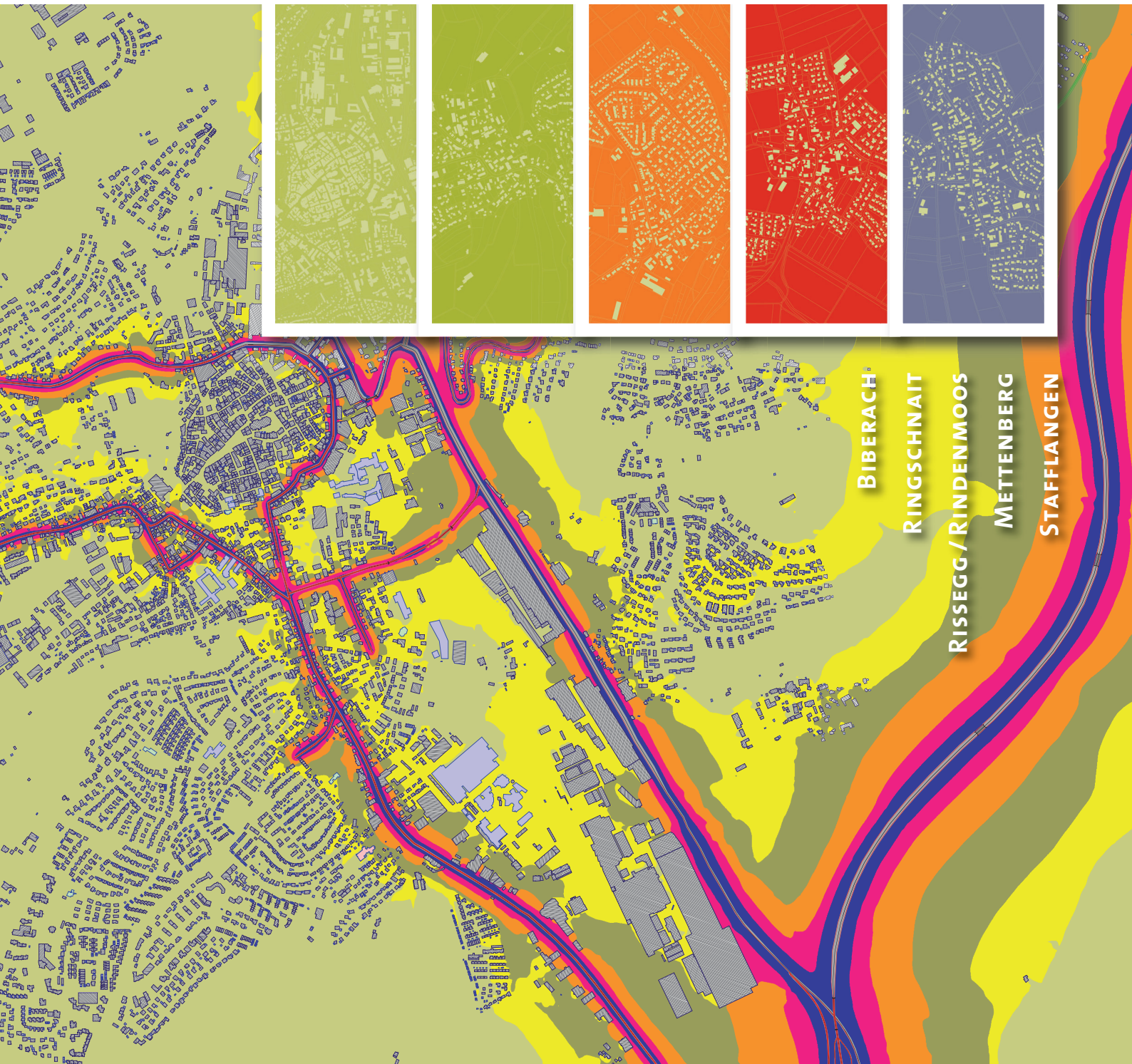


Lärmaktionsplanung 3. Stufe

Stadt Biberach an der Riß



Impressum

Auftraggeber

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

Auftragnehmer

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

sowie

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

www.bernard-gruppe.com
info@bernard-gruppe.com

Bearbeiter

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

Stuttgart, Dresden und Biberach 21.06.2021

INHALT

1	EINLEITUNG	1
1.1	Übersicht zum Plangebiet	2
1.2	Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3	3
1.3	Besondere Planungsziele für Biberach	6
2	ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG	7
2.1	Lärmkarten Straßenverkehr	7
2.2	Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenen	8
2.2.1	EU-Einwohnerstatistik Straßenverkehr	10
2.2.2	Hauptbelastungsbereiche / Lärmschwerpunkte	10
2.2.3	Berechnung der Betroffenen	13
2.2.4	Berücksichtigung zukünftiger Lärmschwerpunkte	27
3	BEREITS DURCHGEFÜHRTE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN UND –PROGRAMME	28
4	MAßNAHMENKONZEPT LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 3	32
4.1	Auswahl der einzelnen Maßnahmen	32
4.1.1	Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)	33
4.1.2	Lärmschwerpunkt 2: Ulmer Straße (L 267) – Memminger Straße (B 465) – Eselsberg	33
4.1.3	Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße (L 280)	34
4.1.4	Lärmschwerpunkt 4: Memminger Straße (B 465) – Fliederweg	34
4.1.5	Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B 312)	35
4.1.6	Lärmschwerpunkt 6a: Riedlinger Straße – Innenstadt (B 312)	36
4.1.7	Lärmschwerpunkt 6b: Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße (B 312)	37
4.1.8	Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B 312)	38
4.1.9	Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd	39
4.1.10	Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring	40
4.1.11	Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)	41
4.2	Begleitende Konzepte	43
4.2.1	Verkehrskonzept mit Ausbau eines Strategischen Netzes und begleitenden verkehrslenkenden Maßnahmen	43

4.2.2	Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und Mobilitäts-Drehscheibe (HUB)	45
4.2.3	ÖPNV	46
4.2.4	SPNV	47
4.2.5	Radverkehr	47
4.2.6	Fußverkehr	47
5	RUHIGE GEBIETE	49
5.1	Lindele	50
5.2	Wolfental	50
5.3	Stadtfriedhof mit Schlierenbachtal	50
6	DAS VERFAHREN ZUR AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS	52
6.1	Aufstellungsbeschluss	52
6.2	Frühzeitige Beteiligung	52
6.3	Billigung und Offenlage	52
6.4	Weiteres Vorgehen und Abschluss des Verfahrens	53
7	ZUSAMMENFASSUNG	54

ABBILDUNGEN

Abbildung 1	Übersicht Stadtgebiet Biberach an der Riß	2
Abbildung 2	Lärmkartierung für Biberach an der Riß, L _{DEN} laut LUBW	4
Abbildung 3	Kernstadt, Darstellung aller Verkehrsstraßen mit Verkehrsbelastung > 4.000 Kfz/Tag	5
Abbildung 4	Übersicht der Lärmschwerpunkte	12
Abbildung 5	Lärmschwerpunkt Ulmer Straße	14
Abbildung 6	Lärmschwerpunkt 2 Ulmer Str. – Memminger Str. – Eselsberg	16
Abbildung 7	Lärmschwerpunkt Bergerhauser Straße	17
Abbildung 8	Lärmschwerpunkt 4 Memminger Straße – Fliederweg	18
Abbildung 9	Lärmschwerpunkt 5 Waldseer Straße	20
Abbildung 10	Lärmschwerpunkt 6a Riedlinger Straße – Innenstadt	21
Abbildung 11	Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf- Straße	22
Abbildung 12	Lärmschwerpunkt 7 Innenstadt – Südwest	23
Abbildung 13	Lärmschwerpunkt 8 Innenstadt – Zeppelinring-Süd	24
Abbildung 14	Lärmschwerpunkt 9 Innenstadt Nord – Bismarckring	25
Abbildung 15	Lärmschwerpunkt 10 Ringschnait – Hauptstraße	26
Abbildung 16	Geplante Ortsumfahrung Ringschnait	42
Abbildung 17	Lage der Ruhigen Gebiete in Biberach	51

TABELLEN

Tabelle 1	Bewertung von Pegelbereichen	9
Tabelle 2	Betroffenheitsstatistik Biberach Stufe 3, Straßenverkehrslärm	10
Tabelle 3	Übersicht zu den zukünftigen Lärmschwerpunkten	28
Tabelle 4	Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2	30
Tabelle 5	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 5	35
Tabelle 6	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 6a	37
Tabelle 7	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 7	38
Tabelle 8	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 8	39
Tabelle 9	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 9	40
Tabelle 10	Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 10	41

ANLAGEN

Anlage 1a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 1b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr)
Anlage 2a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 2b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr)
Anlage 3a	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 3b	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr)
Anlage 4a	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 4b	Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr)
Anlage 5a	Lärmschwerpunkte Biberach L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr) > 65 dB(A)
Anlage 5b	Lärmschwerpunkte Biberach L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr) > 55 dB(A)
Anlage 6a	Lärmschwerpunkte Ringschnait L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr)
Anlage 6b	Lärmschwerpunkte Ringschnait L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr)
Anlage Z-1a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{DEN} - ergänzt
Anlage Z-1b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Biberach L_{Night} - ergänzt
Anlage Z-2a	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{DEN} - ergänzt
Anlage Z-2b	Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{Night} – ergänzt
Anlage Z-3a	Lärmschwerpunkte Biberach L_{DEN} (0.00 – 24.00 Uhr) > 70 dB(A)
Anlage Z-3b	Lärmschwerpunkte Biberach L_{Night} (22.00 – 06.00 Uhr) > 60 dB(A)

1 EINLEITUNG

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

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

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

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

1.1 Übersicht zum Plangebiet

Biberach an der Riß befindet sich im Südosten Baden-Württembergs im Landkreis Biberach (Abb. 1). Derzeit leben in der Stadt Biberach an der Riß ca. 34.000 Einwohner. Das Stadtgebiet umfasst eine Fläche von ca. 7.200 ha¹.

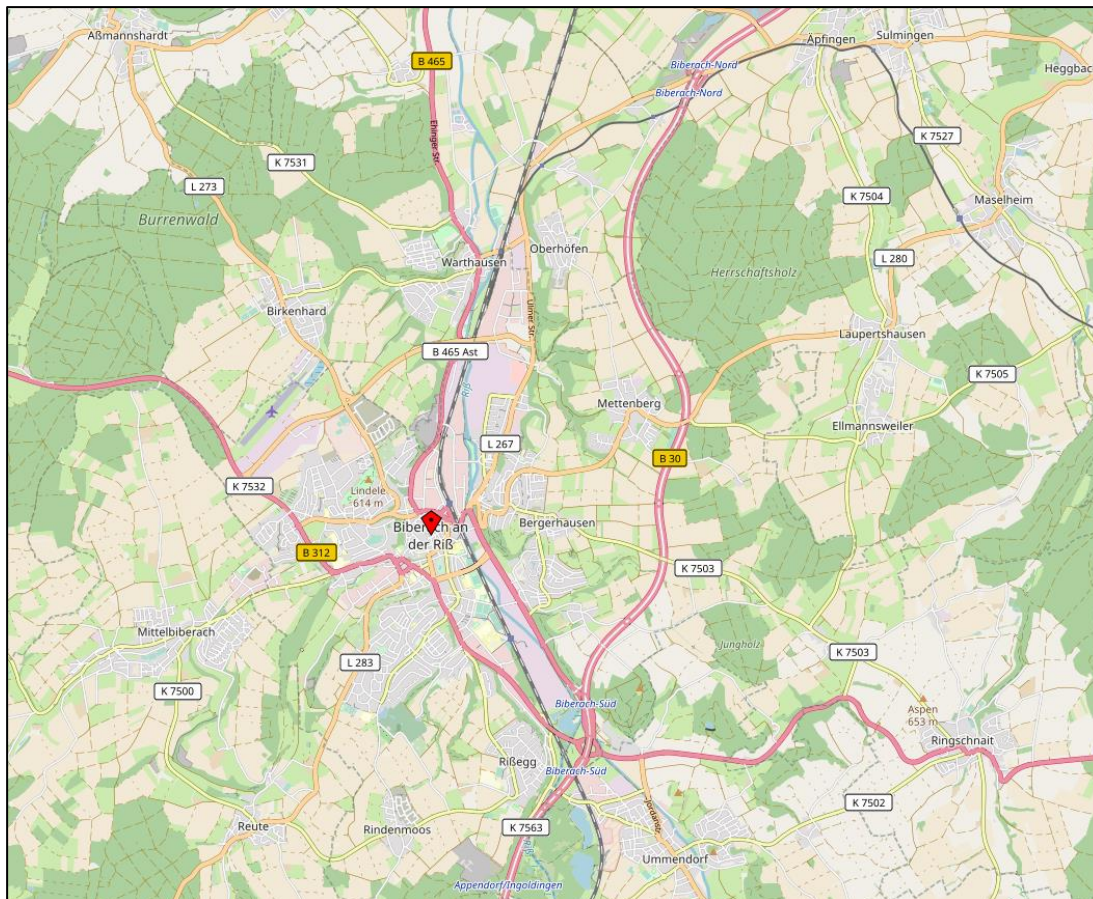


Abbildung 1 Übersicht Stadtgebiet Biberach an der Riß²

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

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

² Kartengrundlage: „© OpenStreetMap-Mitwirkende“

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

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

1.2 Vorkartierung LUBW zur Lärmaktionsplanung Stufe 3

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat zur Lärmaktionsplanung Stufe 3 landesweit eine Vorkartierung und Betroffenheitsanalyse erstellt³. Diese basiert auf Verkehrsdaten aus der bundesweiten Verkehrserhebung des Jahres 2015 (Straßenverkehrszählung SVZ 2015⁴). Auf Grundlage dieser Daten wurden betroffene Gemeinden mit Verkehrsbelastungen oberhalb von 8.200 Kfz/24h ermittelt und zur Erstellung eines Lärmaktionsplans aufgefordert.

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

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

⁴ siehe Homepage der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bergisch-Gladbach: https://www.bast.de/BASSt_2017/DE/Statistik/Verkehrsdaten/2015/SVZ-2015-Daten.html

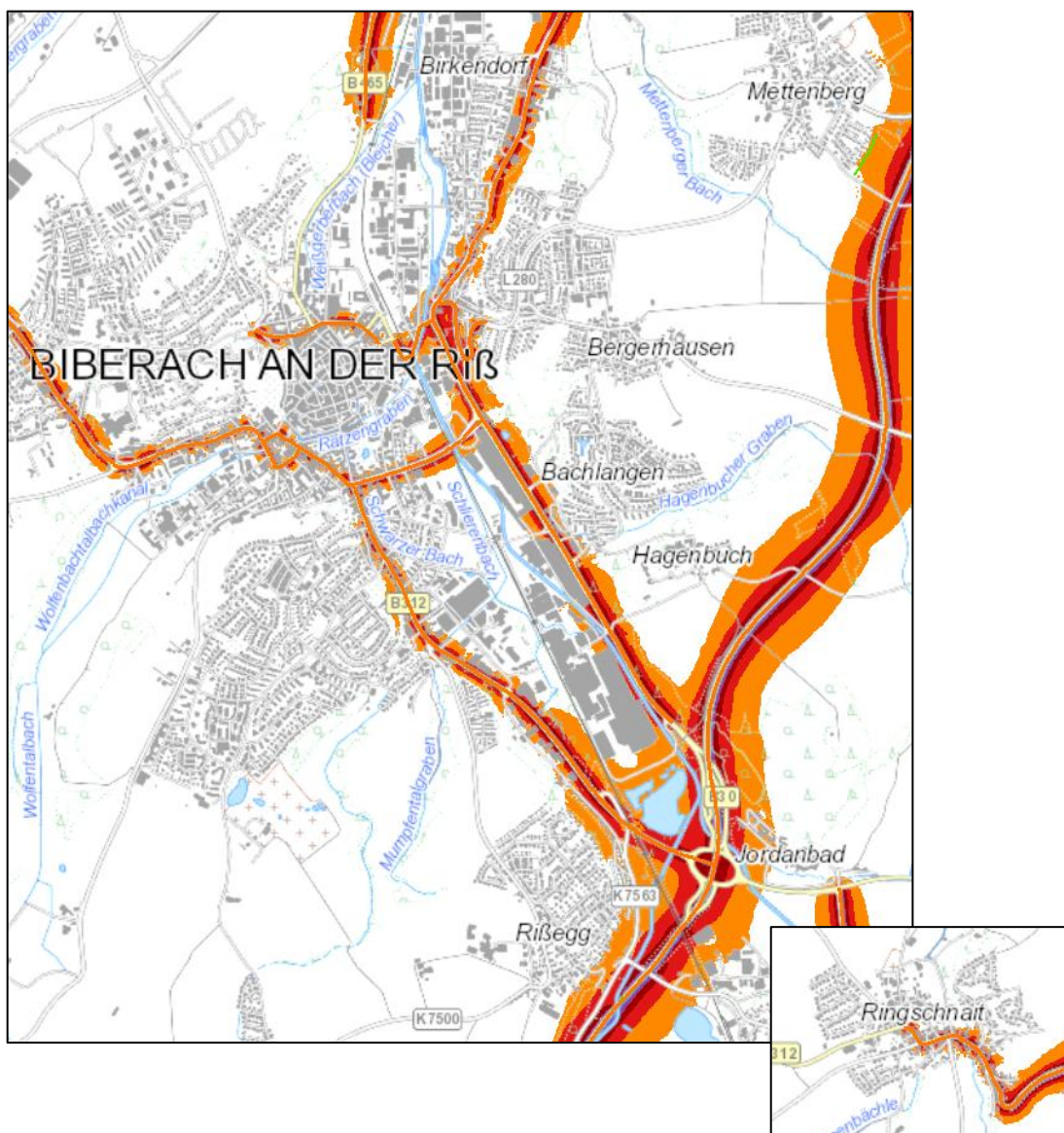


Abbildung 2 Lärmkartierung für Biberach an der Riß, L_{DEN} laut LUBW⁵

Anhand der Verkehrsuntersuchung⁶ der Stadt Biberach vom Jahr 2018 konnten noch Straßenabschnitte ergänzt werden, die laut diesen Zählungen auch eine Belastung von mindestens 8.200 Kfz/24h aufweisen. Einen Überblick über die im Stadtgebiet von Biberach zu kartierenden Straßen mit einem DTV-Wert von mindestens 8.200

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

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

Kfz/24h vermittelt die folgende Abbildung 3. Dabei handelt es sich um die Bundesstraßen B 30, B 312 und B 465, die Landesstraßen L 267 und L 280 sowie die K 7563 und mehrere Stadtstraßen. Zur Verdeutlichung der Verkehrsbelastung sind in der folgenden Abbildung Straßenbelastungen an ausgewählten Abschnitten dargestellt.

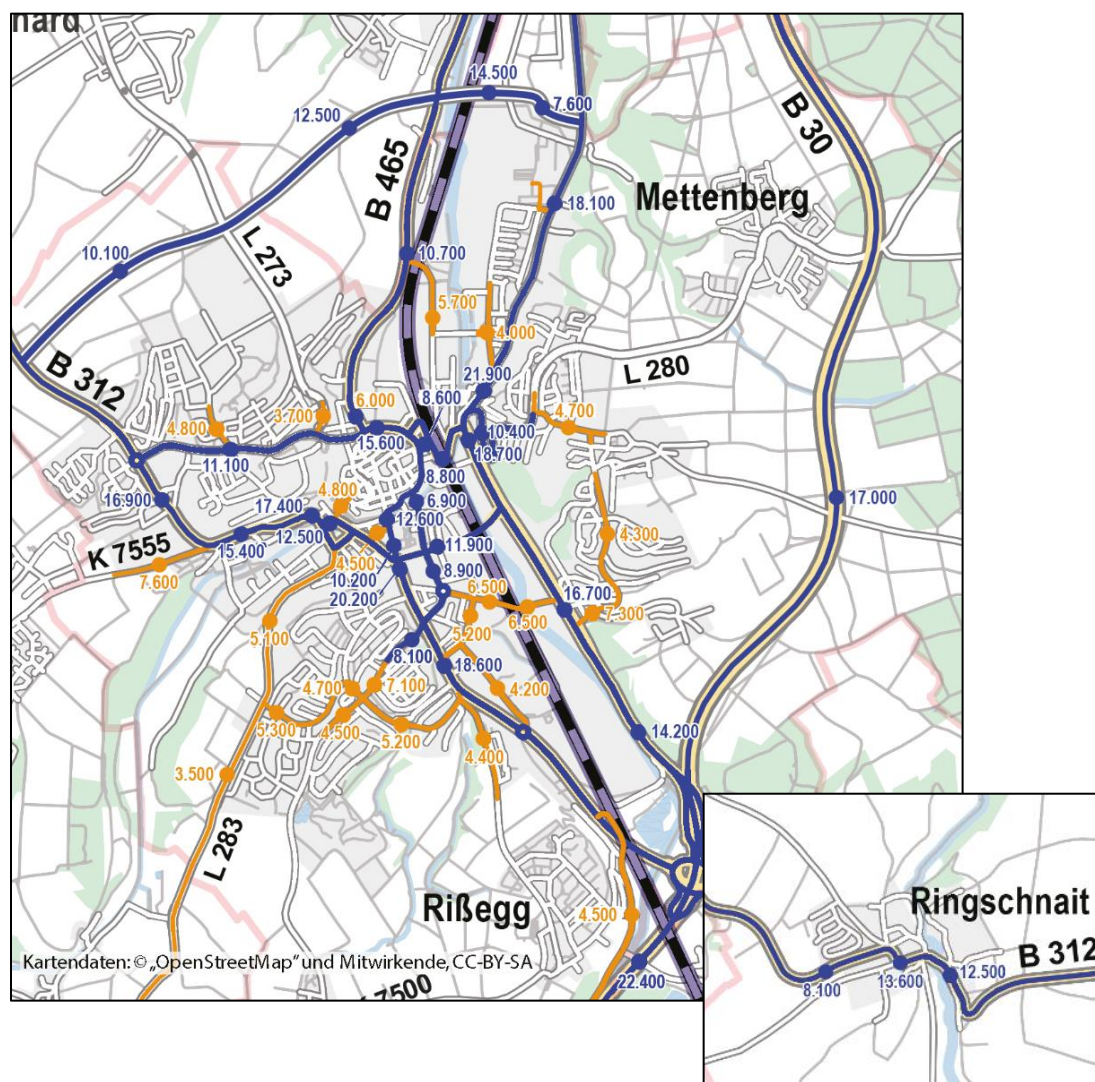


Abbildung 3 Kernstadt, Darstellung aller Verkehrsstraßen mit Verkehrsbelastung > 4.000 Kfz/Tag

Es wird bewusst darauf verzichtet, im Lärmaktionsplan Straßen unter 8.200 Kfz/Tag mit zu untersuchen. Bereits bei den untersuchten, sehr viel höher belasteten Straßen

wurden an einigen Straßenabschnitten keine so hohe Betroffenheit der Anwohner erreicht, dass Schwerpunktbereiche gebildet werden können. Lediglich diejenigen Straßenabschnitte, die im Lärmaktionsplan der Stufe 2 mit kartiert wurden und nun unter die Belastungsschwelle gefallen sind, werden zur Veranschaulichung zusätzlich noch mit dargestellt (vgl. Anlage Z-1a bis Z-2b).

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

1.3 Besondere Planungsziele für Biberach

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

Die Südbahn Ulm-Friedrichshafen muss in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung nicht mit erfasst werden. Die Lärmkartierung des Schienenverkehrs und die Ermittlung der Betroffenenzahlen obliegen dem Eisenbahnbundesamt und kann dort eingesehen werden⁷.

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

⁷ siehe Homepage des EBA;
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Laerm_an_Schienenwegen/Laermkartierung/Laermkartierung_node.html#doc1528304bodyText1

In den untersuchten Bereichen existiert in Mettenberg eine aktive Lärmschutzanlage in Form eines Lärmschutzwalles. Dieser 4,0 m hohe Wall wurde parallel zum Bau des Baugebietes Klotzholzäcker hergestellt. In Rißegg wurde im Rahmen des dreispurigen Ausbaus der B 30 eine ca. 100 m lange Lärmschutzwand über die Rißbrücke errichtet.

2 ERGEBNISSE DER LÄRMKARTIERUNG

2.1 Lärmkarten Straßenverkehr

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

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

Anlage 1a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach L_{DEN}

Anlage 1b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach L_{Night}

Anlage 2a Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{DEN}

Anlage 2b Rasterlärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{Night}

- Gebäudelärmkarten für den Straßenverkehr

Anlage 3a Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach L_{DEN}

Anlage 3b Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Stadt Biberach L_{Night}

Anlage 4a Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{DEN}

Anlage 4b Gebäudelärmkarte Straßenverkehr Ringschnait L_{Night}

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

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

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

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

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

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

2.2 Beurteilung der örtlichen Situation an Hand der Betroffenheiten

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

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

Im Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr, Baden-Württemberg vom 29.10.2018 zur Lärmaktionsplanung⁸ werden Hinweise gegeben, wann und wie Lärmaktionspläne zu erstellen sind. Danach sind zunächst alle kartierten Gebiete mit Betroffenen oberhalb von 55 dB(A) L_{DEN} und oberhalb von 50 dB(A) L_{Night} in der Pflicht eine Lärmaktionsplanung durchzuführen. Als Kartierungspflichtig werden jene Gebiete bzw. Orte betrachtet, die mehr als 50 Betroffene aufweisen. Laut der Statistik der Vorkartierung der LUBW ist dies für Biberach an der Riß der Fall. Auf jeden Fall sind dabei Bereiche mit hoher Lärmbelastung zu berücksichtigen. Dies entspricht den Schwellwerten zur Gesundheitsrelevanz von über 65 dB(A) L_{DEN} und über 55 dB(A)

⁸ Quelle: https://vm.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateteien/PDF/181029_Kooperationserlass_Laermaktionslanung_BW.pdf

L_{Night} . Vordringlicher Handlungsbedarf besteht bei sehr hohen Lärmbelastungen von mehr als 70 dB(A) L_{DEN} und mehr als 60 dB(A) L_{Night} .

Tabelle 1 Bewertung von Pegelbereichen

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

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

2.2.1 EU-Einwohnerstatistik Straßenverkehr

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

Tabelle 2 Betroffenheitsstatistik Biberach Stufe 3, Straßenverkehrslärm

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

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

2.2.2 Hauptbelastungsbereiche / Lärmschwerpunkte

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

Aus der Hot-Spot-Analyse können Lärmschwerpunkte identifiziert und die Priorisierung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung festgelegt werden. Entsprechend der

Information der LUBW ergeben sich sehr hohe Belastungen bei Lärmpegel $L_{DEN} > 65$ dB(A) und bei $L_{NIGHT} > 55$ dB(A). Kurzfristiges Ziel ist es deshalb, für diese Bereiche eine spürbare Verminderung der Lärmbelastung zu erreichen.

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

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

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

Als Ergebnis der Lärmkartierung, der Betroffenheitsanalysen und der qualitativen Einzelfallbewertung werden elf Lärmschwerpunkte in dieser Stufe der Lärmaktionsplanung ermittelt (vgl. Anlage 5a bis 6b). Allen Lärmschwerpunkten ist gemein, dass der Straßenverkehrslärm die Auslösewerte von 65 dB(A) am Tag bzw. 55 dB(A) in der Nacht an einzelnen Immissionspunkten übertrifft und gleichzeitig eine Konzentration von Betroffenen vorliegt. Die Abgrenzung der Lärmschwerpunkte erfolgt unter städtebaulichen und verkehrlichen Gesichtspunkten. Vorrangig werden Straßenabschnitte gleicher Verkehrsfunktion und städtebaulicher Typologien zusammengefasst, bei denen (voraussichtlich) gleiche oder gleichwertige Lärminderungsmaßnahmen machbar sind. Aus der Analyse ergeben sich folgende Lärmschwerpunkte, für die Maßnahmen konzipiert werden sollen (Verortung s. Abb. 4):

- Lärmschwerpunkt 1 "Ulmer Straße" (L 267)
- Lärmschwerpunkt 2 "Memminger Straße – Eselsberg"(B 465)
- Lärmschwerpunkt 3 "Bergerhauser Straße" (L 280)

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

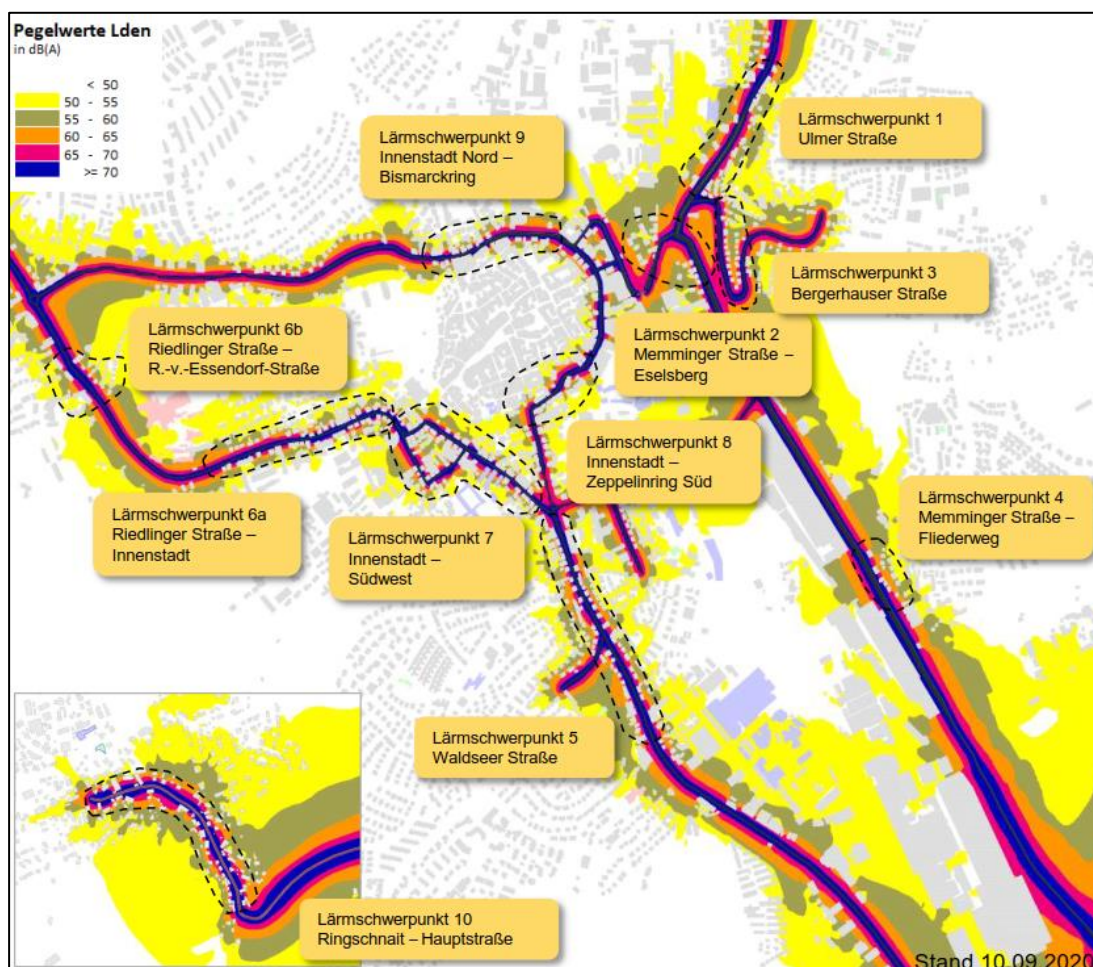


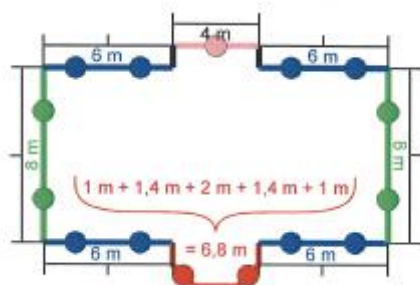
Abbildung 4 Übersicht der Lärmschwerpunkte

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

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

Berechnung der Betroffenen

Die Immissionspunkte werden nach den Vorgaben der BEB (Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Belastetenzahlen durch Umgebungslärm) erzeugt:



- Fassaden mit mehr als 5 m Länge werden in Teilfassaden zerlegt, an diesen wird jeweils ein Immissionspunkt gesetzt.
- An Fassaden mit einer Länge zwischen 2,5 m und 5 m wird ein Immissionspunkt gesetzt
- An kleineren Fassaden werden keine Immissionspunkte gesetzt, es sei denn, dass mehrere kurze aufeinander folgende Fassaden zusammen eine Länge von mehr als 5 m erreichen. In diesem Fall werden sie wie eine Fassade betrachtet und dementsprechend Immissionspunkte gesetzt.

Wenn die Fassadenpunkte so gesetzt wurden, werden die Einwohner auf alle Fassadenpunkte gleich verteilt, ebenfalls die Wohnungen. Das heißt, es werden auch nur die Einwohner an den Fassaden gezählt, die entsprechend hohe Lärmimmissionen aufweisen (meistens die straßenzugewandten Fassaden).

2.2.2.1 Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)

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

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

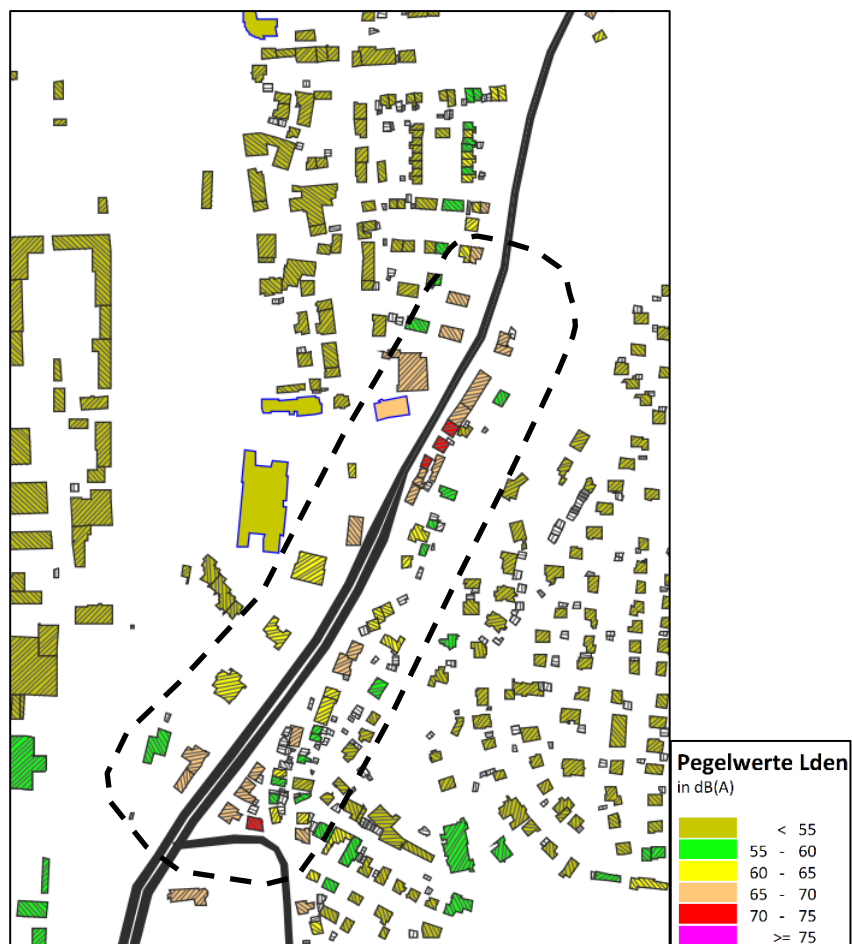


Abbildung 5

Lärmschwerpunkt Ulmer Straße

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

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

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 21.900 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: südlich Shell-Tankstelle 50 km/h; nördlich davon 60 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 18 m durch Böschung, Straße + Gehweg bzw. ca. 3 - 5 m nur über Gehweg getrennt
- Gebäude teilweise ca. 3 - 4 m tiefer gelegen als Ulmer Straße
- freie Strecke, Ampelanlagen sind bereits ab 22 Uhr abgeschaltet
- Im Lärmschwerpunkt 1 wurde auf der Ulmer Straße im Abschnitt südlich der Birkendorfer Straße 2014 ein lärmarmes Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut.
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 37, > 55 dB(A) (L_{Night}): 34

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

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



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

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

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 18.800 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand zum Fahrbahnrand ca. 5 - 8 m nur über Gehweg getrennt
- Ampel wird ab 22:00 Uhr abgeschaltet
- Im Lärmschwerpunkt 2 wurde auf der Memminger Straße (nur westliche Straßenhälfte) und Ulmer Straße 2014 ein lärmarmere Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut.
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 17, > 55 dB(A) (L_{Night}): 17

2.2.2.3 Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße (L 280)

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

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

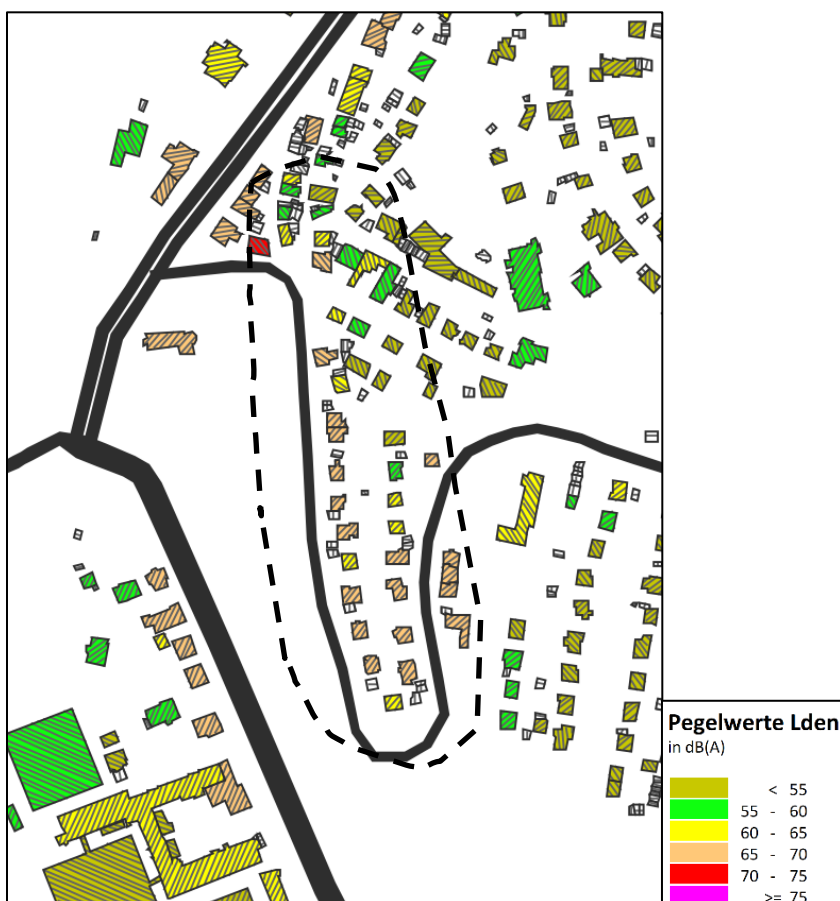


Abbildung 7 Lärmschwerpunkt Bergerhauser Straße

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 11.000 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h; Steigung mit ca. 6 %
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 5 - 8 m nur über Gehweg getrennt
- eine Bedarfsampel für Fußverkehr in Höhe der Landwirtschaftsschule

- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 14, > 55 dB(A) (L_{Night}): 14

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

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

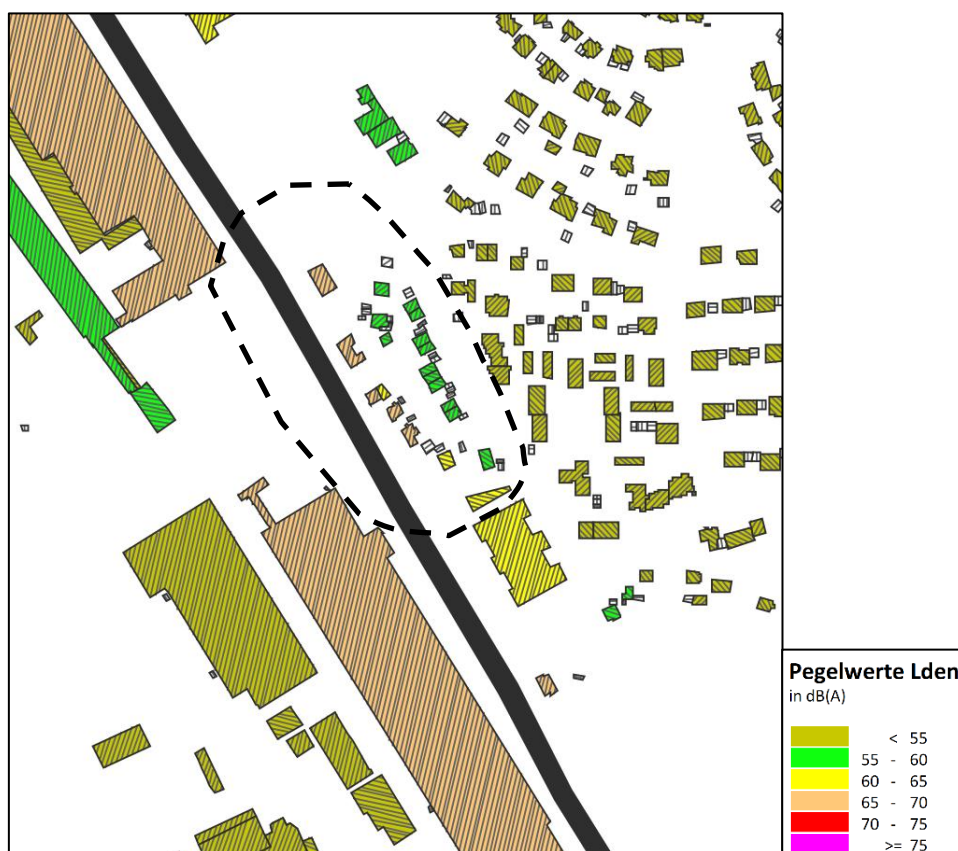


Abbildung 8

Lärmschwerpunkt 4 Memminger Straße – Fliederweg

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 16.700 Kfz/Tag südlich der Einmündung Hans-Liebherr-Straße, nördlich davon ca. 15.000 Kfz/Tag.
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 13 - 17 m, nur über Geh-/Radweg und Grünstreifen getrennt
- LSA wird ab 21:00 Uhr abgeschaltet
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 14, > 55 dB(A) (L_{Night}): 19

2.2.2.5 Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B 312)

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

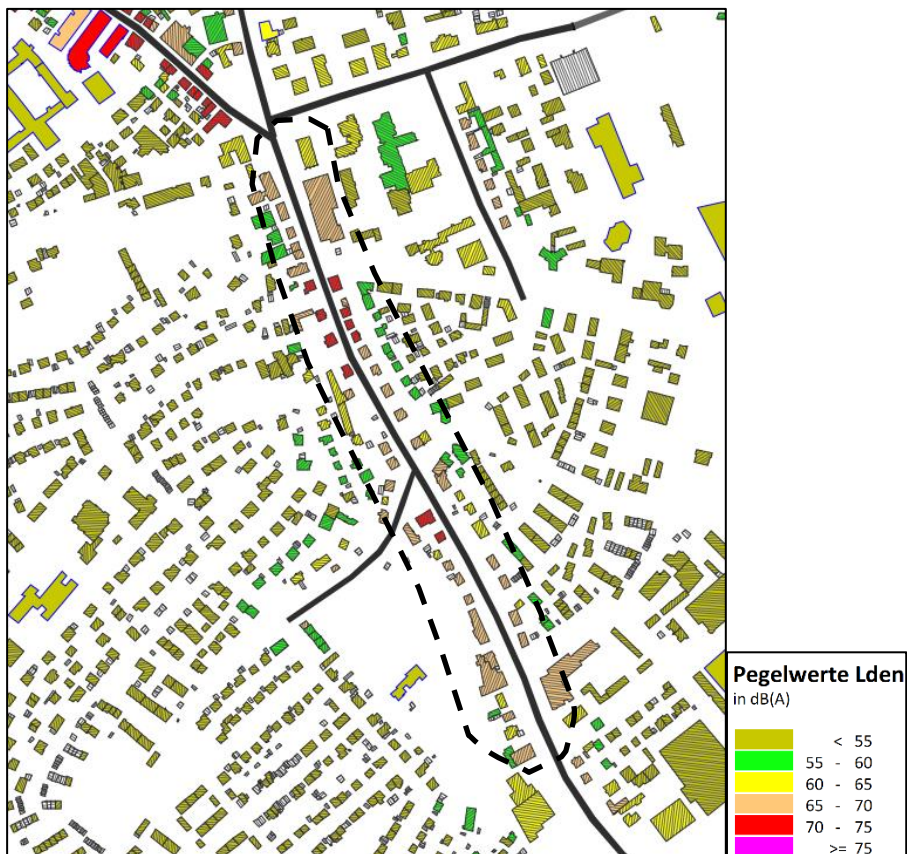


Abbildung 9 Lärmschwerpunkt 5 Waldseer Straße

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: ca. 16.000 - 20.200 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. 4 - 6 m; ca. 13 - 16 m, nur über Geh-/Radweg und Grünstreifen getrennt
- Die Ampelanlagen werden ab 22:00 Uhr abgeschaltet; Ampelanlage Kreuzung Königsbergallee im Dauerbetrieb
- SMA 8 nördlich Einmündung Mühlweg und südlich Angerweg
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 98, > 55 dB(A) (L_{Night}): 91

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

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

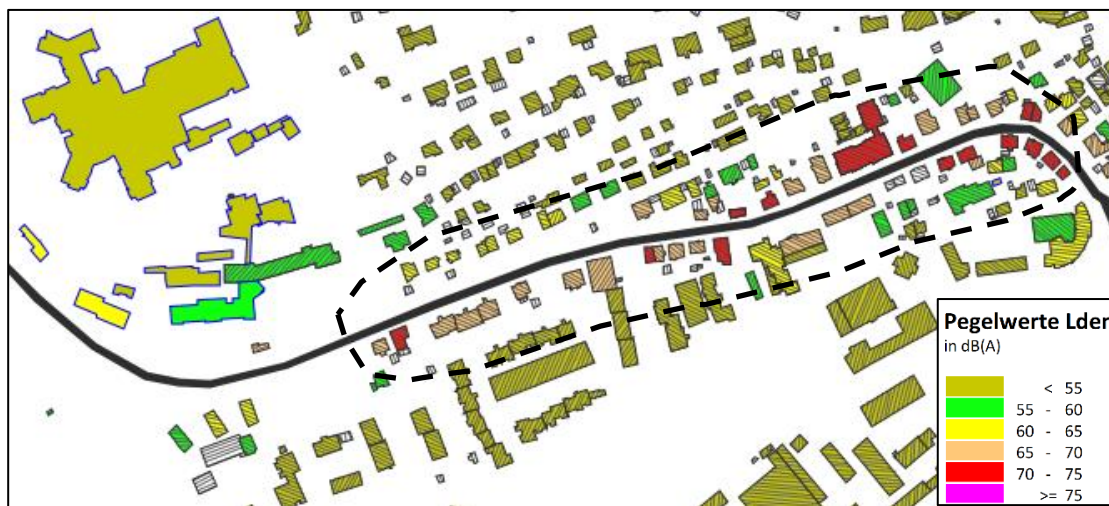


Abbildung 10 Lärmschwerpunkt 6a Riedlinger Straße – Innenstadt

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 14.600 – 17.400 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h östlich Riedlinger Str. 53
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand größtenteils nur über Geh-/Radweg getrennt; ca. < 3,0 m, teilweise noch Vorgärten mit zusätzlich ca. 4 - 6 m
- keine Ampelanlagen
- SMA 8 im Abschnitt Steigmühlstraße – Höhe Riedlinger Straße 53 (beide Fahrrichtungen)
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 134, > 55 dB(A) (L_{Night}): 130

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

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



Abbildung 11 Lärmschwerpunkt 6b Riedlinger Straße – R.-v.-Essendorf-Straße

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

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 16.900 Kfz/Tag;
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 21, > 55 dB(A) (L_{Night}): 22

2.2.2.8 Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B 312)

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



Abbildung 12 Lärmschwerpunkt 7 Innenstadt – Südwest

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

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße Einrichtungsverkehr ca. 12.000 Kfz/Tag; Zweirichtungsverkehr ca. 17.400 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. < 3,0 m
- keine Ampelanlagen

- Im Lärmschwerpunkt 7 wurde auf folgenden Abschnitten ein lärmarmere Splittmastixasphalt (SMA- 8 S) neu eingebaut: Felsengartenstraße im Abschnitt Wolfentalstraße – Saulgauer Straße; in der Saulgauer Straße im Abschnitt Felsengartenstraße – Kolpingstraße; in der Kolpingstraße südlich der Martin-Luther-Straße
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 137, > 55 dB(A) (L_{Night}): 125

2.2.2.9 Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd

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



Abbildung 13 Lärmschwerpunkt 8 Innenstadt – Zeppelinring-Süd

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

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Stadtstraße Zeppelinring ca. 11.900 Kfz/Tag, Waldseer Straße (zwischen Saudengasse und Zeppelinring) ca. 14.600 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbandrand größtenteils ≤ 3 m
- Keine Ampelanlagen
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 28, > 55 dB(A) (L_{Night}): 28

2.2.2.10 Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring

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



Abbildung 14

Lärmschwerpunkt 9 Innenstadt Nord – Bismarckring

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 15.000 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand ca. $\leq 3,0$ m, nur über Gehweg getrennt
- Ampelanlagen werden ab 22:00 Uhr abgeschaltet
- SMA 8 auf dem Bismarckring östlich der Ehinger Straße
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 92, > 55 dB(A) (L_{Night}): 95

2.2.2.11 Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)

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

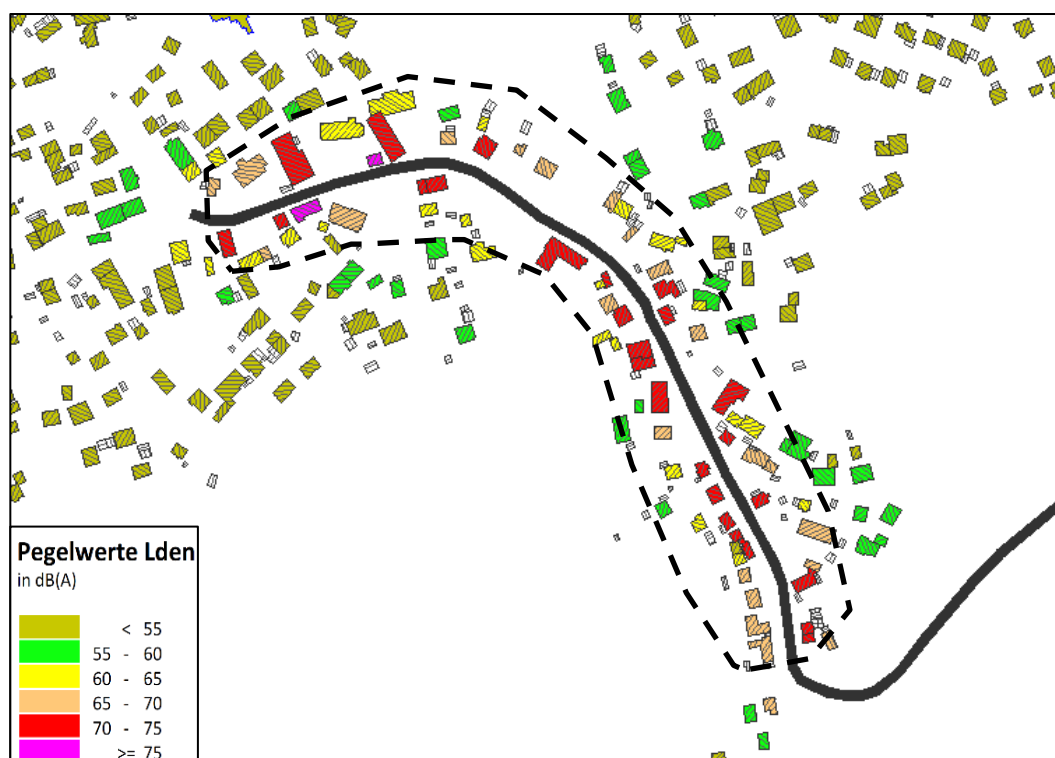


Abbildung 15

Lärmschwerpunkt 10 Ringschnait – Hauptstraße

Kurzbeschreibung:

- Verkehrsbelastung: Bundesstraße ca. 12.500-13.600 Kfz/Tag
- Geschwindigkeit: 50 km/h, nachts 30 km/h
- Abstand Gebäude zum Fahrbahnrand teilweise < 3,0 m, nur über Gehweg getrennt, bzw. ca. 8-15 m
- eine Bedarfsampel für Fußverkehr
- SMA 8 in der Ortsdurchfahrt
- Betroffene Anwohner > 65 dB(A) (L_{DEN}): 70, > 55 dB(A) (L_{Night}): 69

2.2.3 Berücksichtigung zukünftiger Lärmschwerpunkte

Die Lärmaktionsplanung betrachtet jeweils nur den Ist-Zustand und berücksichtigt nicht die zukünftigen Entwicklungen, z.B. starke Nachverdichtungen im Wohnungsbau, deren Bezug oder Errichtung bereits kurzfristig absehbar sind. Durch eine frühzeitige Berücksichtigung bei z.B. turnusmäßigen Straßenbelagsarbeiten, könnte die zukünftige Lärmbelastung bereits vor Entstehung eines Lärmschwerpunktes gesenkt werden. Wird ein derartiger zukünftiger Lärmschwerpunkt erst in der nächsten Fortschreibung der Lärmaktionsplanung berücksichtigt, ist möglicherweise auf Jahre hinaus keine Fahrbahnerneuerung mehr vorgesehen.

In Biberach wurden als zukünftige Lärmschwerpunkte zwei Bereiche identifiziert, für die bereits eine hohe Vorbelastung dargestellt ist und in denen eine starke Nachverdichtung im Bereich Wohnen stattfindet (Gebäude wurden erstellt und die Wohnungen werden gerade bezogen bzw. für die Wohngebäude liegen konkrete Planungen vor).

Diese Bereiche werden vorläufig nur tabellarisch in die Maßnahmenliste mit aufgenommen mit der Festsetzung, dort im Rahmen der nächsten Fahrbahnerneuerung einen lärmoptimierten Fahrbahnbelag einzubauen.

Tabelle 3 Übersicht zu den zukünftigen Lärmschwerpunkten

Lfd. Nr.	Straßenzug
Nr. 11	Waldseer Straße Abschnitt Königsbergallee und Zeppelinring Geplante Wohnbebauung – Martin-Luther-Straße-Süd; Areal Hechtkeiler, ehem. Polizei; Realisierung 2022 - 2024
Nr. 12	Eisenbahnstraße (ehem. Postareal) Fertigstellung und Bezug der ca. 100 betreuten Seniorenwohnungen 2021

3 BEREITS DURCHGEFÜHRTE LÄRMSCHUTZMAßNAHMEN UND – PROGRAMME

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

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

- Im Rahmen der Neuausweisung von Wohnbaugebieten wird darauf geachtet, dass die Erschließungsstraßen im Wohngebiet als Tempo-30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen werden.
- Die Nordwestumfahrung (NWU) konnte im Juni 2013 für den Verkehr freigegeben werden. Der Bau der NWU dient u.a. auch der Entlastung der innerstädtischen Straßen und somit der Lärminderung in der Innenstadt. Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 konnte die Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduziert werden.
- Über verkehrslenkende Maßnahmen, z.B. Einschränkungen des Durchgangsverkehrs von Schwerlastzügen kann nach Ausbau des „Aufstiegs B 30“ langfristig eine Entlastung erreicht werden.

- Die Stadt Biberach hat ein Parkleitsystem mit dynamischer Anzeige der freien Stellplätze eingerichtet, um den Park-Such-Verkehr und somit Straßenlärm zu reduzieren.
- Geschwindigkeitskontrollen mobil und stationär sowie dynamische Geschwindigkeitsanzeigen für Tag und Nacht
- Grüne Welle der Ampelanlagen (LSA) zur Verstetigung des Verkehrsflusses; Ausschaltung der Ampelanlagen in den Nachtstunden. An zwei Kreuzungen (Königsbergallee / Waldseer Straße und Königsbergallee / Rollinstraße) bleiben aus Sicherheitsgründen die Lichtsignalanlagen 24 Stunden durchgehend angeschaltet.
- Mit Umsetzung der Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h nachts konnte in der Waldseer Straße / Kolpingstraße / Riedlinger Straße / Felsengartenstraße / Saulgauer Straße und auf der Ortdurchfahrt in Ringschnait bereits eine Verringerung der Lärmbelastungen erreichen, ebenso wie mit der Reduzierung der Geschwindigkeit auf 50 km/h in der Memminger Straße in Richtung Süden und in der Ulmer Straße Richtung Norden.

Aktive Lärmschutzbauwerke:

In den untersuchten Straßenabschnitten sind als aktiver Lärmschutz ein Lärmschutzwand als östliche Begrenzung zur Abschirmung des Neubaugebietes Klotzholzäcker in Mettenberg zur B 30 und im Zuge des dreispurigen Ausbaus der B 30 in Höhe Rißegg Halde eine ca. 100 m lange Lärmschutzwand angelegt worden.

Sonstige Lärmschutzmaßnahmen:

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

Validierung und Umsetzung Lärmaktionsplanung Stufe 2

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

Tabelle 4 Umsetzungsstand des Maßnahmenkonzeptes des Lärmaktionsplans Stufe 2

Lärmschwerpunkt	Maßnahme	Umsetzungsstand
Hauptstraßennetz generell	kontinuierliche Geschwindigkeitskontrollen insbesondere im Nachtzeitraum	der Bau zusätzlicher stationärer Anlagen konnte nicht umgesetzt werden
LSP 1 Ulmer Straße (L 267)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf durchgängig 50 km/h Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	umgesetzt weitgehend umgesetzt: südlich der Birkendorfer Straße
LSP 2 Ulmer Straße (L 267) – Memminger Straße (B 465) - Eselsberg	Einbau eines lärmoptimierten Asphalts	umgesetzt
LSP 3 Bergerhauser Straße (L 280)	Zurückstellung von Maßnahmen an diesem Lärmschwerpunkt mit weiterer Beobachtung langfristig: Entlastung durch Neubau der Verbindungsstraße zwischen L 267 und L 280	- Neubau im Investitionsprogramm der Stadt mittelfristig vorgesehen
LSP 4 Memminger Straße (B 465) - Fliedertweg	Errichtung einer Lärmschutzwand mit Zustimmung der Eigentümer Rücknahme der Geschwindigkeitserhöhung; innerorts durchgängig von 70 auf 50 km/h falls keine Zustimmung zur Lärmschutzwand erreicht wird: Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	Es lag 2015 genauso wie 2021 keine Zustimmung der Eigentümer vor.- umgesetzt, nördlich Einmündung Theodor-Heuss-Straße nur noch 50 km/h SMA 8 bisher nur nördlich an LSP 4 angrenzend, bzw. auf den westl. Fahrspuren bis H.-Liebherr-Straße
LSP 5 Waldseer Straße (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt teilweise umgesetzt: SMA 8 nördlich Einmündung Mühlweg und südlich Angerweg
LSP 6 Riedlinger Straße (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt: östlich Riedlinger Str. 53 SMA 8 westlich Riedlinger Straße 53 eingebaut
LSP 7 Innenstadt Südwest (B 312)	Reduzierung der Geschwindigkeit auf 30 km/h nachts Einbau eines lärmoptimierten Asphalts.	umgesetzt SMA 8 in Teilabschnitten umgesetzt: Saulgauer Straße; Kolpingstraße südl. M.-Luther-Str.

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

Die Umsetzung von einem Großteil der genannten Maßnahmen wurde bereits abgeschlossen. Dies ist zu begrüßen und entspannt die Lärmsituation in den betroffenen Bereichen. Im Vergleich zum Lärmaktionsplan der Stufe 2 sind einige Schwerpunkte kleiner geworden, was auch auf die bereits umgesetzten Maßnahmen zurückzuführen ist. Die Anlagen 5a bis 6b zeigen die Schwerpunkte, für die weiterhin Maßnahmen zu definieren sind. Als Auslösewerte sind 65 bzw. 55 db(A) angesetzt. Die Anlagen Z-3a und Z-3b zeigen zusätzlich die Lärmschwerpunkte bei einem Auslösewert von 70 dB(A) bzw. 60 dB(A), um eine bessere Vergleichbarkeit zu Stufe 2 herzustellen.

Die bereits umgesetzten Maßnahmen werden im Lärmaktionsplan der Stufe 3 nicht erneut aufgegriffen. Der Einbau lärmoptimierten Asphaltes entsprechend dem neuestens Stand der Technik bleibt allerdings bei Fahrbahnsanierungen eine Daueraufgabe in den bestehenden und zukünftigen Lärmschwerpunkten. Für die aktuelle Stufe 3 werden daher weitergehende und begleitende Maßnahmen vorgeschlagen, bzw. Maßnahmen erneut aufgegriffen.

4 MAßNAHMENKONZEPT LÄRMAKTIONSPLAN STUFE 3

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

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

4.1 Auswahl der einzelnen Maßnahmen

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

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

- Maßnahmen an der Quelle der Geräuschbelastung sind vorrangig.
- Aktive Maßnahmen haben Vorrang vor passiven Schallschutzmaßnahmen.
- Es gilt das Verursacherprinzip.

- Je höher die Belastung lärm betroffener Menschen ist und je stärker diese Belastung reduziert werden kann, desto gewichtigere, mit der Maßnahme verbundene Nachteile können in Kauf genommen werden.
- Lärmbelastungen sind gerecht zu verteilen.
- Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen.
- Bei der Betrachtung sind nicht nur die bestehende Lärmsituation, sondern auch künftige Entwicklungen zu berücksichtigen, die sich bereits heute abzeichnen (Vorsorgeprinzip).
- Für jede Maßnahme sind auch die in Betracht kommenden räumlichen und sachlichen Anwendungsalternativen zu beachten (z. B. ganztägige oder nur nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung).
- Die Maßnahmen sind auf ihre Kombinierbarkeit zu untersuchen (z. B. Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Realisierung baulicher Maßnahmen).

4.1.1 Lärmschwerpunkt 1: Ulmer Straße (L 267)

Es handelt sich um eine Landesstraße (L 267) mit hoher Verkehrsbedeutung. Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung werden Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h nicht vorgeschlagen.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages vorrangig nördlich der Birkendorfer Straße.
- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Aufstieg B 30, Querspange L 280 – L 267 (Blosenbergr) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

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

Es handelt sich um eine Bundes- und Landesstraße (B 465) mit hoher Verkehrsbedeutung. Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung werden Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h nicht vorgeschlagen.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages
- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Aufstieg B 30, Querspange L 280 – L 267 (Blosenberg) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

4.1.3 Lärmschwerpunkt 3: Bergerhauser Straße (L 280)

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages
- Verkehrsumlenkung durch Neubau von Straßen: Querspange L 280 – L 267 (Blosenberg) in Kombination mit verkehrslenkenden Maßnahmen

Es handelt sich um einen Lärmschwerpunkt mit geringen Betroffenenzahlen und andererseits um eine Landesstraße (L 280) mit steigender Verkehrsbedeutung, da der Wohnungsbauschwerpunkt Talfeld ausgebaut wird. Der Einbau eines lärmoptimierten Fahrbahnbelags (LOA) kann als Maßnahme an der Quelle des Straßenverkehrslärms den Umgebungslärm mindern und Betroffenheiten verringern. Dem entgegen stehen jedoch die Nachteile von lärmoptimierten Asphaltbelägen (höhere Kosten, geringere Haltbarkeit, problematisch beim Einbau von Kurven und starken Steigungen in Kreuzungsbereichen). Maßnahmen an anderen Lärmschwerpunkten mit höheren Betroffenenzahlen sind deshalb vorrangig zu bewerten. In der Abwägung ist daher abzuwarten, wie sich die Straßenplanung weiterentwickelt und wie die Erfahrungen mit LOA in den stärker belasteten Schwerpunkten sind.

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

Es handelt sich um eine Bundesstraße (B 465) mit hoher Verkehrsbedeutung. Aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung werden Geschwindigkeitsbeschränkungen unter 50 km/h nicht vorgeschlagen.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Am Lärmschwerpunkt 4 ist vorrangig eine Lärmschutzwand mit 3,5 m Höhe in Höhe der Wohnbebauung Fliederweg zu errichten. Hierfür ist die Zustimmung aller betroffenen Eigentümer erforderlich, da diese Lärmschutzwand bei Beibehaltung der 4 Fahrspuren zurzeit nur auf den privaten Grundstücken errichtet werden kann. Eine Befragung der Eigentümer (Stand 01/2021) ergab, dass die Mehrheit der Eigentümer unter diesen Bedingungen den Bau einer Lärmschutzwand ablehnt.
- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages Der einzubauende Asphalt muss dem neuesten Stand der Technik entsprechen und mit verhältnismäßigem Aufwand eine maximale Verbesserung der Lärmsituation bewirken. SMA8-Asphalt wurde auf den westlichen Fahrbahnen nördlich der Hans-Liebherr-Straße eingebaut.

4.1.5 Lärmschwerpunkt 5: Waldseer Straße (B 312)

Es handelt sich um eine Bundesstraße (B 312) mit hoher Verkehrsbedeutung.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages; insbesondere zwischen der Einmündung Mühlweg und dem Angerweg

Zurückgestellte, in Zukunft mögliche Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber
- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber auf 30 km/h würde im Lärmschwerpunkt 5 zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) von 58 und über 70 dB(A) tags von 4 Betroffenen führen. Diese Maßnahme wird aufgrund der geringen Betroffenenzahlen und den erheblichen verkehrlichen Auswirkungen zurückgestellt.

Tabelle 5 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 5

Intervall	Tempo 50 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Tempo 30 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Differenz
55-60 dB(A)	64	74	+10
60-65 dB(A)	78	117	+39
65-70 dB(A)	88	34	-54
70-75 dB(A)	10	6	-4

Die Einführung eines LKW-Verbotes in der Waldseer Straße ist erst weiter zu verfolgen, wenn durch den Neubau des Aufstiegs B 30 (großräumige Ausweichstrecke) oder durch aktiven Lärmschutz sichergestellt ist, dass andere Lärmschwerpunkte nicht über die Handlungswerte von 70/60 dB(A) L_{DEN} / L_{night} belastet werden. Diese Maßnahme wird daher zurückgestellt, bis mögliche Umverteilungseffekte untersucht wurden.

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

Es handelt sich um eine Bundesstraße (B 312) mit hoher Verkehrsbedeutung.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages; insbesondere im Abschnitt östlich Gebäude Nr. 53
- Geschwindigkeitsreduzierung, Ausweitung nach Westen, 30 km/h auch tags

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber auf 30 km/h würde im Lärmschwerpunkt 6a zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) von 32 bzw. über 70 dB(A) tags von 23 führen.

Tabelle 6 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 6a

Intervall	Tempo 50 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Tempo 30 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Differenz
55-60 dB(A)	91	88	-3
60-65 dB(A)	91	117	+26
65-70 dB(A)	104	95	-9
70-75 dB(A)	30	7	-23

Zurückgestellte, in Zukunft mögliche Maßnahmen:

- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Die Auswirkungen eines Verbotes für Schwerverkehr können nur abgeschätzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass eine positive Wirkung nur bei permanenter Kontrolle möglich sein wird, da aufgrund der Zufahrt zum Gewerbegebiet Wolfental und zur Innenstadt ein Schwerverkehr für Anlieger weiterhin zulässig sein muss. Durch den Neubau des Aufstiegs B 30 (großräumige Ausweichstrecke) oder durch aktiven Lärmschutz muss sichergestellt sein, dass andere Lärmschwerpunkte nicht über die Handlungswerte von 70/60 dB(A) L_{DEN} / L_{night} hinaus belastet werden. Daher wird diese Maßnahme zurückgestellt.

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

Es handelt sich um eine Bundesstraße (B 312) mit hoher Verkehrsbedeutung. Der Lärmschwerpunkt 6b entsteht in der Überlagerung der Betroffenen mit der Lärmbelastung im Bereich „Riedlinger Straße / Ritter-von-Essendorf-Straße“. Die Überprüfung der Einwohnersituation, die Gebäudestellung und die Orientierung der Wohnungen der Wohnanlage Mehrgenerationenwohnen zur lärmabgewandten Seite, reduziert bei näherer Betrachtung stark die Betroffenenzahlen. Für diesen LSP wird aufgrund der hohen Verkehrsbedeutung der Straße und der geringen Betroffenenzahl keine Geschwindigkeitsbeschränkung < 50 km/h vorgeschlagen.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages; insbesondere im Abschnitt nördlich der Ziegelhausstraße

4.1.8 Lärmschwerpunkt 7: Innenstadt – Südwest (B 312)

Es handelt sich um eine Bundesstraße (B 312) mit sehr hoher Verkehrsbedeutung.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages; insbesondere in der Felsengartenstraße, der Theaterstraße und der Kolpingstraße (nördlich der M.-Luther-Straße)
- Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h tags

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber würde im Lärmschwerpunkt 7 zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) von gesamt 37 führen, allerdings reduziert sich die Anzahl der stark Betroffenen über 70 dB(A) um 45 Personen. Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbedeutung für alle Verkehrsarten ist eine Neugestaltung des Straßenraums mit Verschmälerung der Fahrbahn auf 6,5 m Breite zur Anlage von Radfahr- und Schutzstreifen sowie eine Belagserneuerung mit lärmoptimierten Fahrbahnbelag geplant. Von der Umgestaltung werden sowohl eine Verlangsamung des Verkehrs als auch geringere Abrollgeräusche erwartet.

Tabelle 7 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 7

Intervall	Tempo 50 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Tempo 30 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Differenz
55-60 dB(A)	55	38	-17
60-65 dB(A)	81	110	+29
65-70 dB(A)	69	77	+8
70-75 dB(A)	68	23	-45

Zurückgestellte, in Zukunft mögliche Maßnahmen:

- Durchfahrtsverbot für ortsfremden Schwerverkehr

Die Auswirkungen eines Verbotes für Schwerverkehr können nur abgeschätzt werden. Zu berücksichtigen ist, dass eine positive Wirkung nur bei permanenter Kontrolle möglich sein wird, da aufgrund der Zufahrt zum Gewerbegebiet Wolfental und zur Innenstadt ein Schwerverkehr für Anlieger weiterhin zulässig sein muss (siehe auch Ausführungen zu LSP 5 und 6). Die Maßnahme wird zurückgestellt bis eine genaue Betrachtung der Auswirkungen erfolgt ist.

4.1.9 Lärmschwerpunkt 8: Innenstadt – Zeppelinring-Süd

Es handelt sich um eine Gemeindestraße mit mittlerer Verkehrsbedeutung als Innenstadtring.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages.

Zurückgestellte, in Zukunft mögliche Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierung tags

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber würde im Lärmschwerpunkt 5 zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) von -3 führen. Eine Geschwindigkeitsreduzierung im Lärmaktionsplan Stufe 3 wird aufgrund der geringen Entlastungswirkung zurückgestellt.

Tabelle 8 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 8

Intervall	Tempo 50 km/h Betroffene		Tempo 30 km/h Betroffene		Differenz	
	L _{DEN}	L _{night}	L _{DEN}	L _{night}	L _{DEN}	L _{night}
55-60 dB(A)	9	23	23	25	14	+2
60-65 dB(A)	26	5	19	0	-7	-5
65-70 dB(A)	23	0	25	0	+2	0
70-75 dB(A)	5	0	0	0	-5	0

4.1.10 Lärmschwerpunkt 9: Innenstadt Nord – Bismarckring

Es handelt sich im östlichen Bereich um eine Bundesstraße (B 465) und im westlichen Bereich um eine Landesstraße (L 273) mit hoher Verkehrsbedeutung und teilweise hohem Linienverkehrsanteil.

Lärmschutzmaßnahmen:

- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages, insbesondere westlich der Einmündung Ehinger Straße.
- Um die Lärmsituation vor Ort zeitnah zu verbessern, ist als vorübergehende Sofortmaßnahme die zulässige Höchstgeschwindigkeit in den betroffenen Abschnitten des Bismarckrings nachts auf 30 km/h zu beschränken.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung würde im Lärmschwerpunkt 9 zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) L_{DEN} von 26 und L_{night} über 55 dB(A) von 28 führen, allerdings reduziert sich die Anzahl der stark Betroffenen über 70 dB(A) um 41 Personen. Die hohe Zahl der Betroffenen resultiert u.a. aus der Wohnnutzung des Steigerlagers im 2-4 Geschoss. Da die Wohnungen jedoch hauptsächlich nach Süden zur lärmabgewandten Seite orientiert sind, ist die reale Betroffenenzahl geringer als die berechnete Anzahl Betroffener. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung tags auf 30 km/h wird daher aufgrund der starken verkehrlichen Auswirkungen in Verbindung mit den Betroffenenzahlen in der Lärmaktionsplanung Stufe 3 nicht weiterverfolgt. Die Maßnahme kann in zukünftigen Fortschreibungen des Lärmaktionsplans erneut aufgegriffen und betrachtet werden.

Tabelle 9 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 9

Intervall	Tempo 50 km/h Betroffene		Tempo 30 km/h Betroffene		Differenz	
	L_{DEN}	L_{night}	L_{DEN}	L_{night}	L_{DEN}	L_{night}
55-60 dB(A)	34	74	61	65	+27	-9
60-65 dB(A)	59	21	49	2	-10	-19
65-70 dB(A)	50	0	65	0	+15	0
70-75 dB(A)	42	0	1	0	-41	0

4.1.11 Lärmschwerpunkt 10: Ringschnait – Hauptstraße (B 312)

Lärmschutzmaßnahmen:

- Neubau einer Ortsumfahrung der B 312 zur Verkehrsentlastung der Ortslage
- Dauermaßnahme - Einbau eines lärmoptimierten Asphalts im Rahmen eines Austauschs des Fahrbahnbelages bis zur Inbetriebnahme der Ortsumfahrung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung tagsüber würde im Lärmschwerpunkt 10 zu einer Senkung der Betroffenenzahlen über 65 dB(A) von -13 führen, allerdings reduziert sich die Anzahl der stark Betroffenen über 70 dB(A) um -5 Personen. Aufgrund der Bedeutung der Bundesstraße für den Wirtschaftsverkehr und der geringen Verringerung der Betroffenen wird auf eine Geschwindigkeitsreduzierung tags verzichtet.

Tabelle 10 Wirkung einer Geschwindigkeitsreduzierung im LSP 10

Intervall	Tempo 50 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Tempo 30 km/h tags Betroffene L _{DEN}	Differenz
55-60 dB(A)	22	29	+7
60-65 dB(A)	37	39	+2
65-70 dB(A)	45	37	-8
70-75 dB(A)	24	19	-5
> 75 dB(A)	1	1	0

Die Ortsumfahrung wurde in den Bundesverkehrswegeplan 2030 mit vordringlichem Bedarf aufgenommen und das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Das Planfeststellungsverfahren wird kurzfristig eingeleitet.⁹ Die Ortsumfahrung reduziert die Anzahl der stark Betroffenen, entlastet den gesamten Ortskern von Lärm und erreicht somit das Planziel. Diese Maßnahme ist daher vorrangig zu verfolgen.

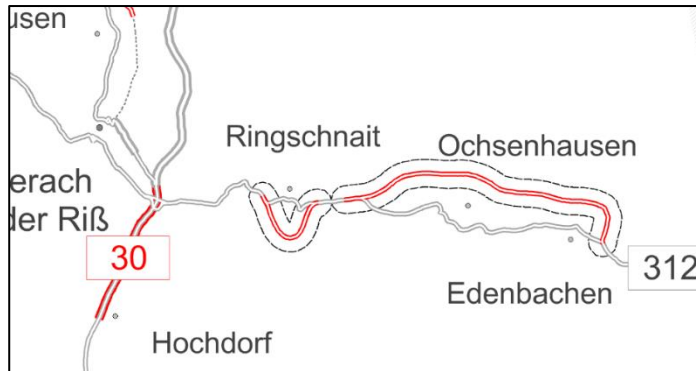


Abbildung 16 Geplante Ortsumfahrung Ringschnait¹⁰

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

¹⁰ Ebd.

4.2 Begleitende Konzepte

Obwohl die Stadt bereits einige Maßnahmen zur Lärmreduzierung umgesetzt bzw. beantragt hat (u.a. Geschwindigkeitsreduzierungen, SMA, Nordwestumfahrung, Aufstieg B 30), bedarf es **weitergehender / begleitender Maßnahmen**, die die Lärmsituation im gesamten Gemeindegebiet verbessern. Dazu dient eine nachhaltige und konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel und damit einhergehend die Reduzierung des Individualverkehrs, was für den Lärmaktionsplan der Stufe 3 vorgeschlagen wird. Langfristig gesehen sollte daher der Ausbau des ÖPNV¹¹ und die Etablierung alternativer Mobilitätskonzepte in den Fokus genommen werden. Die im Folgenden aufgezählten Konzepte geben einen Überblick über den derzeitigen Planungsstand der Stadt Biberach.

4.2.1 Verkehrskonzept mit Ausbau eines Strategischen Netzes und begleitenden verkehrslenkenden Maßnahmen

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

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

Die Reduzierung des innerstädtischen Verkehrs und eine Stärkung des Umweltverbundes zur Vermeidung des prognostizierten „Verkehrsinfarktes“ sowie die Verbesserung der Wohn- und Lebensverhältnisse sind in der Innenstadt nur unter der Voraussetzung möglich, dass der überörtliche und örtliche Durchgangsverkehr mittels verkehrslenkender Maßnahmen soweit wie möglich aus der Innenstadt hinaus auf das „Strategische Netz“ gelenkt wird. Gleichzeitig ist die verkehrliche Wirksamkeit der

¹¹ inkl. Prüfung behindertengerechter Standards

Maßnahme abhängig von der Umsetzung der verkehrslenkenden Maßnahmen. Berechnungen zeigen, dass es mit einem Paket an verkehrslenkenden Maßnahmen möglich ist, eine spürbare Verlagerung des Verkehrs auf das strategische Netz zu erreichen. Hierdurch könnten die Innenstadt und deren Bewohner spürbar entlastet und eine nachhaltige Mobilität gefördert werden.

Folgende verkehrsplanerischen Ziele sollen erreicht werden:

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

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

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

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

Bei dem Szenario Planungsfall A+ bleiben die zu erwartenden, jedoch nur schwer zu prognostizierenden positiven Effekten durch eine Stärkung des Umweltverbundes außen vor. Das Verkehrsumlegungsmodell verteilt bei den unterschiedlichen Szenarien den prognostizierten KFZ-Verkehr auf das zu Grunde gelegte Verkehrsnetz. Es berücksichtigt kein, durch das Netzangebot ausgelöstes, geändertes Verkehrsverhalten. Das heißt für den Planungsfall A+, dass, obwohl sich die Bedingungen für den ÖPNV, den Radfahrer oder den Fußgänger deutlich verbessern, in diesem Szenario keine Veränderung im Mobilitätsverhalten abgebildet wird.

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

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

4.2.2 Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes und Mobilitäts-Drehscheibe (HUB)

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

Dazu gehören aktuell:

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

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

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

4.2.3 ÖPNV

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

Das Fahrplan-Konzept des Stadtverkehrs wird im Hinblick auf die städtebauliche Entwicklung von Biberach und des steigenden Fahrgastaufkommens in den Siedlungsgebieten kontinuierlich angepasst sowie durch einen behindertengerechten Umbau

vieler Haltestellen gefördert. Die Stadtwerke Biberach hat außerdem seit über 10 Jahren mit großem Erfolg ein Anruf-Sammel-Taxi eingeführt, damit Theater-, Konzert- und Kinobesuche am Abend oder Freizeitfahrten am Wochenende auch ohne Auto kein Problem mehr sind.

4.2.4 SPNV

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

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

4.2.5 Radverkehr

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

4.2.6 Fußverkehr

Auch das „Fußverkehrskonzept 2019“ wurde aktualisiert, fortgeschrieben und vom Gemeinderat als Zielkonzept beschlossen. Beim Fußverkehr konnten ebenfalls sehr viele Maßnahmen des „Fußwegekonzeptes 2006“ umgesetzt werden. Die Stadt Biberach hat eine Größenordnung, in der in der Kernstadt von der Altstadt aus alle

Wohngebiete innerhalb einer halben Stunde erreicht werden können. Nun ist es Ziel der Planung die Wege so attraktiv zu gestalten, dass ein Wechsel auf diese umweltschonende und leise Verkehrsart den Einwohnern und Arbeitnehmern leichter fällt.

5 RUHIGE GEBIETE

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

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

Folgende Auswahlkriterien wurden der Ausweisung zugrunde gelegt:

- Synergien mit vorhandenen Planwerken (Darstellung als Grünfläche oder Naherholungsfläche im Stadtentwicklungskonzept 2015/16; Darstellung im Flächennutzungsplan als Grünfläche oder landwirtschaftliche Nutzfläche; Vorliegen eines rechtskräftigen Bebauungsplans)
- Flächennutzung und -funktion: Parks, Grünflächen, geschützte Bereiche nach Naturschutzrecht usw.
- Allgemeine Zugänglichkeit und gute Erreichbarkeit (Fußweg von der Innenstadt ≤ 20 min)

¹² Umweltbundesamt (2018): Ruhige Gebiete – Eine Fachbroschüre für die Lärmaktionsplanung, S.4, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/181005_uba_fb_ruhigegebiete_bf_150.pdf

Lärmaktionsplanung Stufe 3

- Geringe Lärmvorbelastung, d.h. natürliche Geräuschquellen wie Vogelgezwitscher, Blätter oder Wasserrauschen können wahrgenommen werden
- Ganzjährig als Erholungsfläche nutzbar
- Allgemeine Aufenthaltsqualität (Visuelle Ruhe durch z.B. Weitsicht, Aussicht, Begrünung, Gewässer, Sitzgelegenheiten, Schatten, soziale Sicherheit, Vernetzung mit anderen Erholungsräumen) führt zu einem hohen Anteil an Naherholungssuchenden
- Häufige Nennung des ruhigen Gebietes von den Bürgern bei der Lärmaktionsplanung 2. Stufe
- Mindestgröße von 5 ha
- Keine Zielkonflikte mit anderen Planungen

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

5.1 Lindele

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

5.2 Wolfental

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

5.3 Stadtfriedhof mit Schlierenbachtal

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

als Naherholungsfläche genutzt. In folgender Grafik sind die drei Flächen und ihre Lage / Verteilung im Stadtgefüge dargestellt.

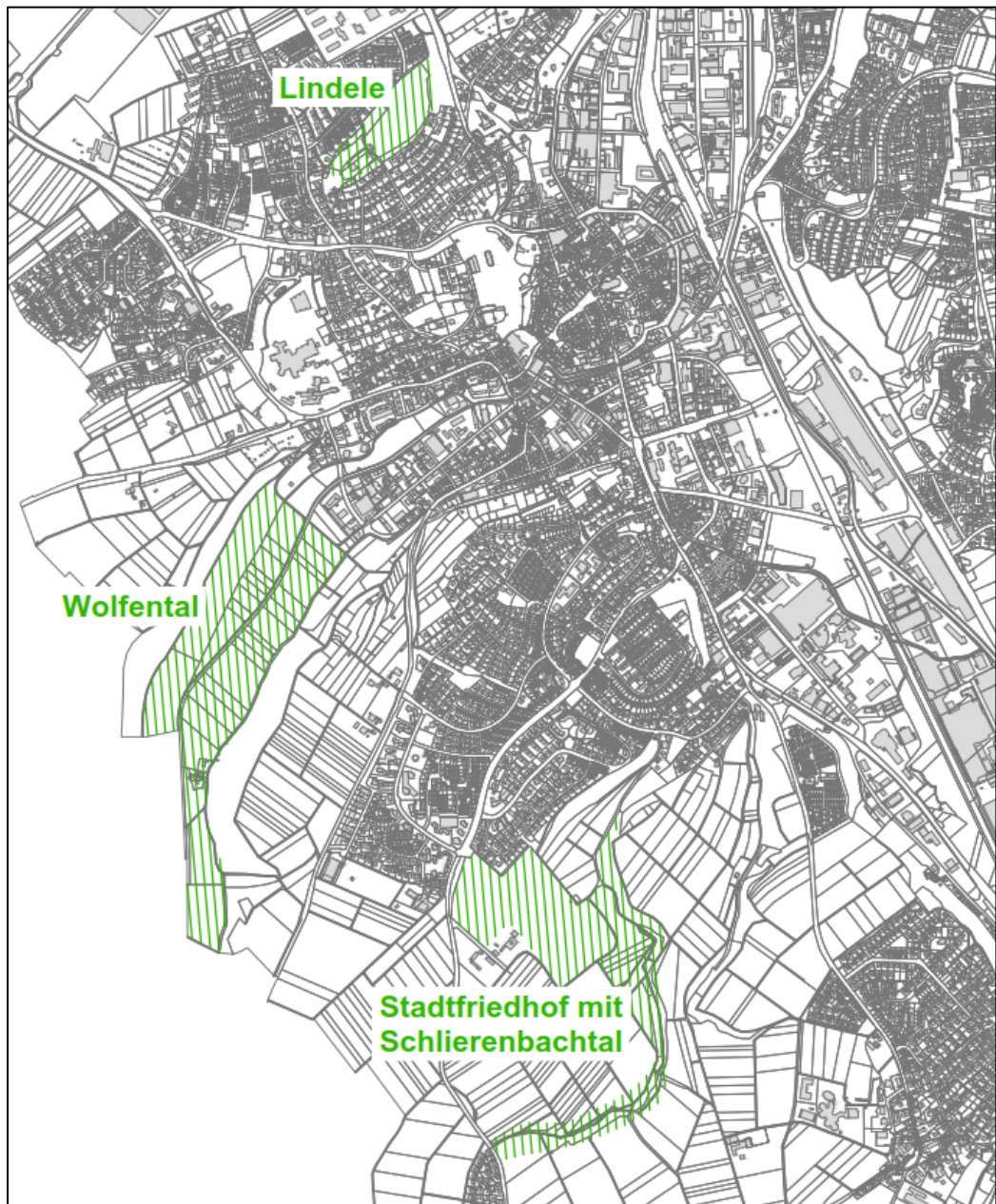


Abbildung 17 Lage der Ruhigen Gebiete in Biberach

Wesentliches Ziel der Festlegung dieser drei innerstädtischen Erholungsflächen als ruhige Gebiete ist der Schutz vor einer Zunahme des Lärms: Hier kommt vor allem der Berücksichtigung in anderen Planungen und ggf. der Verankerung in der Bauleitplanung eine große Bedeutung zu.

6 DAS VERFAHREN ZUR AUFSTELLUNG DES LÄRMAKTIONSPLANS

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

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

6.1 Aufstellungsbeschluss

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

6.2 Frühzeitige Beteiligung

Der Gemeinderat hat am 22.10.2020 auf Grundlage des Entwurfes von September 2020 beschlossen die Bürger- und Trägerbeteiligung durchzuführen.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und der Träger öffentlicher Belange hat von Oktober bis Dezember 2020 stattgefunden.

6.3 Billigung und Offenlage

Der überarbeitete Entwurf des Lärmaktionsplans wurde mit den Stellungnahmen der Bürger und Träger sowie Abwägungsvorschlägen dem Gemeinderat zur Billigung mit

anschließender zweiter Bürger- und Trägerbeteiligung vorgelegt. Diese zweite Offenlage fand im Zeitraum 17. April bis 17. Mai 2021 statt.

6.4 Weiteres Vorgehen und Abschluss des Verfahrens

Die Ergebnisse der zweiten Bürger- und Trägerbeteiligung werden im Juli 2021 mit dem Schlussbericht erneut dem Gemeinderat vorgelegt und verabschiedet. Die Öffentlichkeit wird darüber in Kenntnis gesetzt. Im Anschluss kann der Meldebogen zum Lärmaktionsplan an das Land übermittelt werden. Damit ist das Verfahren der Lärmaktionsplanung Stufe 3 abgeschlossen.

7 ZUSAMMENFASSUNG

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

Lärmschwerpunkt (LSP)	Maßnahme	Zuständigkeit
In allen LSP	Der Einbau lärmoptimierten Asphalt es entsprechend dem neuesten Stand der Technik bleibt bei Fahrbahnsanierungen eine Daueraufgabe in den bestehenden und zukünftigen Lärmschwerpunkten.	Tiefbauamt
1	Bau des Aufstiegs B 30 und Blosenberg-Querspange	Landkreis / Tiefbauamt
2	Keine zusätzlichen Maßnahmen	-
3	Beibehaltung als Lärmschwerpunkt, aber Zurückstellung aktiver Maßnahmen. Aufgrund des weiter ansteigenden Verkehrs (Erweiterung Baugebiet Talfeld) ist die Entwicklung kritisch zu beobachten. Mit Umsetzung der Querspange Blosenberg und der prognostizierten starken Verkehrsverlagerung könnte dieser Lärmschwerpunkt entscheidend entlastet werden. Bau des Aufstiegs B 30 und Blosenberg-Querspange.	-
4	Lärmschutzwand – Die Befragung der Eigentümer ergab eine mehrheitliche Ablehnung einer Lärmschutzwand. Es wird daher kein Antrag an das Regierungspräsidium Tübingen (RPT) hierzu gestellt. In 2021 ist vom RPT ein Belagswechsel vorgesehen.	Tiefbauamt
5	Keine zusätzlichen Maßnahmen	-
6a	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch tags	Ordnungsamt
6b	Der Lärmschwerpunkt 6b entsteht in der Überlagerung der Betroffenen mit der Lärmbelastung der Bereich „Riedlinger Straße – Ritter-v.-Essendorf-Straße“. Die Überprüfung der Einwohnersituation, die Gebäudestellung und die Orientierung der Wohnungen zur lärmabgewandten Seite heraus-	-

	gestellt, reduzieren entscheidend die Betroffenenzahlen. Für diesen LSP ist nur der Einbau lärmoptimierten Asphalt als Maßnahme zu berücksichtigen. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind derzeit nicht notwendig.	Tiefbauamt
7	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auch tags	Ordnungsamt
8	Keine zusätzlichen Maßnahmen	
9	Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 nachts	Ordnungsamt
10	Neubau von Entlastungsstraßen mit der Umfahrung Ringschnait	Bund
zukünftige Lärmschwerpunkte	Für die beiden zukünftigen Lärmschwerpunkte „Eisenbahnstraße“ und „nördliche Waldseer Straße“, die in den Lärmkarten noch nicht erkennbar sind, wird durch starke Nachverdichtung ein Lärmschwerpunkt entstehen. Da die „Lärmaktionsplanung 3. Stufe“ aber eine Momentaufnahme aus der Verkehrszählung 2018 und den Einwohnerzahlen 2020 darstellt, wird dies erst in der nächsten Überarbeitung ersichtlich werden. Vorbeugend wird vorgeschlagen im Rahmen der nächsten Fahrdeckensanierung jeweils einen lärmoptimierten Asphalt einzubauen.	Tiefbauamt
In allen LSP	Umsetzung verkehrslenkender Maßnahmen nach Realisierung des Aufstiegs B30 mit dem Ziel die Verkehrsbelastung zu reduzieren.	Stadtplanungsamt/Tiefbauamt/Ordnungsamt
gesamte Stadt	Stärkung des Umweltverbundes	Stadtplanungsamt

Die Öffentlichkeit und die Träger öffentlicher Belange wurden im 4. Quartal 2020 sowie im 2. Quartal 2021 über den vorliegenden Lärmaktionsplan (Entwurfassung) im Rahmen einer öffentlichen Auslegung informiert und beteiligt. Die eingegangenen Hinweise wurden abgewogen und bei Bedarf in den nun vorliegenden Schlussbericht eingearbeitet.

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

Lärmaktionsplanung Stufe 3

Aufgestellt:

BERNARD Gruppe ZT GmbH, Stuttgart und Dresden,
sowie Stadtplanungsamt Biberach,
21.06.2021

Annika Diehl, M.Sc.
Projektingenieurin

Dr.-Ing. Uwe Frost
Bereichsleiter Immissionsschutz

