



Sachbearbeiter:
Herr Wiedmann
Tel. 9220-60
AZ: IV/1-Wi
24.11.2015

Lärmaktionsplanung – Stadt Ochsenhausen

Zusammenfassung der Ergebnisse im Rahmen der Anhörung Stufe II Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit sowie deren Abwägung.

| 1. | Folgende Behörden haben keine Einwände, Anregungen oder Bedenken vorgebracht: | Stellungnahmen Verwaltung Abwägungsvorschläge |
|-------|--|---|
| 1.1 | Gemeinde Steinhausen a. d. Rottum 10.12.2014 | |
| 1.2 | Vermögen und Bau BW, Amt Ulm 08.01.2015 | |
| 1.3 | Stadt Biberach 21.01.2015 | |
| 2. | Stellungnahmen gingen von folgenden Behörden ein: | |
| 2.1 | Regierungspräsidium Tübingen 07.01.2015 Referat Verkehr | |
| 1.1.1 | Als Straßenbauasträger geben wir dazu folgende Stellungnahme ab: Zu Kapitel 4 Untersuchung möglicher Lärminderungsmaßnahmen (Seite 12): In Abstimmung mit der Stadt Ochsenhausen wurden zwei Lärminderungs-Szenarien entwickelt (Ortsumgehung Ochsenhausen und Temporeduzierung auf 30 km/h im Stadtgebiet). Die Ortsumgehung stellt das primäre Ziel der Lärminderungsplanung der Stadt Ochsenhausen dar. Die Ortsumgehung Ochsenhausen befindet sich in der Planung, die Realisierung der Maßnahme ist zum derzeitigen Zeitpunkt noch ungewiss. | Entspricht Aussagen im Untersuchungsbericht. |
| 1.1.2 | Bezüglich der Lärminderungsmaßnahmen wie der Einbau eines lärmoptimierten Asphalts oder passive Maßnahmen zur Lärminderung in Form von Lärmschutzfenstern in Verbindung mit geregelten Lüftungsanlagen verweisen wir auf unsere Stellungnahme vom 14.04.2014. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 1.1.3 | Hinsichtlich der vorgesehenen Kreisverkehrsplätze verweisen wir auf die bereits mit dem Regierungspräsidium Tübingen, Referat 45 Straßenbetrieb, geführten Gespräche und die damals genannten Voraussetzungen. | Im Haushalt 2015 hat die Stadt Ochsenhausen bereits erhebliche Haushaltsmittel für die Planung und den Bau einer Kreisverkehrsanlage am Abzweig B 312/ L265 bereitgestellt. Eine Leistungsfähigkeitsberechnung für die Lichtsignalanlage Bereich B 312 / L 265, erstellt durch das Straßenamt im Landratsamt Biberach, hat eine Einstufung des Kontenpunktes in Qualitätsstufe D – noch stabiler Zustand – ergeben. Diese Einstu- |

| | | |
|-------|---|---|
| | | <p>fung ist allerdings nur für das „normale“ Verkehrsaufkommen zutreffend. In Spitzenzeiten kommt es zu einem völlig überlasteten Verkehrszustand mit Rückstau in beide Fahrtrichtungen der B 312. Zudem steht durch die Pulkbildung und den vielen Linksabbiegevorhängen zeitweise die gesamte Ortsdurchfahrt von Ochsenhausen still. Der Bau eines Kreisverkehrs an dieser Stelle würde die Konflikte spürbar verbessern und die Grundlage zu einer Verflüssigung des Verkehrs darstellen.</p> <p>Mit Schreiben vom 21.04.2015 stimmt das Regierungspräsidium Tübingen dem Umbau des Knotenpunkts zu einem Kreisverkehr mit Abbiegespur auf die Rottuminsel (entsprechend Variante 1.1) grundsätzlich zu.</p> |
| 1.2.1 | <p>Als höhere Straßenverkehrsbehörde weisen wir auf Folgendes hin: Dem Bericht und den Anlagen lässt sich nicht entnehmen, an welchen Gebäuden die relevanten Dauerschallpegel von 70 dB (A) tags [umgerechnet in RLS90-Werte] und von 60 dB (A) nachts wie weit überschritten sind und wie viele Betroffene jeweils in den von der Überschreitung dieser Richtwerte betroffenen Gebäuden wohnen. Es irritiert, dass die Karten mit der Darstellung, an welchen Gebäuden der in RLS90-Werte umgerechnete Dauerschallpegel die Richtwerte übersteigt, nur jeweils einen Teilabschnitt der B 312 umfassen: Die Karte für die Tagwerte nur den westlichen Abschnitt und die Karte für die Nachtwerte nur den südlichen Abschnitt. Im anderen Lärmaktionsplan-Aufstellungsverfahren werden teilweise Gebäudelärmkarten erstellt, aus denen sowohl der konkrete Schallpegel als auch die Zahl der Bewohner (oder der Betroffenen nach VBUS) für jedes Gebäude ablesbar ist. Dies ist zwar im Lärmaktionsplan nicht zwingend, erleichtert aber die Beurteilung.</p> | <p>In den Karten sind sowohl die Fassadenpegel als auch die Bewohnerzahlen bei den betroffenen Gebäuden eingetragen (erkennbar durch Vergrößerung des Maßstabs). Die Betroffenenstatistik (Anlage 4.1 – 4.7) zeigt die Belasteten-Zahlen (nach VBEB) auf (die Bewohnerzahl eines Hauses wird hierbei auf die Fassaden verteilt). Die Karten wurden korrigiert und ergänzt. Die Karten 2.4 zeigen den Nachtzeitraum, die Karten 2.5 den Tagzeitraum, die Betroffenenstatistik wurde durch die Anlagen 4.4 – 4.7 um weitere Teilabschnitte (Biberacher Str., Poststr., Memminger Str. bis Abzweig Grüner Weg, Memminger Str. ab Abzweig Grüner Weg bis Abzweig Max-Redelstein-Str.) ergänzt.</p> |

| | | |
|-------|---|--|
| 1.2.2 | <p>Aufgrund der Anlage 2.1.1 ist jedoch davon auszugehen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 22 Uhr bis 6 Uhr auf der B 312 nicht ab dem Kreisel an der Dr.-Hans-Liebherr-Straße (dort gibt es noch keine Gebäude, an dem die Richtwerte überschritten sind), aber jedenfalls ab der nächsten Einmündung von Süden her, also ab einer Querstraße westlich der Barbarastraße in Betracht kommen könnte. Die nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung könnte bis zur Einmündung der „Max-Redestein-Straße“ ausgedehnt werden, südlich davon sind die Richtwerte an keinem Gebäude mehr überschritten.</p> <p>der</p> | <p>Der genannte Tempo-30-Bereich stellt gegenüber der Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamt Biberach – Tempo-30 zwischen Abzweig Ulmer Straße bis Abzweig Grüner Weg – eine Erweiterung dar. Im genannten Bereich der Biberacher Str. würde laut Anlage 4.4 durch eine Tempo-30-Zone zwischen 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr die Anzahl der Betroffenen mit einem Dauerschallpegel zwischen 60 und 68 dB(A) um 17 Personen von 28 auf 11 Betroffene abnehmen. Die Anzahl der besonders hoch Betroffenen zwischen 63 dB(A) und 68 dB(A) würde von 9 auf 1 Betroffene absinken. Durch eine Belagserneuerung mit einem lärm-mindernden Fahrbahnbelag, der bei 50 km/h eine Lärm-minderung von 3 dB erreicht, würde lediglich noch 1 besonders hoch Betroffener an dem Streckenabschnitt verbleiben. Durch passiven Lärmschutz (Schallschutzfenster/-wände) wären weitere Verbesserungen möglich. Auch wäre bei Tempo 30 eine zusätzliche Geräuschkulisse durch LKWs zu befürchten, die in der Gefällestrecke ihre Geschwindigkeit mittels Motorbremse drosseln. Daher soll entgegen der bisherigen Empfehlung des Gemeinderats der Stadt Ochsenhausen keine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in diesem Abschnitt eingeführt werden. Aufgrund der genannten Verbesserungsmöglichkeiten überwiegt das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Fernstraße gegenüber Einzelinteressen der Anwohner dieses Straßenabschnitts.</p> <p>Im Bereich der Memminger Str. zwischen Grüner Weg und Zufahrt Max-Redelstein-Str. ist laut Anlage 4.7 kein Betroffener mit 60 dB(A) Dauerschallpegel belastet. Auf eine nächtliche Tempobeschränkung auf 30 km/h kann daher auch in diesem Bereich verzichtet werden.</p> |
|-------|---|--|

| | | |
|--------------|---|---|
| <p>1.2.3</p> | <p>Ob eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung ausreicht, muss sorgfältig geprüft werden. Denn mindestens 65 Betroffene, die tagsüber Werten über 70 dB (A) [umgerechnet in RLS90-Werte] ausgesetzt sind, sind keine geringe Zahl. Sollten sich an einem Streckenabschnitt mehrere Gebäude befinden, an denen 73 dB (A) überschritten sind, sollte dort auch tagsüber auf 30 km/h beschränkt werden. Dies könnte nach der Anlage 3.1 auf einem Abschnitt zwischen der Einmündung der L 265 und der Memminger Straße 40 der Fall sein. In die Abwägung sollten auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung einfließen. Nachteilige Auswirkungen bei vorhandener hoher Belastung könnten einen Verzicht auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung tagsüber rechtfertigen.</p> <p>Die Abwägung durch die Stadt, bzw. den Gemeinderat, sollte detailliert und damit nachvollziehbar dargestellt werden.</p> | <p>Zwischen Kreisel „Wölfle“ und Kreuzhalde sind laut Anlage 4.3 72 Betroffene tagsüber mit Werten über 70 dB(A) belastet. Davon sind 18 Betroffene mit über 73 dB(A) belastet, die sich auf den Streckenabschnitt Abzweig Ulmer Str. – Abzweig Grüner Weg – konzentrieren. Bei einer Tempo-30-Zone wären noch 37 Betroffene mit Werten über 70 dB(A) belastet. Davon wären noch 2 Betroffene mit Werten über 73 dB(A) belastet. Auf die Einführung einer Tempo-30-Geschwindigkeitsbeschränkung für diesen Teilabschnitt bei Tag wird dennoch aus folgenden Gründen verzichtet:</p> <p>Der genannte Streckenabschnitt wird mit 14.300 – 16.900 KFZ/24 h (Anteil Fahrzeuge nachts ca. 8 %) befahren und ist auf einem Teilabschnitt von ca. 380 m durch 2 Lichtsignalanlagen begrenzt, die zwischen 6:00 Uhr und 19:00 Uhr eingeschaltet sind. In Spitzenzeiten kommt es zu einem völlig überlasteten Verkehrszustand mit Rückstaus in beide Fahrtrichtungen. Zudem behindern Pulkbildungen, ausgelöst durch die Ampelschaltungen, verbunden mit vielen Linksabbiegevorgängen einen flüssigen Verkehr, der sich deutlich unter der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h bewegt. Durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung werden sich folglich deutlich geringere Lärmleistungen einstellen als prognostiziert.</p> <p>Auch würden sich die Luftschadstoffe erhöhen. Die Stickstoffemission NO_x würde im Jahresmittel um 2 %, die Feinstaubemission PM₁₀ um 1,5 % zunehmen. Der Grenzwert des NO₂-Jahresmittels bliebe somit überschritten. Die Grenzwerte für PM₁₀ und PM_{2,5} würden weiterhin eingehalten werden</p> |
|--------------|---|---|

| | | |
|-------|--|--|
| 1.2.4 | <p>Zu Punkt 5 der Beschlussfassung des Gemeinderats der Stadt Ochsenhausen vom 21.10.2014 ist noch anzumerken,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zu den unabhängig vom Lärmaktionsplan gewünschten Geschwindigkeitsbeschränkungen dürfen nach § 45 Abs. 9 StVO nur bei zwingender Notwendigkeit angeordnet werden. Dies setzt voraus, dass aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse, die individuell zu prüfen sind, eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung bestimmter Rechtsgüter – insbesondere Sicherheit und Ordnung des Verkehrs oder Schutz vor Lärm und Abgasen - erheblich übersteigt. In erster Linie ist dies an Unfallhäufungsstellen der Fall. - Zum Versetzen der Ortstafel: Nach Rd-Nr. 1 der VwV zu den Zeichen 310 und 311 ist die Ortstafel ohne Rücksicht auf Gemeindegrenze und Straßenbaulast in der Regel dort anzuordnen, wo ungeachtet einzelner unbebauter Grundstücke die geschlossene Bebauung auf einer der beiden Seiten der Straße für den ortseinwärts fahrenden Verkehr erkennbar beginnt. Eine geschlossene Bebauung liegt vor, wenn die anliegenden Grundstücke von der Straße erschlossen werden. | <p>Wird zur Kenntnis genommen. Ab Beginn der Abbiegespur auf der B 312 in Richtung Brühlstraße, von Erlenmoos her kommend bis zum Ortsschild Ochsenhausen wurde zwischenzeitlich von der unteren Straßenverkehrsbehörde Tempo 70 angeordnet.</p> |
| 2.2 | <p>Regionalverband Donau-Iller 08.01.2015</p> <p>Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt die Aufstellung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ochsenhausen als Handlungsempfehlung für gezielte Maßnahmen zur Reduzierung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Bevölkerung. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme vom 07.04.2014 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. 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 Oberzentrum Memmingen und den Mittelzentrum Biberach a. d. Riß und Riedlingen verbessert werden. Aus regionalplanerischer Sicht haben wir keine ergänzenden Anregungen.</p> <p>Der Regionalverband Donau-Iller begrüßt die Festsetzung des Baus der Ortsumfahrung Ringschnait – Ochsenhausen – Erlenmoos – Edenbachen als primäres Ziel im Rahmen der Lärmaktionsplanung.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| | | |
|-------------------------|--|---|
| <p>2.3</p> <p>2.3.1</p> | <p>IHK Ulm</p> <p>27.01.2015</p> <p>Die B 312 ist für den Wirtschaftsverkehr eine der wichtigsten West-Ost-Achsen im südlichen Regionsgebiet der IHK Ulm. Wir begrüßen daher den Beschluss des Gemeinderats den Bau der Ortsumfahrung Ochsenhausen im Zuge der B 312 als primäres Ziel in den Lärmaktionsplan aufzunehmen. Auch aus Sicht der Wirtschaft ist dies das vorrangige Ziel mit einer optimalen Entlastung von Ochsenhausen. Der Lärmpegel auf der B 312 kann damit um bis zu 4,7 dB(A) reduziert werden.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen</p> |
| <p>2.3.2</p> | <p>Solange die Ortsumfahrung aber nicht realisiert ist, sehen wir verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf der B 312 kritisch, so auch die vom Gemeinderat beschlossene Maßnahme „Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 312 von 22:00 bis 6:00 Uhr zwischen dem Kreisel bei der Firma Wölfler bis zum Abzweig zum Baugebiet Kreuzhalde“ auf 30 km/h. Hinsichtlich unserer grundsätzlichen Bedenken verweisen wir auf unsere Stellungnahme zur frühzeitigen Beteiligung vom 15. April 2014. Wir wiederholen, dass wir insbesondere verkehrsbeschränkende Maßnahmen auf Bundes- und Landesstraßen wegen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen als unverhältnismäßig und kontraproduktiv ablehnen. Aus Sicht der IHK Ulm sind andere Maßnahmen effektiver und daher vordringlicher umzusetzen, weil damit mehr Entlastung erreicht werden kann.</p> <p>Durch die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h entlang der B 312 wird nach vorliegendem Untersuchungsbericht nur eine geringe Pegelminderung (bis zu 2,6 dB(A)) erreicht. Dagegen können durch Belagserneuerungen mit lärmoptimierten Asphaltarten Lärminderungen zwischen 3-5 dB (A) erreicht werden. Aber auch die Beseitigung bestehender Straßenschäden (z. B. abgesenkte Schachtdeckel, Schlaglöcher, etc.) im Verlauf der B 312 können einen wesentlichen Beitrag zur Lärminderung beitragen.</p> | <p>Der Beginn der nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf der B 312 soll nach Ansicht der Unteren Straßenbehörde und der Stadtverwaltung aus Richtung Westen vom Kreisel bei der Firma Wölfler bis zur Einmündung der Ulmer Straße verschoben werden und soll am Abzweig in den Grünen Weg enden. Die Gesamtlänge der geplanten Tempo-30-Strecke soll gegenüber dem bisherigen Planungsstand mit 2090 m um 1170 m verkürzt werden. Die Memminger Str. erhält auf eine Länge von 690 m in 2015 einen neuen lärmarmen Belag aus Asphaltbeton (AC 11 DS) mit einem Größtkorn von 11 mm, der insbesondere bei niedrigen Fahrgeschwindigkeiten Vorteile hinsichtlich der Lärminderung aufweist. Bei einer Geschwindigkeit von 30 km/h ist dieser Belag um 3 dB(A) leiser als ein Splittmastixbelag. Damit entspricht das Regierungspräsidium der Forderung, lärmoptimierte Beläge einzubauen. Gleichzeitig werden in diesem Streckenabschnitt auch die Schachtdeckungen erneuert oder angepasst.</p> |

| | | |
|-------|--|---|
| 2.3.3 | <p>Des Weiteren kann ein Umbau von ampelgesteuerten Kreuzungen, wie bei der Einmündung der B 312 (Biberacher Straße) und der L 265 (Ulmer Straße), den Verkehr verflüssigen und zu einer Lärminderung beitragen (siehe Stellungnahme Landratsamt Biberach, 16.04.2014).</p> | <p>Die Stadt Ochsenhausen hat bereits 2013 eine Machbarkeitsuntersuchung für Kreisverkehrsanlagen entlang der B 312 in den Bereichen der Einmündungen der L 265 (Ulmer Straße) und der L 265 (Schloßstraße) beauftragt, mit dem Ziel durch den Wegfall der ampelgesteuerten Kreuzungen den Verkehr zu verflüssigen. Aktuell führt die Stadt Ochsenhausen Gespräche mit dem RP Tübingen, Referat 42 und 45, über Realisierungs- und Finanzierungsmöglichkeiten einer Kreisverkehrsanlage im Bereich der B 312 / Einmündung Ulmer Straße. Eine grundsätzliche Zustimmung zum Bau des Kreisels seitens des RP Tü liegt vor. Entsprechende Haushaltsmittel wurden auf Seiten der Stadt Ochsenhausen bereits in 2015 eingestellt.</p> |
| 2.3.4 | <p>Zudem muss kritisch angemerkt werden, dass eine Temporeduktion von 50 km/h auf 30 km/h nach vorliegender lufthygienischer Untersuchung eine Zunahme des Schadstoffausstoßes bewirkt. Die NO_x-Emissionen erhöhen sich im Jahresmittel um etwa 2 Prozent. Auch die PM₁₀-Emissionen liegen im Jahresmittel um ca. 1,5 Prozent höher. Einer geringen Pegelabsenkung durch diese Maßnahme steht damit ein höherer Ausstoß von Luftschadstoffen gegenüber, auch wenn sie im Gutachten als irrelevant eingestuft werden. Wenn als Maßnahmen die Ortsumfahrung oder die Belagererneuerung mit Einbau lärmärmer Asphaltarten umgesetzt werden, ließe sich auch diese Zunahme der Schadstoffbelastung vermeiden. Bis zur Realisierung der Ortsumfahrung ist aus Sicht der Wirtschaft daher die Sanierung und Erneuerung des Fahrbahnbelags mit lärmtechnisch verbesserten Asphaltarten das vorrangige Ziel. Dies ist die wirkungsvollste Maßnahme, um die Lärmbelastungen dauerhaft und wirksam zu senken. Zudem wird hierdurch die Wirtschaft am wenigsten belastet.</p> | <p>Die NO_x-Emission zwischen Abzweig Ulmer Straße und Grüner Weg beträgt bei Tempo 50 bei Tag aktuell 10,1 kg und 2,4 kg im Abend-/ Nachtzeitraum, die sich bei Tempo 30 nachts auf 2,7 kg erhöht. Die PM₁₀-Emission beträgt bei Tempo 50 bei Tag aktuell 1,02 kg und 0,24 kg im Abend- / Nachtzeitraum, die sich bei Tempo 30 nachts auf 0,25 kg erhöht. Da die Schadstoffemissionen in den Abend- und Nachtstunden lediglich ca. 25 % der Emissionen bei Tag betragen, wird deren Zunahme im Vergleich zur erreichbaren Lärminderung mit Tempo 30 von bis zu 3 dB(A) als hinnehmbar erachtet.</p> <p>Durch den Einbau eines neuen lärmarmen Asphaltbetons (AC 11 DS) in 2015 wird eine Verbesserung der Lärmsituation in der Memminger Straße erreicht. Diese Maßnahme allein reicht jedoch nicht aus um den relevanten Dauerschallpegel von 60 dB(A) zu erreichen.</p> |

| | | |
|-------|---|--|
| 2.3.5 | <p>Sollte dennoch an einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der B 312 in der Nacht festgehalten werden, muss darauf geachtet werden, dass sich Geschwindigkeitsbeschränkungen nur auf die wesentlich betroffenen Streckenabschnitte beschränken. So ist aus unserer Sicht vor allem auf dem Streckenabschnitt der B 312 vom Abzweig Ulmer Straße bis zum Kreisel bei der Firma Wölfler eine Tempobeschränkung auf 30 km/h nicht zielführend. Die dort vorhandene Steigung hat einen hohen Einfluss auf die Lärm- und Schadstoffmissionen vor allem beim Lkw- bzw. Schwerlastverkehr. Aufgrund des Anstiegs muss bei Tempo 30 ein niedrigerer Gang gewählt werden. Dies erhöht die Drehzahl deutlich und verursacht damit mehr Lärm und Schadstoffausstoß. Die modellhafte Berechnung berücksichtigt diesen Umstand nicht.</p> | <p>Der Streckenabschnitt zwischen Kreisel Wölfler und dem Abzweig der Ulmer Str. soll nicht in die Tempo-30-Beschränkung bei Nacht aufgenommen werden, da sich durch die Einführung besagter Tempo-Beschränkung die Anzahl der besonders hoch Betroffenen mit einem Dauerschallpegel von über 63 dB(A) lediglich um 8 Betroffene verringern würde. Dem gegenüber würden auf dieser Teilstrecke durch Tempo 30 nachts die Stickstoffoxide (NO_x) im Jahresmittel um 1 % sowie die Feinstaubbelastung im Jahresmittel um 5 % bei Nacht zunehmen. Die Grenzwerte des Jahresmittels würden für beide Schadstoffe im genannten Streckenabschnitt dennoch eingehalten werden (siehe ergänzender Bericht zur lufthygienischen Beurteilung Biberacher Straße vom 30.04.2015)</p> |
| 2.4 | <p>Landratsamt Biberach 27.01.2015</p> <p>I. Amt für Bauen und Naturschutz</p> <p><u>Baurecht</u> (Herr Müller; Tel: 07351/52-6485; gerold.mueller@biberach.de)</p> <p>Es werden keine weiteren Einwendungen erhoben.</p> <p><u>Naturschutz:</u> (Herr Dreher; Tel: 07351/52-6391; petter.dreher@biberach.de)</p> <p>Sollte bei evtl. Maßnahmen, die im Zuge der Umsetzung des Lärmaktionsplanes vorgenommen werden, in Natur und Landschaft eingegriffen werden, so sind diese Eingriffe grundsätzlich mit dem Landratsamt, untere Naturschutzbehörde abzustimmen.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |

| | | |
|-------|--|--|
| 2.4.2 | <p>II. Landwirtschaftsamt (Frau Wenz; 07351/52-6706; gertrud.wenz@biberach.de)</p> <p>Das Landwirtschaftsamt nimmt positiv zur Kenntnis, dass die Anregung aus der letzten Anhörung berücksichtigt wird, die wie folgt lautete:</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. Weitergehende Anregungen oder Einwendungen werden nicht geäußert.</p> | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.3 | <p>III. Straßenamt: (Frau Steinhart; Tel: 07351/52-6823; ulrike.steinhart@biberach.de)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bau der Ortsumfahrung Ochsenhausen Wie in der Stellungnahme des Landratsamtes vom 16.04.2014 bereits ausgeführt, ist als wirkungsvollste und effektivste Lärminderungsmaßnahme der Bau der Ortsumfahrung von Ochsenhausen weiterzuführen. Von daher deckt sich die Meinung des Straßenamtes mit der des Gemeinderats. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.4 | <ul style="list-style-type: none"> • Bau von Kreiseln an der B 312 (Abzweig Ulmer Straße, Abzweig Schloßstraße) Der Bau des Kreisverkehrs trägt zur Verflüssigung des Verkehrs im Zuge der Ortsdurchfahrt bei und wirkt damit lärmindernd. Zumindest der Bau des Kreisverkehrs B 312/ L 265 (Ulmer Straße) sollte kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. | Wird zur Kenntnis genommen. Eine Umsetzung der Baumaßnahme in 2017 wird angestrebt. |
| 2.4.5 | <ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduzierung im Zeitbereich 22.00 – 06.00 Uhr Auf die Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde wird verwiesen. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.6 | <ul style="list-style-type: none"> • Einbau von lärmarmen Asphaltarten bei Belagserneuerungen im Bereich der B 312 Wie bereits bei der Stellungnahme vom 16.04.2014 angemerkt, sollte der Einbau lärmarmen Asphaltarten mit dem Baureferat 47.2 des RP Tübingens abgestimmt werden. | Der Einbau des Asphaltbetons (AC 11 DS) in der Memminger Str. ist mit dem Referat 47.2 des RP Tübingen abgestimmt. |

| | | |
|--------------|--|---|
| <p>2.4.7</p> | <p>IV. Verkehrsamt –Straßenverkehrsbehörde (Herr Dreher; Tel: 07351/52-6225; eugen.dreher@biberach.de)</p> <p>Stellungnahme der Straßenverkehrsbehörde des Landratsamt Biberach und des Polizeipräsidiums Ulm zur Lärmaktionsplanung Ochsenhausen</p> <p>Es ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die B 312 und die L 265 nachts vorgesehen. Bundesstraßen sind nach § 1 des Bundesfernstraßengesetzes öffentliche Straße, die ein zusammenhängendes Verkehrsnetz bilden und einem weiträumigen Verkehr zu dienen bestimmt sind. Landesstraßen sind öffentliche Straße, die zusammen mit Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und vorwiegend den durchgehenden Verkehr innerhalb des Landes dienen.</p> <p>Die B 312 dient sowohl dem weiträumigen Verkehr als wichtige Ost-West-Achse zwischen Biberach und der A 7 bzw. Südbayern und Südwürttemberg. Außerdem dient die B 312 oft als Ausweichstrecke für die A 7 und A 8.</p> <p>Die L 265 verbindet den Raum Laupheim mit dem Raum Bad Wurzach.</p> <p>Es ist abzuwägen, ob das öffentliche Interesse an einer leistungsfähigen Fernstraße mit dem bisherigen Geschwindigkeitsniveau gegenüber den Einzelinteressen der Anwohner dieser Straßen auf Reduzierung des Verkehrslärms in der Nacht zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr überwiegt.</p> <p>Die Stadt Ochsenhausen hat zur Beurteilung der Verhältnisse einen Lärmaktionsplan für die Ortsdurchfahrt Ochsenhausen erstellen lassen. Gemäß dem Untersuchungsbericht zum Lärmaktionsplan sind bei der Noise Score-Betrachtung im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr bei der Firma Wölfle und der Einmündung der L 265 (Ulmer Straße) vier Gebäude einer hohen Lärmbelastung ausgesetzt. Der weitere Abschnitt zwischen der Einmündung L 265 (Ulmer Straße) und der Abzweigung Grüner Weg ist sehr hoch belastet.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen.</p> |
| <p>2.4.8</p> | <p>Die Stadt Ochsenhausen wünscht eine durchgehende Geschwindigkeitsreduzierung zwischen dem Kreisverkehr bei der Firma Wölfle und der Abzweigung zum Wohngebiet Kreuzhalde bei der Firma Liebherr.</p> <p>Nach Abwägung aller Interessen, insbesondere des öffentlichen Interesses an der Erschließungsfunktion und verkehrlichen Bedeutung einer Bundesstraße, der Lärm-</p> | <p>Nach Vorliegen der Betroffenenzahlen für den Abschnitt Biberacher Str. (Anlage 4.4), die aufzeigen, dass durch eine Tempo-30-Zone zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr die Anzahl der Betroffenen mit einem Dauerschallpegel zwischen 60 dB(A) und 68 dB(A) nur um 17</p> |

| | | |
|-------|--|---|
| | <p>beeinträchtigung, Luftreinhaltung und Leistungsfähigkeit der Straße kommt die Straßenverkehrsbehörde im Landratsamt Biberach im Einvernehmen mit dem Polizeipräsidium Ulm zu dem Ergebnis, dass für den Kernbereich der B 312 / L 265 zwischen der Einmündung L 265 (Ulmer Straße) und der Abzweigung Grüner Weg eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h zwischen 22:00 Uhr und 6:00 Uhr aus Lärmschutzgründen angezeigt ist und daher angeordnet werden kann. Es zeigt sich, dass durch diese Geschwindigkeitsbeschränkung die Anzahl der sehr hoch Belasteten um die Hälfte reduziert werden kann. Diese Einschätzung wird auch durch die Noise Score-Betrachtung bestätigt.</p> <p>Die Lichtsignalanlagen im Zuge der B 312/L265 in der Ortsdurchfahrt Ochsenhausen können bei der Abwägung unberücksichtigt bleiben, da sie nachts abgeschaltet werden.</p> | <p>Betroffene von 28 auf 11 Betroffene abnimmt, sowie die Anzahl der besonders hoch Betroffenen zwischen 63 dB(A) und 68 dB(A) nur um 8 Betroffene von 9 auf 1 Betroffene abnimmt, sollte für diesen Streckenabschnitt auf eine Temporeduzierung zugunsten der besonderen Verkehrsfunktion einer Bundesstraße verzichtet werden. Ausreichende Verbesserungen der Lärmbelastung könnten durch den Einbau eines lärmarmen Belags, ergänzt durch passiven Lärmschutz erreicht werden (siehe auch Stellungnahme zu Pkt. 1.2.2) Hierbei ist auch zu beachten, dass durch eine Tempo-30-Beschränkung auf diesem Streckenabschnitt mit einer durchschnittlich 5 %-Steigung eine Zunahme der Luftschadstoffe ausgelöst wird, die in der Feinstaubemission PM10 5 % im Jahresmittel beträgt. Der Jahresmittelwert bei NOx auf diesem Streckenabschnitt würde sich um 1 % erhöhen. Anlage 4.7 zeigt auf, dass im Abschnitt Abzweig Grüner Weg bis Abzweig Max-Redelstein-Str. keine Betroffenen mit einem Dauerschallpegel von über 60 dB(A) belastet sind. Daher sollte auch für diesen Abschnitt auf eine Geschwindigkeitsbeschränkung verzichtet werden.</p> |
| 2.4.9 | <p>Angeregt werden Berechnungen, welche Auswirkungen durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h zu erwarten wären. Es wird davon ausgegangen, dass beim Verkehrsteilnehmer hier eine größere Akzeptanz zu erreichen wäre.</p> | <p>Eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 40 km/h ist aus Sicht des Lärmschutzes nicht zu empfehlen. Es würde sich am Beispiel der Poststr. lediglich eine Pegelminderung von ca. 1,2 dB(A) gegenüber 2,6 dB(A) bei Tempo 30 einstellen. Die Lärmschutz-Richtlinien-STV fordert für die Genehmigung einer Geschwindigkeitsbeschränkung mindestens eine Pegelminderung von 3 dB(gerundet), die bei 40 km/h nicht erreicht werden.</p> |

| | | |
|--------|---|--|
| 2.4.10 | Die Straßenverkehrsbehörde geht davon aus, dass sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung im Kernbereich der Ortsdurchfahrt Ochsenhausen kein Schleichverkehr auf innerörtliche Parallelstraßen oder wie vom Landwirtschaftsamt erwähnt auf das Feldwegenetz ergeben wird. Bedingt durch das relativ schwache Verkehrsaufkommen in der Ortsdurchfahrt Ochsenhausen während der Nachtstunden ergeben sich keine zeitlichen Vorteile, die Ortsdurchfahrt auf diesen Wegen zu umfahren. | Die Annahme wird geteilt. |
| 2.4.11 | Dagegen sind in der Biberacher Straße 4 Gebäude betroffen, die jedoch auf einen längeren Abschnitt verteilt sind. Aufgrund der dortigen Steigung bzw. des Gefälles würden sich in diesem Bereich bei Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sogar erhöhte Lärm- und Abgaswerte ergeben. Es würde in einem kleineren Gang mit mehr Drehzahl gefahren. Hinzu kommt, dass die Anwohner bei einer Geschwindigkeitsreduzierung pro Fahrzeug längere Zeit dem entstehenden Verkehrslärm ausgesetzt wären. Dies trifft hauptsächlich auf den Schwerverkehr zu, dessen Anteil in den Nachtstunden relativ hoch ist. Die heutige Situation würde sich verschlechtern. Damit ergibt sich für diesen Abschnitt kein großes Individualinteresse und ist dem öffentlichen Interesse unterzuordnen. | Die längere Einwirkdauer einer Vorbeifahrt mit 30 km/h anstatt 50 km/h wurde bei der Berechnung der Lärmpegel bereits berücksichtigt. Eine Untersuchung des Streckenabschnitts Biberacher Str. hinsichtlich der Luftschadstoffe hat bei Tempo 30 nachts ergeben, dass die Jahresmittelemissionen von Feinstaub PM10 um 5 % und von Stickstoffoxid NOx um 1 % zunehmen würde. Der Beibehaltung von Tempo 50 sollte aufgrund des öffentlichen Interesses zugestimmt werden (siehe Stellungnahmen zu Pkt. 1.2.2 und 2.4.8) |
| 2.4.12 | Wie bereits in unserer früheren Stellungnahme ausgeführt, ist für die Anordnung einer solchen Geschwindigkeitsbegrenzung die Zustimmung des Regierungspräsidiums Tübingen erforderlich. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.13 | <p>V. Amt für Umwelt- und Arbeitsschutz (Herr Sauter; Tel: 07351/52-703; diet-er.sauter@biberach.de)</p> <p>Unsere Anregungen zur frühzeitigen Unterrichtung wurden berücksichtigt. Wir gehen davon aus, dass durch die beschlossenen Lärmschutzmaßnahmen die Belange des Immissionsschutzes in ausreichender Art und Weise abgewogen sind. Von Seiten des Immissionsschutzes werden zum Lärmaktionsplan keine weiteren Anregungen oder Bedenken vorgebracht.</p> | Wird zur Kenntnis genommen. |

| | | |
|--------|---|---|
| 2.4.14 | <p>VI. Kreisfeuerwehrstelle (Herr Becht; Tel: 07351/52-7148; alexander.becht@biberach.de)</p> <p>Sollten Schallschutzwänden errichtet werden so müssen diese ausreichend Durchgänge vorweisen um es Rettungskräften zu ermöglichen auf die Fahrbahn zu gelangen oder Personen im Bereich der Fahrbahn eine Flucht ermöglichen. Dabei sind Abstände von 200 - 300 m anzustreben. Die Abstände sind so auszurichten, das Zugänge und Ausgänge auch an den Brückenköpfen der Brücken bestehen werden.</p> | Die Errichtung von Schallschutzwänden ist nicht vorgesehen. |
| 2.4.15 | Bei Gebäuden die schallschutztechnisch saniert werden sind die für das jeweilige Gebäude gültigen brandschutztechnischen Richtlinien ein zu halten. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.16 | Die Anfahrt von 14 t schweren Feuerwehrfahrzeugen zu den einzelnen Objekten ist zu jeder Zeit zu gewährleisten. Bei Gebäuden, die von einer öffentlichen Straße entfernt liegen, müssen zu den entsprechenden Grundstückstellen mindestens 3,50 m breite und 3,50 m hohe Zufahrten vorhanden sein. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.17 | Weitere Anforderungen an die Zufahrten und Aufstellflächen richten sich nach der Verwaltungsvorschrift des Innenministeriums über Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr auf Grundstücken (VwV-Feuerwehrflächen) in der jeweils gültigen Fassung. | Wird zur Kenntnis genommen. |
| 2.4.18 | Verkehrsberuhigte Bereiche dürfen den schnellen Einsatz der Feuerwehr und des Rettungsdienstes weder behindern noch beeinträchtigen. Zufahrten, Kurven und Aufstellflächen müssen den technischen Anforderungen der Verwaltungsvorschrift des Wirtschaftsministeriums (s. GABl. Nr. 15 vom 19.12.1997 Seite 690) über Flächen für Rettungsgeräte der Feuerwehr auf Grundstücken genauestens entsprechen. Sperrvorrichtungen (Pfosten, Balken etc.) müssen mit dem genormten Schlüssel A für Überflurhydranten DIN 3223 oder mit einem Bolzenschneider geöffnet werden können. | Wird zur Kenntnis genommen. |

| | | |
|-----|--|---|
| 2.5 | <p>Gemeinde Erlenmoos 15.12.2014</p> <p>Unsere Stellungnahme wurde Ihnen mit Schreiben vom 17.04.2014 übermittelt und hat auch in der 2. Stufe es Verfahrens noch Gültigkeit.</p> <p>Schreiben vom 17.04.2014 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 Auswirkungen auf die Gemeinde Erlenmoos.</p> | <p>Wird zur Kenntnis genommen. Ob eine Tempo-30-Beschränkung für die Ortsdurchfahrt Erlenmoos in Frage kommt, müsste durch die Gemeinde Erlenmoos separat untersucht werden.</p> |
| 3. | Stellungnahmen von Bürgern: | |
| 3.1 | Keine | |