STADT OCHSENHAUSEN
Stadtverwaltung

Fortschreibung Lärmaktionsplan 2021

Öffentliche Auslegung vom 05.12.2022 bis 13.01.2023
- Neuberechnung des Verkehrslärms nach RLS-90 und der Beratungsergebnisse

Zusammenfassung der Ergebnisse im Rahmen der Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange sowie deren Abwägung, Stellungnahme und Beurteilung

	Behörden- und Bürgerbeteiligung	**Abwägung, Stellungnahme, Beurteilung**
1.	Folgende Behörden haben keine Anregungen oder Bedenken vorgebracht: 1.1 Regierungspräsidium Tübingen, Referat 12 – Raumordnung am 23.11.2022 1.2 Gemeinde Steinhausen an der Rottum am 24.11.2022 1.3 Gemeinde Gutenzell-Hürbel am 16.01.2023	
2.	Stellungnahmen gingen von folgenden Behörden ein:	
	<u>2.1 IHK Ulm:</u> Grundsätzlich befürwortet die IHK Ulm umweltpolitische Maßnahmen, die neben der Umweltbelastung auch zur Minderung von Gesundheitsrisiken beitragen. Zugleich müssen dabei die Belange der Wirtschaft so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren. Eine funktionierende Verkehrsinfrastruktur ist für den Wirtschaftsstandort gerade im Ländlichen Raum unverzichtbar. Die Stadt Ochsenhausen hat aus Sicht der Wirtschaft alle zielführenden Maßnahmen zur Lärmreduktion im Verkehr umgesetzt.	**Wird zur Kenntnis genommen.**

	Eine wesentliche Voraussetzung zur weiteren Entlastung von Verkehrslärm ist die Reduzierung des Durchgangsverkehrs. Hierzu wird die geplante Ortsumfahrung im Zuge der B 312 beitragen. Da in dieser Maßnahme das größte Lärmminderungspotential liegt, muss eine zügige Umsetzung der Ortsumfahrung das vorrangige Ziel sein.	**Wird berücksichtigt.** Das Raumordnungsverfahren wurde 2019 abgeschlossen. Derzeit wird die Planfeststellung der Maßnahmen vorbereitet.
	Weitergehende Maßnahmen wie zusätzliche verkehrsrechtliche Anordnungen sind kritisch zu werten, ohne Kenntnis der genauen Auswirkungen (z.B. Fahrtzeitverlängerungen im ÖPNV oder Verdrängung/Verlagerung von Verkehren auf andere innerörtliche Straßen durch Geschwindigkeitsbeschränkungen). Die in Diskussion stehenden zusätzlichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den innerstädtischen Hauptverkehrsachsen (B 312, L 265) sind - gerade tagsüber - kritisch zu bewerten. Auf einzelnen Streckenabschnitten fallen Geschwindigkeitsbeschränkungen nur wenig ins Gewicht, doch die Summe an solchen Anordnungen machen sich gerade im Wirtschaftsverkehr sowie im ÖPNV bemerkbar. Durch eine stetig wachsende Zahl an Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Hauptachsen verlängern sich die Fahrtzeiten in Summe deutlich. Gerade bei „langlaufenden“ ÖPNV-Linien im Ländlichen Raum verursachen eine hohe Zahl an Geschwindigkeitsreduzierungen Zeitverluste und haben tlw. große Auswirkungen auf die Fahrpläne und können die Attraktivität des ÖPNV verringern. Dies ist gerade im Zusammenhang mit der neu bewilligten Regiobuslinie Riedlingen-Biberach-Ochsenhausen-Memmingen mit geplanter Inbetriebnahme Mitte 2023 zu betrachten. Vor diesen Hintergründen sehen wir zum jetzigen Zeitpunkt eine weitere Ausdehnung von „Tempo 30“ auf dem übergeordneten Straßennetz als unverhältnismäßig an.	**Wird <u>nicht</u> berücksichtigt.** Auf den Hauptverkehrsachsen B 312/L 265 sind tagsüber keine Geschwindigkeitsbeschränkungen geplant. Der Wirtschaftsverkehr sowie der ÖPNV spielen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr nur eine untergeordnete Rolle. Unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten verkehrsplanerischen Gesichtspunkte wird aus Sicht vom Verkehrsplanungsbüro Modus Consult Ulm GmbH die beantragte Ausdehnung der bereits vorhandenen nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf die B 312 Biberacher Straße empfohlen. Dabei sollte der Abschnitt zwischen den Kreisverkehren mit aufgenommen werden. Alternative städtebauliche Maßnahmen zur Lösung der Lärmproblematik werden in diesem Abschnitt nicht gesehen. Die Maßnahme steht darüber hinaus im Kontext zu weiteren geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen (u.a. B 312 Ringschnait, B 312 Biberach) im Zuge des Streckenzuges der B 312. Großräumige nachteilige Verdrängungseffekte oder spürbare Zeitverluste werden durch die vorgesehene Maßnahme nicht erwartet.
	<u>2.2 RP Tübingen, Referat 46</u> ergänzend zur Stellungnahme vom 25.05.2021 nimmt das Regierungspräsidium, Abteilung 4, zu dem Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Lärmkartierung Stufe 3), wie folgt Stellung:	

	I. Stellungnahme des Straßenbaulastträgers Die Fortschreibung und Anhörung des LAP der Stadt Ochsenhausen erfolgte bereits 2021. Auf die Stellungnahme des RP Tübingen vom 12.05.2021 wird verwiesen. Aufgrund der Neuberechnung des Verkehrslärmes nach RLS-90 wurden noch weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmsituation im Lärmaktionsplan ergänzt. In öffentlicher Sitzung des Gemeinderates der Stadt Ochsenhausen wurde am 25.10.2022 unter Punkt 3 folgender Beschuss gefasst. Um die Lärmsituation in der Ulmer Straße zu verbessern, stellt die Stadt den Antrag beim Land Baden-Württemberg, möglichst bald eine Belagserneuerung mit lärmarmem Belag auf der Ulmer Straße durchzuführen.	
	Einbau lärmtechnisch verbesserter Fahrbahnbelag auf der L 265 Ulmer Straße Nach Rücksprache mit dem zuständigen Baureferat wurde mitgeteilt, dass in den letzten Jahren folgende Belagsmaßnahmen im Zuge der L 265 in der OD Ochsenhausen von Netzknoten 7925 020 bis 7925 024 stattgefunden haben. Zur Orientierung der durchgeführten Belagsmaßnahmen sind die entsprechenden Feldkarten beigefügt. Im Zuge der Belagsmaßnahmen wurde auch ein lärmarmer Belag verbaut. von Station 0,000 bis 0,067: im Jahr 2018 Deckschicht AC 11 D S von Station 0,067 bis 0,358: keine Maßnahme von Station 0,358 bis 0,576: im Jahr 2016 Deckschicht AC 11 D S Der Bereich von Station 0,067 bis 0,358 ist in der aktuell gültigen ZEB (Zustandserfassung und Bewertung der Fahrbahnen) nicht als erhaltungsbedürftig eingestuft, deshalb ist kurz- oder mittelfristig keine Fahrbahndeckenerneuerung im Erhaltungsprogramm geplant.	**Wird zur Kenntnis genommen.**
	Des Weiteren teilte das Baureferat mit, dass vor ca. 4 Jahren das Baureferat gemeinsam mit der Stadt Ochsenhausen diesen Bereich Instandsetzen wollte. Diese Maßnahme scheiterte aber an der Stadt Ochsenhausen, da sie die notwendigen Haushaltsmittel für den Gehweg- und Bushaltestellenausbau nicht bereitstellte. Das zuständige Baureferat hat diesbezüglich nichts mehr von der Stadt Ochsenhausen gehört.	**Wird zur Kenntnis genommen.**

	Das Regierungspräsidium Tübingen als Straßenbaulastträger wird bei anstehenden Erhaltungsmaßnahmen den Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen prüfen. Die Beurteilung der Lärmsituation erfolgt durch das Regierungspräsidium Tübingen nach den Vorgaben der jeweils geltenden Richtlinien und Vorschriften. Seit 01. März 2021 sind im Rahmen der Lärmsanierung die Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen, Ausgabe 2019 (RLS-19) anzuwenden. Bei Überschreitung der Auslösewerte werden im Zuge der Lärmsanierung zukünftig auch lärmmindernde Asphaltdeckschichten bevorzugt eingesetzt. Eine weitere Beteiligung am Verfahren ist erwünscht. **II. Stellungnahme der Höheren Straßenverkehrsbehörde** Der Stellungnahme liegen die auf der Homepage der Stadt einsehbaren Unterlagen und Ausführungen zugrunde (Stand 12/2022). Der Gemeinderat hat danach am 25.10.2022 beschlossen, dass auf der B 312 ab den Gebäuden Biberacher Straße 32 und 33 bis zum Kreisel B 312/L265 (Ulmer Straße) nachts die Geschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt werden soll. Im weiteren Verlauf der B 312 Richtung Süden besteht seit 2018 bereits eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. In Anbetracht dessen soll der Bereich zwischen den Kreiseln „Öchslebahn“ und „B 312/L 265“ mit einer Länge von ca. 220 m als Lückenschluss einbezogen werden, wobei dort auch das neu errichtete Altersheim von der Beschränkung profitiere.	**Wird zur Kenntnis genommen.** Die verkehrliche Wirkung der geplanten Tempo-30-Zone nachts wurde vom Verkehrsplanungsbüro Modus Consult Ulm GmbH untersucht. Der Bericht vom 28.04.2023 nimmt zu den genannten Fragen wie folgt Stellung: **Verdrängungseffekte – Fahrzeitverlängerung** Unter Berücksichtigung der in der Verkehrsmatrix (Grundlage: Verkehrsuntersuchung B 312 Ringschnait – Ochsenhausen – Erlenmoos – Edenbachen, Aktualisierung 2021/22) hinterlegten Verkehrsmengen, Herkünfte und Ziele sowie Reisezeiten ergeben sich durch die Ausweisung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 312 keine spürbaren Verdrängungseffekte bzw. maßgebliche Veränderungen der Reisezeiten, die die Funktionalität der Bundesstraße beeinträchtigen. **Leistungsfähigkeit** Die Anordnung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung im Zuge der B 312 liegt außerhalb der erfassten Tagesverkehrsspitzen. Eine Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Strecke bzw. der Knotenpunkte, insbesondere der vorhandenen Kreisverkehrsanlagen kann nicht festgestellt werden. **Empfehlung - Fazit** Unter Berücksichtigung der abwägungsrelevanten verkehrsplanerischen Gesichtspunkte wird aus Sicht der Verkehrsplanung die beantragte Ausdehnung der bereits vorhandenen nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf

		die B 312 Biberacher Straße empfohlen. Dabei sollte der Abschnitt zwischen den Kreisverkehren mit aufgenommen werden. Alternative städtebauliche Maßnahmen zur Lösung der Lärmproblematik werden in diesem Abschnitt nicht gesehen. Die Maßnahme steht darüber hinaus im Kontext zu weiteren geschwindigkeitsbegrenzenden Maßnahmen (u.a. B 312 Ringschnait, B 312 Biberach) im Zuge des Streckenzuges der B 312. Großräumige nachteilige Verdrängungseffekte werden durch die vorgesehene Maßnahme nicht erwartet.
	Die gewünschte nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung erscheint nach den errechneten Schallpegeln und Anwohnerzahlen möglich. Allerdings liegen eine Ermittlung und ordnungsgemäße Abwägung entgegenstehender Belange und alternativer Maßnahmen (etwa städtebaulicher Maßnahmen) soweit ersichtlich bislang nicht vor. Insbesondere sind die verkehrlichen Wirkungen des gewünschten nächtlichen Tempolimits zu betrachten, etwa hinsichtlich der Fahrzeitverlängerung. Die Auswirkungen auf die Funktion der Bundesstraße sind zu bewerten und abzuwägen mit den Lärmschutzbelangen der Anwohner.	In Anbetracht der Ergebnisse der Untersuchung der verkehrlichen Wirkung der geplanten Auswertung der geplanten Tempo-30-Zone nachts auf der B 312 kann festgestellt werden, dass in diesem Straßenabschnitt die Lärmschutzbelange der Anwohner höher als die geringen negativen Auswirkungen auf die Funktion der Bundestraße einzustufen sind und somit die Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung begründet ist.
	Bei der Bewertung der Verkehrsfunktion kann der neue Abschnitt nicht isoliert betrachtet werden, sondern es ist eine Gesamtbetrachtung mit der bereits geltenden Beschränkung auf 30 km/h nachts im weiteren Verlauf der B 312 vorzunehmen. Möglicherweise wurden diese Aspekte vom Gemeinderat bereits behandelt? Wir weisen darauf hin, dass nur in Bezug auf Maßnahmen, die rechtsfehlerfrei in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurden, eine Bindungswirkung gegenüber der Straßenverkehrsbehörde eintritt. Die Erwägungen sind vollständig zu dokumentieren. Andernfalls kann die Straßenverkehrsbehörde die Anregung eines Tempolimits zwar aufgreifen, aber bei der Subsumtion und Abwägung zu einem anderen Ergebnis kommen.	**Wird berücksichtigt.** (siehe oben)
	Da bislang soweit ersichtlich die Grundlagen für die Entscheidung nicht vollständig ermittelt wurden und keine Abwägung erfolgt ist, ist	**Wird zur Kenntnis genommen.**

	eine abschließende Bewertung der gewünschten Maßnahme unsererseits nicht möglich. ***Anlage 1 und 2*** *L 265 Ochsenhausen OD Feldkarte 11 u. 12*	
	<u>2.3 HWK Ulm</u> die Handwerkskammer Ulm begrüßt es, dass die Stadt Ochsenhausen den Lärmaktionsplan 2021 fortschreiben möchte, um stark vom Straßenlärm belastete Anwohner vor zu hohen Lärmimmissionen zu schützen. Wir bitten 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.	**Wird zur Kenntnis genommen.** Verkehrsstauungen nachts werden nicht erwartet.
	<u>2.4 LRA BC, Untere Verkehrsbehörde</u> ergänzend zu unserer Stellungnahme vom 25.05.2021 nimmt das Landratsamt Biberach, Verkehrsamt, zu dem Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Lärmkartierung 3. Stufe) wie folgt Stellung: Nach Auswertung der auf der Homepage der Stadt Ochsenhausen einsehbaren Unterlagen und Ausführungen (Stand 12/2022) ist davon auszugehen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 22 Uhr bis 6 Uhr auf dem Streckenabschnitt der B 312 zwischen dem in den Karten benannten Kreisverkehr 2 und den Gebäuden Biberacher Straße 32 und 33 in Betracht kommen könnte. Ein Lückenschluss bis zum Kreisverkehr 1 wäre dann ebenfalls zu prüfen, da im weiteren Verlauf der B 312 bereits eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h ausgewiesen ist und die Lücke lediglich auf eine Länge von ca. 220 m besteht. Die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung setzt voraus, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) vorliegen. Für die Prüfung, ob und welche verkehrsbeschränkenden oder -lenkenden Maßnahmen aus Gründen des	**Wird berücksichtigt.** Siehe Stellungnahme zu Punkt II (Höhere Straßenverkehrsbehörde)

	Lärmschutzes in Betracht kommen, werden die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) als Orientierungshilfe herangezogen. Deren Vorgaben sind bei der Festlegung von Lärmminderungsmaßnahmen in einem Lärmaktionsplan aufzugreifen, sorgfältig abzuwägen und zu dokumentieren. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs (z. B. Leistungsfähigkeit, Staugefahr), Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr, Bewertung der Beeinträchtigung im Verhältnis zur Bedeutung einer Bundesstraße als ortsüblich etc.	
	In die Abwägungen sollten auch die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung mit Blick auf das Gefälle/Steigung im Straßenverlauf einfließen. Nachteilige Auswirkungen einer Geschwindigkeitsreduzierung bei hoher Belastung am Tag können eine Beschränkung der Geschwindigkeitsreduzierung auf die Nachtstunden begründen. Die Abwägungsüberlegungen müssen sich aus dem Lärmaktionsplan ergeben, aber zumindest dem Gemeinderatsbeschluss (-protokoll) über den Lärmaktionsplan entnommen werden können.	Hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung kommt die Lufthygienische Beurteilung der Biberacher Straße (Accon-Bericht vom 30.04.2015) zu folgendem Ergebnis: Aufgrund des geringeren Nachtfahranteils werden bei der Einführung von Tempo 30 auf der Biberacher Straße insgesamt nur geringe Zunahmen von 0,2 µg/m³ für NO2 als auch PM10 prognostiziert. Diese sind unter lufthygienischen wie auch berechnungs- und modelltechnischen Gesichtspunkten als irrelevant einzustufen. Der Grenzwert des Jahresmittels von 40 µg/m³ wird für beide Schadstoffe eingehalten. Diese Beurteilung bezog sich auf die gesamte Gefällestrecke mit 760 m Länge. Die Ausweitung der geplanten Tempo-30-Zone umfasst hingegen ca. 230 m Gefällestrecke und 270 m ebene Strecke. Somit dürfte der Grenzwert des Jahresmittels von 40 µg/m³ für NO2 und PM10 nach wie vor trotz Verkehrszunahme eingehalten sein.
	Eine Berechnung der <u>belasteten</u> Anwohner durch Umgebungslärm nach VBEB liegt nicht vor. Es wird lediglich die Anzahl der Bewohner betroffener Gebäude genannt. Im Streckenabschnitt Ulmer Straße (L 265) wird nachts lediglich eine Hausfassade im gesundheitsgefährdeten Bereich ausgewiesen. Hier wird dem Beschluss des Gemeinderats	**Wird nicht berücksichtigt.** Die Berechnungen fanden nach nationaler Rechenvorschrift RLS-90 statt, nicht nach VBUS. Demnach gibt es auch keine Auswertungen der belasteten Einwohner nach VBEB.

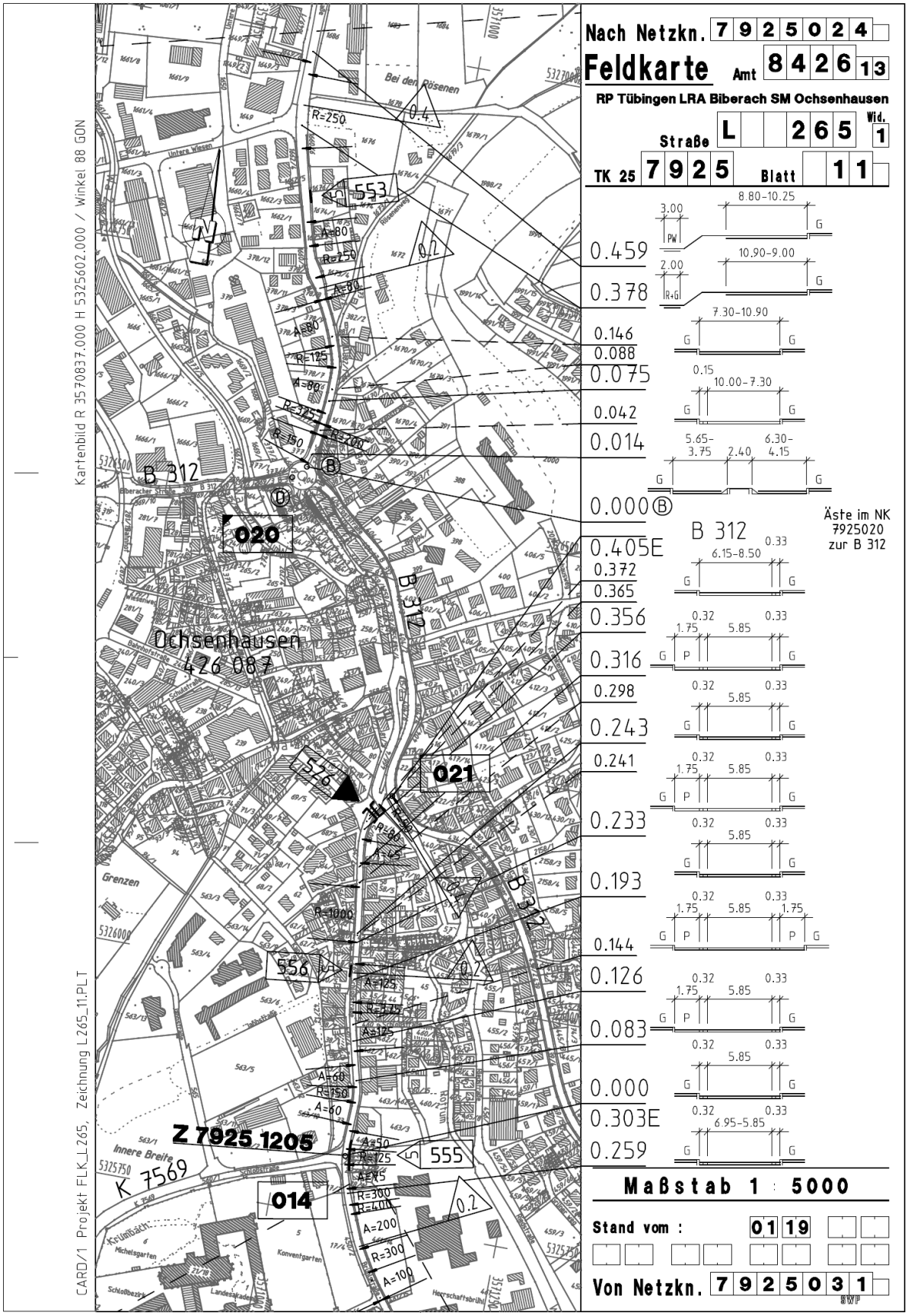
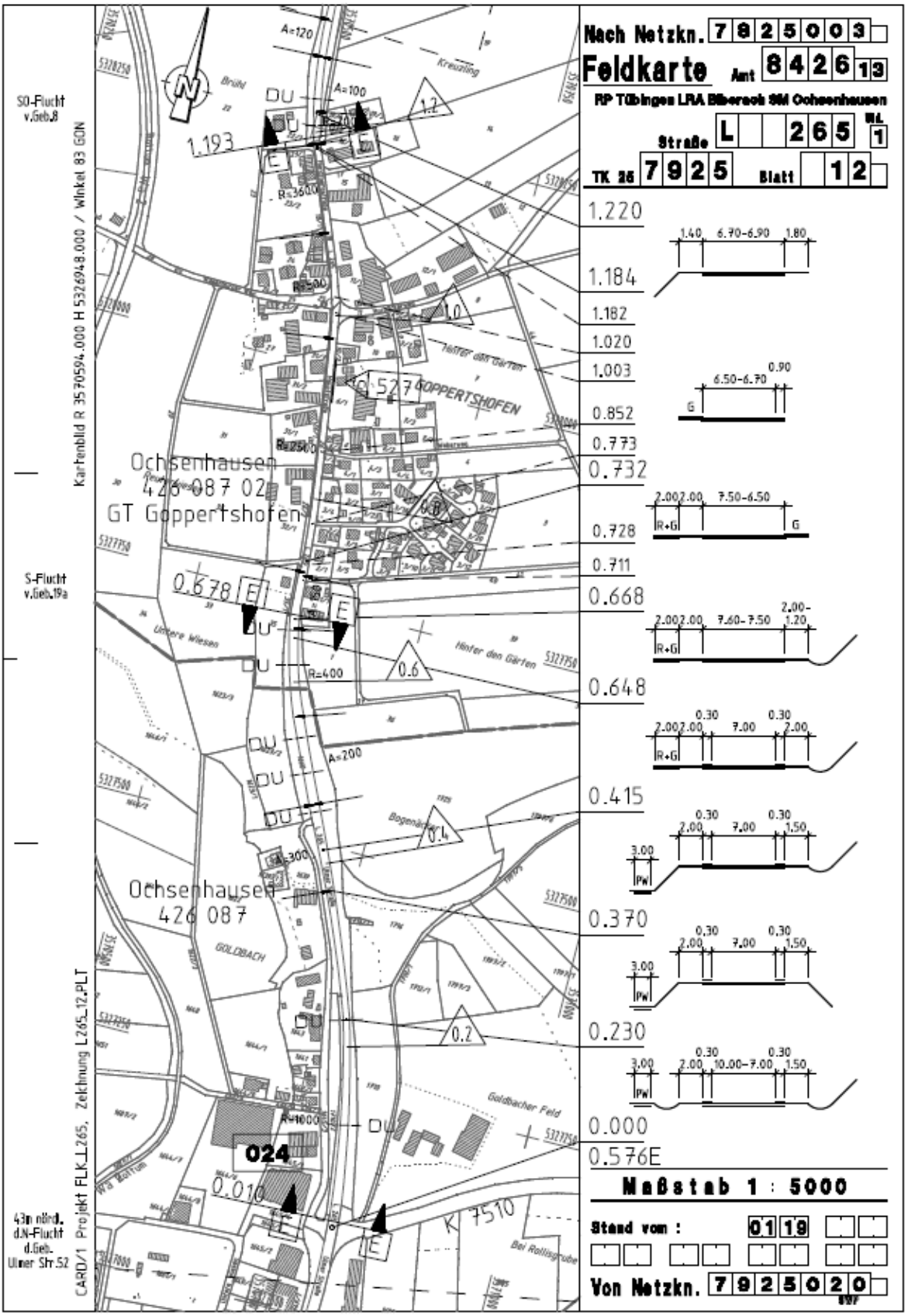
	Ochsenhausen zugestimmt, zunächst straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmminderung zu prüfen. Dazu zählt auch der Einbau einer bereits in der Vergangenheit angedachten Querungshilfe, die in der Regel zu einer Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten führt.	
	<u>2.5 Bürger I</u> Durch die Verlagerung der Verzögerungs- als auch der Beschleunigungszone in mitten der Biberacher Straße, wird diese direkt vor unserem Grundstück sein. Dies führt zu einer deutlichen Zunahme des Lärmpegels unmittelbar vor unserem Grundstück. Entgegen der Stellungnahme erlaube ich mir die Behauptung, dass die Lärmgrenzwerte vor unserem Grundstück durch diese Maßnahme deutlich höher ausfallen werden. Grund dieser Annahme ist das durch die Verzögerung, insbesondere bei LKWs, zu einem Rückschaltvorgang führt und somit zu einer deutlichen Erhöhung des Drehzahlbereiches führt, von pfeifenden Bremsen müssen wir nicht mal ausgehen. Ferner vermisse ich in den dargestellten Plänen die topografische Bewertung im Bereich der Biberacher Straße gänzlich, meines Wissens sind in der RLS-90 keine Aussagen hierzu getroffen. Eine Errichtung einer Zone 30 im Steigungsbereich, widerspricht jeglichen Erfahrungswerten aus dem Schwerverkehr. Durch das technisch bedingte höhere Drehzahlband bei Tempo 30, würde allein die Einrichtung einer Zone 30 (selbst durchgängig bis Kreisverkehr Wölfle) schon zu einer höheren Lärmbelastung führen. Bei genauer Betrachtung, sind die Grundstücke der Hausnummern 33 – 41 nach dieser Maßnahme einer höheren Lärmbelastung ausgesetzt als zum Status quo. Ich würde es außerordentlich begrüßen, dies im Vorfeld nochmals zu prüfen. Auf eine Emissionsmessung nach Einführung der Maßnahme würde ich definitiv bestehen!	**Wird nicht berücksichtigt.** Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Straßen reduziert grundsätzlich auch den Lärm. Mit der Begrenzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann daher der Straßenverkehrslärm gesenkt werden. Das Lärmminderungspotential einer angeordneten Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hängt von vielen Einflussgrößen ab, u. a. von der tatsächlich zu erzielenden Geschwindigkeitsreduzierung (z. B. durch Überwachung), vom Fahrbahnbelag, Schwerverkehrsanteil, Steigung und Fahrverhalten. Je lauter ein Straßenbelag ist bzw. je stärker er zur Entstehung von Rollgeräuschen beiträgt, desto grösser ist die potenzielle Lärmreduktion durch Tempo 30. Hohe LKW-Anteile (> 15 %, hier nicht der Fall) und starke Steigungen (6 %, hier nicht der Fall) reduzieren das Minderungspotential. Begleituntersuchungen an Hauptverkehrsstraßen zeigen nach der Anordnung von Tempo 30 rund 1 bis 4 dB(A) niedrigere Mittelungspegel. Geschwindigkeitssenkungen bewirken aber nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. Einige Studien weisen darauf hin, dass bei Tempo 30 niedrigere Maximalpegel und deutlich geringere Pegelschwankungen auftreten als bei Tempo 50 (Quelle: Umweltbundesamt; Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, 2016). Die geäußerten Bedenken, dass sich bei Einführung eines T-30-Streckenabschnitts die Lärmbelastung (in Teilbereichen) erhöhen könnten, sind unbegründet. Für diesen Sachverhalt gibt es keinerlei Erkenntnisse aus messtechnisch begleiteten Lärmminderungsprogrammen oder Forschungsstudien. Die Topografie ist im 3-dimensionalen Rechengebiet beachtet. Die Ermittlung des Umgebungslärms erfolgt anhand von Berechnung und ist vom Gesetzgeber festgelegt. Es finden keine Messungen statt, da diese nur die vorherrschende Situation zum Messzeitpunkt am Messort wiedergeben.

	<u>2.6 Bürger II</u> als Anwohner der Ulmer Straße möchten wir erneut Stellung zum Thema Verkehrsbelastung Ulmer Straße/Lärmaktionsplan nehmen.	
	Die Ergebnisse der Lärmberechnung spiegeln nicht den erwarteten Wert bzw. den erlebten Geräuschpegel wider. Doch stellt sich hier mitunter die Frage, ob Entscheidungen lediglich basierend auf Durchschnittsmesswerten getroffen werden können (Wochenend- oder Ferienverkehr ist vollkommen unberücksichtigt) und den Sicherheitsaspekten und der Lebensqualität der Anwohner/Einwohner keinerlei Wichtigkeit zugesprochen wird. Das Begehen des Gehweges entlang der Ulmer Straße allein, aber insbesondere mit Kindern, Kinderwagen oder gar Kindern ganz allein ist nicht ungefährlich bzw. nahezu unmöglich. Unter den aktuellen Begebenheiten können wir unsere Kinder niemals alleine den Weg in Kindergarten, Schule oder zu Freunden gehen lassen – im Hinblick auf den ökologischen Fußabdruck eine sehr traurige, aber der Sicherheit unserer Kinder zuliebe, unumgängliche Entscheidung. Auch die älteren Bürger sind von dieser Sicherheitslücke betroffen, weshalb mittlerweile viele Städte die Zone 30 beim Passieren von Altenheimen/Pflegeheimen eingeführt haben. Hiervon gibt es in Ochsenhausen 4 Stück (Goldbach, Coletta Deußer, Rottuminsel, Abt-Weltin) die allesamt davon profitieren würden. Also ist nicht die Sicherheit unserer Einwohner das größte Anliegen?	**Wird zur Kenntnis genommen.** Verkehrssicherheit ist nicht Inhalt einer Lärmaktionsplanung. Die Ermittlung des Umgebungslärms erfolgt anhand von Berechnung und ist vom Gesetzgeber festgelegt. Es finden keine Messungen statt, da diese nur die vorherrschende Situation zum Messzeitpunkt am Messort wiedergeben.
	Ergänzend möchten wir noch anfügen, dass sich aufgrund des angrenzenden Baugebiets Siechberg III das Verkehrs- und Fußgängeraufkommen in der Ulmer Straße bereits merklich erhöht hat und weiterhin erhöhen wird. Zusätzlich kommt der zunehmende Fußgänger- und auch PKW-Verkehr der Boehringer Ingelheim Mitarbeiter hinzu. Aufgrund der naheliegenden Büroräume/Gebäude wird die Ulmer Straße sehr gerne als Arbeitsweg genutzt – die Ausmaße der Firma Boehringer Ingelheim sind aktuell noch klein und dennoch schon belastend. Die Ansiedlung der Pharmafirma ist zu begrüßen, da hiervon sowohl die Stadt Ochsenhausen als auch die Einwohner profitieren. Es liegt aber auf der Hand, dass aufgrund der enormen	**Wird zur Kenntnis genommen.** Künftige Erhöhungen von Verkehrszahlen werden bei der jeweiligen Fortschreibung des Lärmaktionsplans berücksichtigt.

	Erweiterungen der Pharmafirma sowie der geplanten weiteren Vergrößerungen der Verkehr in der Ulmer Straße erheblich zunehmen wird (Arbeitswege, Lieferverkehr, Kundenverkehr usw.). Aus allen oben aufgeführten (und noch vielen weiteren) Gründen besteht dringender Handlungsbedarf in der Ulmer Straße! Wie von Ihnen genannt, wäre eine mögliche Maßnahmen die lärmarme Belagserneuerung. Doch dies reicht nicht aus und hat keinerlei Auswirkungen auf den Sicherheitsaspekt. Einige Städte haben mittlerweile auf Zone 30 (ganztags) umgestellt und nach umfangreicher Recherche gibt es durchweg nur positive Erfahrungswerte hierzu. Selbst die Stadt Biberach hat mittlerweile die nächtliche Zone 30 in der Riedlinger Straße auf ganztags ausgeweitet. Es gibt genügend Beleggründe für diese Einführung auch in Ochsenhausen. Weshalb kann die Stadt Ochsenhausen nicht einmal ein Zugpferd sein und mit innovativem Aktionismus vorangehen? Abschließend unserer Aufführungen und Sichtweise geht es uns um die Sicherheit und die Lebensqualität unserer Kinder, Familien, Nachbarn und Einwohner unserer Stadt. Die Lärmbelästigung ist differenziert zu betrachten und definitiv subjektiv, da für den einen 10 dB Unterschied nicht hörbar sind und für den Anderen eine enorme Veränderung darstellen. Berechnungen hin oder her - die Tatsache, dass wir in einem Haus mit einer 18cm dicken Wärmedämmung und Schallschutzfenstern wohnen und die Babyphones in den Kinderzimmern trotz geschlossener Fenster und Türen bei entsprechendem Verkehrslärm anschlagen, spricht wohl dennoch für sich!	**Wird zur Kenntnis genommen.** Im Streckenabschnitt Ulmer Straße wird nachts lediglich eine Hausfassade im gesundheitsgefährdeten Bereich ausgewiesen. Bei Tag wird keine Hausfassade im gesundheitsgefährdeten Bereich ausgewiesen.

Aufgestellt:
Ochsenhausen, 16.05.2023

Anlage 2
zu 2.2 RP Tübingen, Referat 46
L 265 Ochsenhausen OD Feldkarte 11



Anlage 2
zu 2.2 RP Tübingen, Referat 46
L 265 Ochsenhausen OD Feldkarte 12