



## Lärmaktionsplanung – Stadt Ochsenhausen

**Zusammenfassung der Ergebnisse im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie deren Abwägung.**

<b>1.</b>	<b>Folgende Behörden haben keine Einwände, Anregungen oder Bedenken vorgebracht:</b>	<b>Stellungnahmen Verwaltung Abwägungsvorschläge</b>
1.1	Stadt Biberach 09.04.2014	
1.2	Bürgermeisteramt Steinhausen 09.04.2014	
1.3	Eisenbahn-Bundesamt Karlsruhe 01.04.2014 Keine Mitwirkung vorgesehen, verweis auf die DB Netz AG	
<b>2.</b>	<b>Stellungnahmen gingen von folgenden Behörden ein:</b>	
2.1	<b>Regionalverband Donau-Iller 07.04.2014</b> Die in der Lärmaktionsplanung aufgeführte Verbesserungsmaßnahme Ortsumfahrung Ochsenhausen entspricht Plansatz B IX 2.1.1 des rechtskräftigen Regionalplans der Region Donau-Iller. Demnach soll das Straßennetz der Region Donau-Iller im erforderlichen Umfang ergänzt und ausgebaut werden. Insbesondere sollen die Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten der vom Durchgangsverkehr belasteten Städte und Gemeinden sowie die Verbindungen zwischen dem baden-württembergischen und bayerischen Regionsteil verbessert werden. Nach Plansatz B IX 2.3.6 des Regionalplans Donau-Iller soll die Verbindung zwischen dem Oberzentrum Memmingen und den Mittelzentrum Biberach a. d. Riß und Riedlingen verbessert werden.	Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.
2.2	<b>Regierungspräsidium Tübingen 14.04.2014</b> Eine Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen wird, soweit das RP Straßenbaulastträger ist, nur möglich sein, wenn <ul style="list-style-type: none"><li>• eine Berechnung nach der RLS-90 bzw. die vereinfachte Berechnung mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen ergibt, dass die abgesenkten Auslösewerte der Lärmsanierung überschritten sind,</li><li>• im Falle von vorgeschlagenen passiven Lärminderungsmaßnahmen die Voraussetzungen einer Lärmsanierung nach der VLärmSchR 97 mit allen bisherigen Anpassungen, Ergänzungen und aktuellen Regelungen erfüllt werden,</li><li>• ausreichende Haushaltsmittel des Bundes bzw. des Landes zur Verfügung stehen.</li></ul>	Wurde berechnet und zum Teil nachgewiesen.  Wird zur Kenntnis genommen.  Wird zur Kenntnis genommen.

<p><b>Zu Angabe der Lärmpegel:</b>  Im Bericht bzw. in den Gebäudelärmkarten fehlen die genauen Angaben der errechneten Lärmpegel <math>L_{DEN}</math> sowie <math>L_{Night}</math> in dB(A) für die einzelnen Gebäude bzw. Bereiche. In den Gebäudelärmkarten ist nur über eine Farbskala erkennbar, ob die Grenzwerte 70/60 dB(A) überschritten sind oder nicht. Für mögliche Schallschutzmaßnahmen ist das Regierungspräsidium an der RLS-90 gehalten und muss die errechneten Lärmpegel mit Hilfe von Ab- und Zuschlägen umrechnen. Dies ist aber nur möglich, wenn die errechneten Lärmpegel genau angegeben sind.</p> <p><b>Zur Verkehrsbelastung:</b>  Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit der verwendeten Eingangsdaten für die schalltechnische Berechnung sollten zur Angabe der Verkehrsbelastung (Kfz/24) auch die Schwerverkehrsanteile in % und, wenn möglich, aufgeteilt auf die drei Zeitbereiche „night, day, evening“ (vgl. Formel (8) VBUS) aufgeführt werden. Außerdem ist die Quelle der Verkehrszahlen von 14.300 – 16.900 Kfz/24 h anzugeben.</p> <p><b>Zum Einbau lärmarmer Asphaltarten:</b>  Ein Einbau lärmarmer Asphaltarten kann frühestens beim nächsten anstehenden Belagstausch erfolgen. Außerdem gilt für den Einsatz lärmtechnisch verbesserter Straßenbeläge nach gültiger Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass für entsprechende Fahrbahnbeläge gesicherte Erkenntnisse des Straßenbaus vorliegen müssen, die in der Regel eine erfolgreiche Erprobung für den anzuwendenden Geschwindigkeitsbereich voraussetzen. Damit scheidet Lösungsmöglichkeiten, die derzeit „lediglich“ in der Wissenschaft diskutiert werden („Stand der Wissenschaft“) und sich noch in der Erprobung befinden, zumindest solange aus, wie noch keine Zertifizierung durch die Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgt ist.</p> <p><b>Zum passiven Schallschutz:</b>  In den 1980er Jahren gab es umfangreiche Lärmsanierungsprogramme u. a. 1987 auch für die Ortsdurchfahrt von Ochsenhausen. Dabei wurden an den Gebäuden in der Ortsdurchfahrt passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Schallschutzfenstern getroffen und mit Zuschüssen gefördert. Wir möchten darauf hinweisen, dass die Förderung passiver Schallschutzmaßnahmen eine einmalige Sache ist. Gebäude, die bereits eine Förderung erhalten haben, haben keinen Anspruch auf eine zweite Förderung auch wenn die Fenster z. B. 30 Jahre alt sind. Wurde stattdessen ein Antrag abgelehnt und keine Zuschüsse gewährt, können Betroffene die Lärmsituation an ihrem Gebäude erneut durch das RP Tübingen überprüfen lassen, da sich vielleicht die Verkehrsbelastung erhöht hat und zudem die Auslösewerte 2010</p>	<p>Die Anregung wurde umgesetzt.</p> <p>Die Anregung wurde umgesetzt.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	---

<p>gesenkt wurden. Die Voraussetzungen des Teil D der VLärm-SchR 97 müssen erfüllt sein.</p> <p><b>Als höhere Straßenverkehrsbehörde:</b>  Offensichtlich sind die Dauerschallpegel entlang der B 312 sehr hoch, während an der L 265 (Ulmer Straße) wohl nur an zwei Gebäuden die Auslösewerte überschritten sind. Die konkrete Höhe lässt sich den Karten leider nicht entnehmen. Im Rahmen der Abwägung bei der Auswahl der Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms wäre es jedoch sinnvoll, die konkrete Höhe an den einzelnen Gebäuden zu kennen und auch zu wissen, wieviel Betroffene in den einzelnen Gebäude wohnen.</p> <p>Die Bedeutung der Daten „noise score“ an den Lärmbrennpunkten wird leider nirgendwo erläutert.</p> <p>Zusätzlich zur konkreten Höhe der Lärmpegel, der Zahl der Betroffenen und der Verkehrsbedeutung der Straße ist in der Abwägung, welche Maßnahmen ergriffen werden, auch zu berücksichtigen, ob durch die Maßnahme eine Verschlechterung bzgl. der Luftreinhaltung zu erwarten ist, insbesondere dann, wenn bereits heute Grenzwerte überschritten sind.</p> <p>Für die Umsetzung der im Lärmaktionsplan vorgesehenen verkehrsrechtlichen Maßnahmen benötigt das Landratsamt Biberach als zuständige untere Verkehrsbehörde auf jeden Fall die konkreten Dauerschallpegel an den einzelnen Gebäuden und die Zahl der am jeweiligen Streckenabschnitt vorhandenen Betroffenen.</p> <p>Eine Geschwindigkeitsbeschränkung wird nur auf den Abschnitten zulässig sein, an denen die Dauerschallpegel 70 dB(A) tags [umgerechnet von <math>L_{DEN}</math> in RLS90-Werte mit einem Abzug für die Bundesstraße von 2 dB(A) und Zuschlägen für Signalanlagen in Abhängigkeit von der Entfernung] und 60 dB(A) nachts betragen. Kurze Zwischenabschnitte, auf denen eine Beschleunigung auf 50 km/h keinen Sinn macht oder für die es weitere Gründe gibt, 30 km/h beizubehalten, können einbezogen werden. An der L 265, wo nur an zwei Gebäuden die Dauerschallpegel über den Auslösewerten liegen, kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung daher sicher nicht in Betracht, wohl aber an der B 312.</p> <p>Hinsichtlich der Umrechnung und der Umsetzung insgesamt wird auf das Schreiben vom 23.03.2012 des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (Az.: 53-8826.15/75) an sämtliche Kommunen des Landes Baden-Württemberg zum Verfahren und zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen verwiesen.</p>	<p>Die Anregung wurde umgesetzt.</p> <p>Der Begriff „noise score“ wird im Untersuchungsbericht erläutert.</p> <p>Eine lufthygienische Untersuchung für eine Tempo-30-Reduzierung während der Nachtstunden liegt vor. Die Zunahmen von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) sind als irrelevant einzustufen.</p> <p>Daten liegen vor.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
--	---

2.3	<p data-bbox="258 203 363 232"><b>IHK Ulm</b></p> <p data-bbox="828 203 967 232"><b>15.04.2014</b></p> <ol data-bbox="258 277 989 842" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="258 277 989 591">1. Eine wesentliche Voraussetzung zur Entlastung von Ochsenhausen ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Die Umsetzung der Ortsumfahrung im Zuge der B 312 ist daher das vorrangige Ziel. Hier liegt das größte Lärm-minderungspotential. Nach Darstellung des Straßenamtes des Landkreises Biberach im Verkehrsausschuss der IHK Ulm am 13.03.2014 ist je nach Trassenvariant eine Lärm-minderung in der Ortsdurchfahrt von Ochsenhausen von bis zu 7,5 dB(A) möglich.</li> <li data-bbox="258 636 989 842">2. Geschwindigkeitsbeschränkungen sind abzulehnen, da nur geringe Pegelminderungen erreicht werden. Auch stehen diese Maßnahmen der besonderen Verkehrsfunktion der Hauptverkehrsstraßen entgegen und sind nach Auffassung der IHK Ulm gemäß Lärmschutz-Richtlinien-StV vom 23.11.2007 nicht zulässig.</li> </ol> <p data-bbox="306 887 989 1339">Zusätzlich dürfen straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen dort nach § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) „nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung [...] erheblich übersteigt“. Jede Minderung der Leistungsfähigkeit der Straßen durch Rückbau oder Tempo-reduzierungen ist ein Eingriff in das gesamte Verkehrssystem. Vor allem in Spitzenzeiten könnten diese Maßnahmen zu Staubildung und zu Verkehrsverlagerungen in andere ruhige Bereiche führen. Dort darf es aber nach der Umgebungslärm-RL durch Maßnahmen zu keinen Verschlechterungen kommen.</p> <p data-bbox="306 1384 989 1697">Einer geringen Pegelabsenkung durch niedrigere Geschwindigkeiten steht, vor allem durch mehr Brems- und Anfahrvorgängen, ein teilweise höherer Ausstoß von Luftschadstoffen gegenüber. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf ein Projekt der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg mit dem TÜV Nord (LUBW 2012), in dem nachgewiesen wurde, dass Geschwindigkeits-reduktionen zu höheren CO<sub>2</sub>- und Stickoxid-Emissionen führen können.</p> <ol data-bbox="258 1742 989 1877" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="258 1742 989 1877">3. Eine Erneuerung von Fahrbahnbelägen und ein Einbau lärmtechnisch verbesserter Asphaltarten mindern die Lärm-belastung in hohem Maße. Diesen Maßnahmen stimmen wir ausdrücklich zu.</li> </ol> <p data-bbox="306 1921 989 2056">Zudem schlagen wir vor, die Möglichkeiten von intelligenten Verkehrsleitsystemen zur Verkehrsverflüssigung zu nutzen. Dies reduziert die Stauhäufigkeit und mindert Lärm-/Schadstoffemissionen. Diesbezüglich weisen wir</p>	<p data-bbox="1018 277 1445 555">Wird zur Kenntnis genommen. Die Ortsumfahrung ist vorrangiges Ziel. Für das Szenario Ortsum-fahrung 2010 wurde laut Untersu-chungsbericht zur Lärmaktionspla-nung eine Reduzierung der Emis-sionspegel an der B 312 bis zu 4,7 dB errechnet.</p> <p data-bbox="1018 636 1445 842">Wird zur Kenntnis genommen. Die Untersuchungsergebnisse zu einer Tempo-30-Reduzierung erge-ben eine Reduzierung der sehr hoch belasteten Einwohner um bis zu 50 %.</p> <p data-bbox="1018 887 1445 1200">Wird zur Kenntnis genommen. Verkehrsrechtliche Maßnahmen werden durch die Untere Ver-kehrsbehörde (LRA) angeordnet. Eine erhöhte Gefahrenlage kann vorliegen, wenn die in RLS-90-Werte umgerechneten Lärmpegel tagsüber 70 dB (A) bzw. nachts 60 dB (A) überschreiten.</p> <p data-bbox="1018 1384 1445 1590">Eine lufthygienische Untersuchung für eine Tempo-30-Reduzierung während der Nachtstunden liegt vor. Die Zunahmen von Stickstoff-dioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>) sind als irrelevant einzustufen.</p> <p data-bbox="1018 1742 1388 1771">Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p data-bbox="1018 1921 1445 2018">Wird zur Kenntnis genommen. Die Ampelsteuerung funktioniert bereits verkehrsfrequenzabhängig.</p>
-----	---	--

	<p>auf das von der IHK Ulm in Auftrag gegebene Gutachten des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme IVI zu Umweltzonen und Stickoxiden hin. Demnach ist der Schadstoffausstoß (Stickstoffdioxid) bei flüssigem Verkehr, je nach Straßentyp und Geschwindigkeit, um 29 bis 55 % geringer als bei Stopp &amp; Go.</p> <p>Wir regen ergänzend an, dass Sie bei der Konkretisierung der Maßnahmen, insbesondere hinsichtlich etwaiger verkehrsbeschränkender Maßnahmen für den Wirtschaftsverkehr, frühzeitig den Kontakt zu unseren Unternehmen suchen und die Maßnahmen erläutern.</p>	<p>Wird beachtet.</p>
<p>2.4</p>	<p><b>Landratsamt Biberach</b> <b>16.04.2014</b></p> <p><b>Amt für Bauen und Naturschutz</b> Keine Einwendungen</p> <p><b>Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz</b> Bei Fahrbahnerneuerungen wird empfohlen, lärmoptimierte dichte oder semidichte Fahrbahnbeläge neuerer Generation einzusetzen wie z. B. DSH LA (Dünne Schicht im Heißeinbau lärmarm, ohne Abstumpfung) oder LOA 5D (Düsseldorfer Asphalt). Mit diesen Fahrbahnbelägen werden auch bei niedrigen Geschwindigkeiten Lärminderungen von etwa 3 bis 5 dB(A) erzielt, ohne die Nachteile offenporiger Beläge in Kauf nehmen zu müssen.</p> <p>Anzumerken ist, dass o. g. Minderungswirkungen nach RLS-90 derzeit nicht ansetzbar sind, da diese lärmarmen Beläge noch keinen offiziellen Eingang in die RLS-90 gefunden haben. Die genannten Fahrbahnbeläge sind aber vielfach im Rahmen von Lärmaktions- bzw. Lärmminderungsplanungen vorgesehen und eingebaut worden.</p> <p><b>Landwirtschaftsamt</b> Sollte eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h durchgeführt werden, ist darauf zu achten, dass dadurch kein Ausweichverkehr auf landwirtschaftliche Wirtschaftswege entsteht.</p> <p>Sollten an den beampelten Kreuzungen (B 312/Ulmer Straße und B 312/Schloßstraße) Kreisel errichtet werden, sind diese im Durchmesser und in der befahrbaren Straßenbreite so zu bemessen, dass das Befahren mit heutigen landwirtschaftlichen Fahrzeugen – auch mit Überbreiten – möglich ist.</p> <p><b>Straßenamt</b> <u>Planfall 30 km/h innerorts:</u> Der Gutachter hat eine Lärminderung um ca. 2,6 dB(A) und damit eine Reduzierung der betroffenen Gebäude um ca. 20 % rechnerisch ermittelt. Aus der Sicht des Straßenamtes</p>	<p>Die Anregung wird berücksichtigt. Lärmoptimierte Asphaltbeläge werden dem Regierungspräsidium für die Fahrbahnerneuerungen der B 312 und L 265 vorgeschlagen.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Ist nicht zu befürchten.</p> <p>Die Anregung wird berücksichtigt.</p> <p>Diese Einschätzung wird für den Tag-Verkehr geteilt.</p>

	<p>wird sich bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h eine deutlich geringere Lärmentlastung einstellen, da sich bereits zum heutigen Zeitpunkt das tatsächliche Geschwindigkeitsniveau im Zuge der B 312 zu den lärmintensiven Verkehrsspitzen im betroffenen Abschnitt zwischen dem Abzweig der L 265 und dem Grünen Weg deutlich unter der zugelassenen Geschwindigkeit von 50 km/h bewegt.</p> <p><u>Planfall Ortumgehung:</u> Aus der Sicht des Straßenamtes ist als wirkungsvollste und effektivste Lärminderungsmaßnahme der Bau der Ortsumfahrung von Ochsenhausen weiterzuerfolgen. Neben der Entlastung vom Durchgangsverkehr wird die B 312 als wichtige West-Ost-Achse im Landkreis mit dem Bau der Umfahrung gestärkt.</p> <p><u>Einbau lärmarter Asphaltarten:</u> Die B 312 ist in der Baulast des Bundes. Der Einbau lärmarter Asphaltarten sollte von daher mit dem Baureferat 47.2 des RP Tübingen abgestimmt werden.</p> <p><u>Wegfall der ampelgesteuerten Kreuzungen und Ersatz durch Kreisverkehrsanlagen:</u> Da der Bau der Ortumgehung eher langfristig zu einer Entlastung der Ortsdurchfahrt führen wird, sollte kurzfristig der Umbau der Einmündung ,B 312 (Biberacher Straße/Poststraße) / L 265 (Ulmer Straße) weiterverfolgt werden, da mit dem Umbau der Verkehr verflüssigt werden kann und dies zu einer Lärminderung beiträgt.</p> <p><u>Wegfall von Stau verursachenden Abbiegevorgängen:</u> Ein Verzicht von Stau verursachenden Abbiegevorgängen kann unter Umständen zu Zusatzverkehren und damit zu zusätzlichen Lärmbelastungen führen und sollte von Fall zu Fall kritisch beurteilt werden.</p> <p><b>Verkehrsamt – Straßenverkehrsbehörde</b> Zur Beschilderung der in den Plänen enthaltenen Geschwindigkeitsbeschränkungen ist eine verkehrsrechtliche Anordnung nach § 45 StVO durch die Straßenverkehrsbehörde erforderlich. Diese ist abhängig von der Zustimmung durch das RP Tübingen.</p>	<p>Die Einschätzung wird geteilt.</p> <p>Wird berücksichtigt.</p> <p>Der Bau von Kreiseln wird weiterverfolgt. Primäres Ziel ist der Bau eines Kreisels am Abzweig der Ulmer Straße von der B 312.</p> <p>Anregung wird zur Kenntnis genommen. Auf entsprechende Maßnahmen wird vorerst verzichtet.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>
2.5	<p><b>Gemeinde Erlenmoos</b> <span style="float: right;"><b>17.04.2014</b></span></p> <p>Die im Vorentwurf vorgeschlagene Maßnahme der Geschwindigkeitsreduzierung in der Ortsdurchfahrt auf „Tempo 30“ entfaltet mit Sicherheit eine größere Wirkung, wenn auch im weiteren Streckenverlauf durch Erlenmoos eine entsprechende Geschwindigkeitsreduzierung umgesetzt wird. Eine Entscheidung hin zu „Tempo 30“ in der Ortsdurchfahrt der Stadt Ochsenhausen hat somit auch direkte Aus-</p>	<p>Wird zur Kenntnis genommen.</p>

	wirkungen auf die Gemeinde Erlenmoos.	
2.6	<p><b>Handwerkskammer Ulm</b> <b>22.04.2014</b></p> <p>Wir bitten jedoch bei aller Notwendigkeit dieses Aktionsplanes bei den Maßnahmen darauf zu achten, dass gerade bei Geschwindigkeitsbeschränkungen unter Umständen größere Verkehrsstauungen entstehen, die nicht nur dem Ziel des Planes entgegenwirken, sondern auch den Wirtschaftsverkehr unnötig finanziell belasten. Bei den Untersuchungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen muss auf einen flüssigen Durchgangs- und Wirtschaftsverkehr geachtet werden.</p>	Wird zur Kenntnis genommen.
2.7	<p><b>DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH</b> <b>23.04.2014</b></p> <p>Mit Bezug auf den im Betreff genannten Lärmaktionsplan für die Stadt möchten wir darauf hinweisen, dass der Hauptfahrweg im ÖPNV entlang der B 312 durch die Stadt Ochsenhausen verläuft. Mit den geplanten Maßnahmen im Bereich der B 312 kann z. Zt. noch nicht gesagt werden, ob hierdurch Anschlussverluste bei Umsteigverbindungen zw. Bus auf Bus drohen. Unser dringlichstes Problem sehen wir in der durchgängigen Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h. Dies wird sicherlich das o. g. zementieren und auf dieser Achse zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen führen. Stark betroffen ist dadurch die Achse nach Biberach und in Gegenrichtung weiter bis nach Memmingen. Wir bitten dringend die geplante Formulierungen nochmals zu überdenken bzw. zu korrigieren.</p>	Wird zur Kenntnis genommen. Befürchtung scheint nur teilweise berechtigt, da vorgeschlagen wird lediglich bei Nacht zwischen 22:00-06:00 Uhr eine Temporeduzierung einzuführen.
<b>3.</b>	<b>Stellungnahmen von Bürgern:</b>	
3.1	<p><b>Einzelbürger</b> <b>17.07.2014</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aus Eigener Erfahrung und dem Gespräch mit anderen Anliegern der B 312 sind neben dem Verkehrslärm die Erschütterungen aus Fahrbahnunebenheiten sowie aus schadhafte und zu tiefen Schachtabdeckungen eine sehr große Belastung. Diese vor allem vom LKW-Verkehr verursachten Erschütterungen wirken auf die Gebäude, hier vor allem auf die Obergeschosse, als deutlich spürbares Dauererdbeben. Für die Nachtruhe ist dies eine sehr große Belastung. Daher bringt neben einer Geschwindigkeitsreduzierung vor allem die <b>dauerhafte</b> Beseitigung und Vermeidung von Fahrbahnunebenheiten und zu tiefe Schachtdeckel eine sehr große Entlastung der Anlieger.</li> <li>- Im Bereich B 312 Ortseingang von Memmingen her kommend wird vor allem in der Nacht vom Schwerverkehr die Geschwindigkeit regelmäßig teilweise erheblich überschritten. Hiervon ist aufgrund der baulichen Gegebenheit (breite Straße) vor allem der Bereich Grüner</li> </ul>	<p>Misstände im Straßenbelag rechtfertigen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen, es sei denn es bestünde eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer (Aussage Regierungspräsidium). Künftig werden vorzugsweise einwalgbare Schachtdeckel verwendet.</p> <p>Häufige Überschreitungen der zulässigen Geschwindigkeit rechtfertigen keine Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit (Aussage Regierungspräsidium)</p>

	<p>Weg und Teile der Memminger Straße betroffen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wurden bei den Berechnungen Verkehrszahlen aus 2010 zu Grunde gelegt. Nach unserer Kenntnis liegen aktuellere und höhere Verkehrszahlen vor.</li> <li>- Weiter kommt im Bereich Grüner Weg die spürbare Lärmbelastung aus dem Schwerverkehr vom und zum <b>Logistikzentrum Liebherr</b> sowie den neuen Parkplätzen Liebherr hinzu. Das Logistikzentrum und die neuen Parkplätze wurden erst <b>nach 2010 in Betrieb genommen</b>.</li> </ul>	<p>Der Lärmaktionsplan soll alle fünf Jahre aktualisiert werden. Die Anregung wird in diesem Zuge berücksichtigt.</p> <p>Die Lärmbelastung im Zusammenhang mit der Firma Liebherr dürfte sich eher verringert haben, da sich die Park-, Rangier- und Verladetätigkeiten deutlich nach Osten verlagert haben.</p>
3.2	<p><b>Anwohner der Straßen Memminger Straße, 22.07.2014 Grüner Weg, Poststraße, Marktplatz in Ochsenhausen → 71 Unterschriften</b></p> <p>Durch den Lärm des Straßenverkehrs, durch den Gestank der Abgase und durch die Vibrationen des Schwerlastverkehrs die in meinem Haus spürbar sind, fühle ich mich, ebenso wie meine Mitbewohner, erheblich belastet und in meiner Gesundheit gefährdet. Nach der Vorstellung des Lärmaktionsplans vom 17.07.2014 bitte ich die Stadtverwaltung darauf hinzuwirken, dass die Ortsumgehung B 312 umgehend gebaut wird. Sollte dies in den nächsten paar Jahren nicht realisiert werden können, schlage ich eine Temporeduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet ab 01.01.2015 vor.</p> <p>Um wenigstens diese Maßnahme realisieren zu können, kann die Temporeduzierung örtlich und tagsüber zeitlich begrenzt werden, indem das Tempolimit ab dem Ortseingang (Ortstafel) Memminger Straße, über die Poststraße bis zur Abzweigung Ulmer Straße in der Zeit von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr gilt. Damit könnte ich wenigstens nachts einigermaßen den nötigen Schlaf finden.</p>	<p>Es ist primäres Ziel, die Ortsumfahrung zu realisieren.</p> <p>Durch die Tempo-30-Reduzierung nachts zwischen Grüner Weg und Abzweig Ulmer Straße würde sich die Zahl der Betroffenen bei Nacht (&gt; 60 dB (A)) von 135 auf 74 verringern. Durch eine Ausweitung bis zur Ortstafel Memminger Straße von ca. 142 auf 76.</p>
3.3	<p><b>Anwohner und Hauseigentümer der Ulmer Straße – L 265 → 7 Unterschriften</b></p> <p>Die vorliegenden Berechnungen beruhen auf Modellen, die Gebäudeprofile bzw. Immissionspunkte rein punktuell betrachten. Die tatsächliche Situation der Ulmer Straße weist jedoch <b>besondere bauakustische Faktoren</b> auf, die nicht berücksichtigt wurden: Die Ulmer Straße ist nach Osten hin auf einer Länge von</p>	<p>Es sind lediglich ca. 85 lfm an hohen Mauern auf der Ostseite vorhanden. Deren schallbezogene Auswirkung wurde untersucht. Die Berechnung ergab, dass lediglich ein weiteres Gebäude bei</p>



	<p>über 450 m fast durchgehend mit bis zu 1,80 m hohen Stützmauern gesäumt. Diese verstärken den Schall und reflektieren ihn mehrfach.</p> <p>Ein „Tunneleffekt“ entsteht, der den Schall verlängert und verstärkt. Weite Abschnitte der Straße und die anliegenden Grundstücke werden unter eine Lärmglocke gesetzt. Besonders verschärfend wirkt sich dieser Tunneleffekt bei Schwerlastverkehr und stark lärmenden landwirtschaftlichen Großfahrzeugen aus.</p> <p>Außerdem stellt sich die Frage, ob anstelle von <b>Verkehrszahlen aus dem Jahr 2010</b> für die Berechnung aktuellere Verkehrszahlen zugrunde gelegt werden könnten, da seither 4 Jahre vergangen und die Zahlen überholt sind. Auch sollte der Blick bereits auf die für die nahe Zukunft prognostizierte Verkehrsentwicklung gerichtet werden, die weiter steigende Verkehrszahlen ankündigt.</p> <p>Die bisher angestellten Überlegungen und Berechnungen sind demnach aus unserer Sicht noch nicht umfassend. Wir sehen die <b>Notwendigkeit für Nachberechnungen bzw. Messungen</b>, welche die o. g. Faktoren berücksichtigen. Es ist möglich, dass sich daraus eine noch höhere Belastung als die bisher errechnete ergibt – mit den entsprechenden Folgen.</p> <p>Da es sich für viele von uns um seit Generationen angestammtes Wohneigentum handelt, können wir unseren Wohnort nicht kurzerhand in ruhigere Zonen verlagern. Wir sind darauf angewiesen, dass die im Raum stehenden möglichen Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans konsequent ergriffen werden und <b>bitten um Prüfung unserer Einwendungen</b> im weiteren Verfahren.</p> <p>Zur aktuellen Diskussion über die Umgehungsstraße möchten wir anmerken: Eine vielleicht erst in vielen Jahren realisierbare Umgehungsstraße würde laut Untersuchungsbericht im Vergleich zu Tempo 30 für die Ulmer Straße keine durchgreifende Verbesserung bringen:  Entlastung durch Einführung von Tempo 30: 2,4 dB(A)  (s. Seite 12 des Berichts)  Entlastung durch Umgehungsstraße: 0,8 dB(A)  (s. Seite 14 des Berichts)</p> <p>Wir sehen deshalb für die Ulmer Straße Handlungsbedarf zum jetzigen Zeitpunkt.</p>	<p>Nacht über 60 dB(A) liegt. Dadurch wird die Ulmer Straße zu keinem Lärmbrennpunkt.</p> <p>Die restlichen Mauern weisen eine Höhe unter 1 m auf und sind für eine Nachberechnung nicht relevant.</p> <p>Es fließen nur Verkehrszahlen nach „status quo“ in die Berechnungen ein. Wirksame Veränderungen des Verkehrslärms treten erst bei einer Verkehrszunahme von ca. 10% auf. Bis 2015 wird laut der Verkehrsprognose zur Ortsumfahrung Ochsenhausen mit einer Verkehrszunahme von ca. 6% gerechnet. Eine Nachberechnung ist daher vorerst nicht erforderlich.</p> <p>Der Lärmaktionsplan soll alle fünf Jahre aktualisiert werden. Die Anregung wird in diesem Zuge berücksichtigt.</p> <p>Entlang der L 265 sind nur an zwei Gebäuden der Auslösewert Tag 70 dB (A) und an 3 Gebäuden der Auslösewert Nacht 60 dB (A) überschritten, wobei ein Gebäude im Bereich des Abzweigs von der B 312 liegt.</p> <p>Eine erhöhte Gefahrenlage, die eine Geschwindigkeitsreduzierung rechtfertigt, ist nicht gegeben, da es sich um keinen Lärmschwerpunkt handelt.</p>
3.4	<p><b>Initiative Lärmreduzierung B 312 / L 265      08.08.2014</b>  <b>- Antrag auf Maßnahmen zur Lärmreduzierung</b>  <b>→ 335 Unterschriften</b></p> <p><b>1. Tempo 30 km/h im Stadtgebiet B 312 von OE Biberach</b></p>	

<p><b>Kreisel Wölfle bis OE Memmingen Zufahrt Kreuzhalde.</b> Entgegen den Ausführungen im Untersuchungsbericht zum Lärmaktionsplan sind auch in der Biberacher Straße vom Kreisel Öchsle bis Kreisel Wölfle eine große Anzahl Anwohner betroffen. Durch die lange und starke Steigung tritt hier zusätzlich eine erhöhte Lärmbelastung auf. Daher sollte die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h ab/bis Ortseingang Biberach Kreisel Wölfle reduziert werden.</p> <p>Am Ortseingang Richtung Memmingen sollte die Fahrgeschwindigkeit auf 30 km/h ab/bis zur Zufahrt Kreuzhalde reduziert werden, da der Fußgängerüberweg und die beiden Bushaltestellen auf Höhe Fa. Liebherr sich aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht als Beschleunigungsstrecke eignet. Bei einer Temporeduzierung erst ab/bis Grüner Weg, wie im Lärmaktionsplan angeführt, würde sich durch die Brems- und Beschleunigungsvorgänge eine weitere erhebliche Belastung der Anlieger des Baugebiets Grüner Weg ergeben.</p> <p><b>2. Verlagerung des Ortseingangs in Richtung Memmingen östlich Kreuzung B 312 / L302 Brühlstraße</b> Durch die Verlagerung des Ortseingangs in Richtung Memmingen wird ein lärmindernder Geschwindigkeitstrichter geschaffen und es werden die Anlieger der Kreuzhalde, Jägerstraße und in Richtung Brühlstraße und Grüner Weg deutlich vom Verkehrslärm entlastet. Dadurch wird auch die Verkehrssicherheit der Kreuzung B 312 / L 302 Richtung Bad Wurzach deutlich erhöht und sowohl die hohe Zahl der „Beinaheunfälle“ als auch die Anzahl der tatsächlichen Unfälle reduziert. Auch spiegelt dann die Ortseingangstafel den tatsächlichen Ortseingang mit der Zufahrt Südpack, Jägerstraße und Brühlstraße wieder.</p> <p><b>3. Geschwindigkeitstrichter mit 60 km/h zwischen Erlenmoos und Ochsenhausen</b> Durch die auf einer Länge von ca. 1 km derzeit gültige Fahrgeschwindigkeit von 100 km/h zwischen Erlenmoos und Ochsenhausen werden die Anlieger der Kreuzhalde</p>	<p>Anregung wird nicht berücksichtigt. Durch Tempo 30 würde sich die Zahl der betroffenen Gebäude bei Tag (&gt; 70 dB (A)) von 18 auf 5, bei Nacht von 20 auf 15 reduzieren. Im Bereich der Biberacher Straße befinden sich allerdings lediglich drei Gebäude mit besonders hoher Betroffenheit (noise score 2 x &gt; 50.000, 1 x &gt; 100.000), an Post- und Memminger Straße sind es ca. 24 Gebäude. Dieser Bereich wird als vordringlich für Lärminderungsmaßnahmen angesehen. Zudem ist eine Einhaltung von Tempo 30 durch den gradlinigen Verlauf der Straße und durch die vorhandene Straßenbreite kaum zu erwarten.</p> <p>Die Einwendung ist plausibel. Die Anregung wird in die weitere Planung übernommen.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Durch das Fehlen einer straßennahen Bebauung wird der gewünschte Effekt, dass Tempo 50 eingehalten wird, vermutlich nicht eintreten. Zudem lehnt die Verkehrsbehörde die Verlagerung des Ortsschildes ab.</p> <p>Anregung wird nicht berücksichtigt. Im Wohngebiet Kreuzhalde ist lediglich an einem Gebäude der Aus-</p>
---	---

<p>durch die Beschleunigung und den unmittelbar anschließenden Bremsvorgang stark mit Lärm belastet. Die lange und starke Steigung der B 312 führt zu einer deutlichen Verstärkung des Lärms. Durch die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf 60 km/h werden die Anlieger der Kreuzhalde stark entlastet und es wird ein Geschwindigkeitstrichter geschaffen, der auch den Schalleintrag ins Rottumtal Richtung Stadtgebiet erheblich reduziert. Diese Maßnahme ergänzt sich insbesondere mit Punkt 2.</p> <p><b>4. Tempo 30 km/h L 265 Ulmer Straße von Kreuzung Ochsen bis nach Kreuzung Untere Wiesen, Geschwindigkeitstrichter durch Tempo 70 km/h zwischen Goppertshofen und Ochsenhausen</b></p> <p>Bei einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit auf Tempo 30 km/h in der Ulmer Straße werden die Anwohner spürbar entlastet. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sollte die Reduzierung bis nach der Kreuzung Untere Wiesen (Haus Bendel) gelten. Die 500 m lange Strecke zwischen Goppertshofen und Ochsenhausen sollte auf 70 km/h reduziert werden, anstatt der derzeit gültigen 100 km/h. Durch diese Maßnahme wird der Verkehr und damit der Lärm deutlich langsamer an Ochsenhausen herangeführt und es wird dabei die Verkehrssicherheit an den Kreuzungen Untere Wiesen und Eichener Straße erhöht.</p> <p><b>5. Dauerhafte Behebung von Fahrbahnunebenheiten und tiefer Schachtdeckel</b></p> <p>Neben dem Verkehrslärm der Reifen und Motoren und Vibrationen durch leistungsstarke Motoren des Schwerverkehrs, bilden die Emissionen infolge von Fahrbahnunebenheiten und tiefen Schachtdeckeln in Form von Schall und Erschütterungen eine sehr hohe Belastung der Anlieger. Viele Häuser entlang der B 312 und L 265 stehen unter einem Dauererdbeben. Diese Belastungen sind leider nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans nach dem BImSchG, stellen aber für die Anlieger eine sehr große untragbare Belastung dar. Daher müssen Fahrbahnunebenheiten und tiefe Schachtdeckel dauerhaft vermieden werden.</p> <p><b>FAZIT:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Diese Maßnahmen entlasten die an der B 312 und L 265 lebenden Menschen zu Tage und vor allem in der Nacht spürbar.</b></li> <li>- <b>Diese Entlastungen können kurzfristig und mit wenig Aufwand realisiert werden und es entstehen außer der Beschilderung keine Kosten.</b></li> <li>- <b>Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer erhöht sich deutlich.</b></li> <li>- <b>Geringere Belastungen führen auch zu weniger Leer-</b></li> </ul>	<p>lösewert 60 dB (A) bei Nacht überschritten. Dies rechtfertigt keine Geschwindigkeitsreduzierung im Rahmen der Lärmaktionsplanung, da es sich um keinen Lärmschwerpunkt handelt.</p> <p>Die Anregung wird nicht berücksichtigt. Der Bereich entlang der L 265 ist kein Lärmschwerpunkt (siehe Stellungnahme zu Punkt 3.3) Verkehrssicherheit ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung.</p> <p>Missstände im Straßenbelag rechtfertigen keine Geschwindigkeitsbeschränkungen (siehe Stellungnahme zu Punkt 3.1)</p>
--	---

	<p><b>stand und Bauruinen entlang der B 312.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Den häufigen Verkehrsstau kann man damit nicht auflösen, aber Untersuchungen zeigen, dass durch eine Geschwindigkeitsreduzierung der Verkehr insgesamt flüssiger wird.</b></li> <li>- <b>Die Fahrzeit durch Ochsenhausen erhöht sich durch diese Maßnahmen um ca. 2 Minuten.</b></li> </ul>	
3.5	<p><b>Einzelbürger</b> <span style="float: right;"><b>11.08.2014</b></span></p> <p>Im Untersuchungsbericht kommt unter Punkt 4.3 für ein Teilstück der B 312 als mögliche Maßnahme eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zur Sprache. Es wird dort angeführt, diese Maßnahme komme „aus verschiedenen Gründen“ nur zur Nachtzeit in Betracht.</p> <p>Laut Information der Stadtverwaltung bestehen diese verschiedenen Gründe in der Überlegung, dass auf der B 312 die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit aufgrund der hohen Verkehrsdichte 30 bis 40 km/h tagsüber nicht übersteigt. Dadurch sei folglich auch die Überlegung, auf der B 312 tagsüber eine Geschwindigkeitsbegrenzung einzuführen, für eine Lärmreduzierung nicht von Nutzen.</p> <p>Zu den Hauptverkehrszeiten kann dies für den mittleren Bereich zwischen Kreisel/Netto und Memminger Straße/Höhe Rottumhaus so zutreffen.</p> <p><b>Für den Abschnitt westlich des Kreisels in Richtung Biberach und den Abschnitt ab Höhe Rottumhaus ist dies jedoch unzutreffend: auf diesen Streckenabschnitten wird die Geschwindigkeit von 50 km/h tagsüber und nachts erreicht, teils auch überschritten.</b></p> <p>Dies bedeutet, dass eine auf die gesamte Ortsdurchfahrt der B 312 bezogene Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zu einer erheblichen Lärmentlastung führen würde.</p>	<p>Die Ansicht der Stadtverwaltung wird vom Straßenamt (LRA) geteilt.</p> <p>Der Einwand ist nur begrenzt berechtigt, da Rückstaus in beide Richtungen fast täglich vorkommen.</p>
	<p><b>Anmerkung:</b> Zum Teil haben Personen bei mehreren Interessensgruppen unterschrieben.</p>	