

Stellungnahme der BI Mettenberg zum „Lärmaktionsplan“ Stufe 2 (GR-Beschlussvorlage Drucksache Nr. 220/ 2013)

Mit dem LAP-Entwurf vom November 2013 wird die Biberacher Stadtverwaltung kaum in der Lage sein, an auch nur einem einzigen Lärmschwerpunkt (LSP) im Stadtgebiet Biberachs substantielle, d. h. deutlich spürbare Lärmreduzierung zu erreichen. Untypische Ausnahme ist die OD der B 312 in Ringschnait. Dort besteht eventuell die Aussicht, dass die gewünschte OU der B 312 in den kommenden Bundesverkehrswegeplan an vorrangiger Stelle aufgenommen und mittelfristig gebaut wird, so dass der Ortskern von Durchgangsverkehr befreit wird. Allerdings ist nicht auszuschließen, dass damit andere Stellen und Orte am Ringschnaiter Ortsrand erheblich mit neuem Lärm belastet werden.

Falls es gelingen sollte, den Lärmpegel betroffener Anwohner im Biberacher Stadtgebiet durch Spezial-Asphalt unter die Grenzwerte (70/60 dB) zu drücken, ist das noch keinesfalls die Lösung des Problems. Auch niedrigere Lärmpegel können belastend und gesundheitsschädlich sein. Zu lärmoptimierten Asphaltarten und Tempo 30 s. unten.

Der gesamte LAP-Entwurf geht aus von Voraussetzungen, die das Erreichen des wichtigsten Ziels, der Entlastung der Straßenanlieger von Verkehrslärm, unmöglich machen. Er ist ein Dokument des „Weiter wie bisher mit absolutem Vorrang für den Autoverkehr“. Über grundsätzliche Abnahme von Autoverkehr durch allmähliche Einführung alternativer Mobilität ist in dem gesamten Entwurf so gut wie nichts zu lesen.

Auf Seite 8 der gelben Vorlage „Auswertung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange“ heißt es unter „Stellungnahme der Verwaltung“: „Vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung ist die Verringerung der Lärmbelastung stark Betroffener und nicht die Aufstellung von Verkehrskonzepten“. Das ist einer der wichtigsten Anlässe zu Kritik. Seit Jahrzehnten versucht man erfolglos, durch Straßenneubauten, Beschilderung, Ampeln usw. der Autoströme Herr zu werden. Das Ergebnis: Ständige Zunahme des Verkehrs und des durch ihn verursachten Lärms. Dieser Teufelskreis ist nur zu durchbrechen mit neuen, nachhaltigen Verkehrskonzepten und einem schlüssigen Gesamtkonzept für den Raum Biberach, für eine andere, ökologische Mobilität.

Übrigens sollte ein Grundprinzip alternativer Verkehrskonzepte nicht die Verflüssigung und Verstetigung von Kfz-Verkehr sein. Sie führt in der Regel zu mehr Verkehr, weil sie die Menschen anregt, ihr Fahrzeug ausgiebig zu benutzen. Insofern ist auch den Forderungen der IHK zu widersprechen (gelbe Seiten S. 4).

Auf Grund dieser Einsicht (Durchbrechung des Teufelskreises) ist auch eine neue, andere Lärmaktionsplanung nötig, die auf Verringerung von Kfz-Verkehr zielt. Die Kommunen haben durchaus die Möglichkeit, in diesem Sinne zu handeln und z. B. in Biberach die Wohn- und Lebensqualität zu verbessern. Aber im vorliegenden LAP wird das Stichwort „Verkehrskonzept“ nur genannt (S. 50) und kurze Ausführungen über eventuelle Möglichkeiten angefügt. Vorschläge für Biberach gibt es keine. Ein Verkehrskonzept soll gemäß diesem LAP vor allem den Autoverkehr organisieren und die Folgeschäden und Belastungen zu verwalten helfen. Von der behaupteten Gleichberechtigung der Verkehrsarten in Biberach kann keine Rede sein! Dass es ein nachhaltiges und ökologisches Verkehrskonzept sein soll, das auf Verkehrsabnahme zielt, ist nicht erkennbar.

Zum Straßenneubau als Maßnahme:

Ein gutes Beispiel ist die geplante Blosenbergstraße. Sie ist nur ein Einzelfall, der Teil eines alternativen Verkehrskonzeptes sein kann. Wenn es richtig ist, dass viele Bewohner des Talfelds die geplante neue Straße nutzen sollten und könnten, um ins Gewerbegebiet Aspach zur Arbeit zu fahren, ist es sinnvoller, statt auf den Neubau auf den Busverkehr zu setzen. Die positiven Auswirkungen: Weniger Verkehr auf der Mettenberger und der Bergerhauser Straße, folglich weniger Lärm (auch wenn dieser Effekt kaum wahrnehmbar sein dürfte), Schonung der Landschaft (ein Landschaftsschutzgebiet – „Pfannenhalde“ – und zwei wertvolle, gesetzlich geschützte Waldbiotop sind tangiert!), kein Flächenverbrauch, weniger Emissionen und anderes mehr.

Der LAP-Entwurf führt die Blosenbergstraße aber als ein besonders wirksames Mittel für Entlastung von Verkehr und Lärm an mehreren anderen Stellen im städtischen Straßennetz an (s. die einzelnen LSP) – um einen teuren, unverhältnismäßigen Preis.

Was Mettenberg betrifft, so ist dort kein Lärmschwerpunkt, aber falls die Stadtverwaltung weiter wie bisher plant – u. a. mit Bau des Aufstiegs zur B 30 – Teile des Verkehrs nur zu verlagern, ohne bedeutende Lärminderung und ohne Notwendigkeit, und dabei billigend eine Zunahme von Verkehr in und um Mettenberg in Kauf zu nehmen, ist damit zu rechnen, dass Mettenberg größeren Schaden nehmen wird, vor allem, wenn die L 280 neu gebaut und an die B 30 und den Aufstieg angebunden wird. Die BI Mettenberg stellt fest, dass der Aufstieg zur Verkehrsabnahme und Lärmentlastung in Biberach zu wenig beiträgt, um als „Hilfsmaßnahme“ in Frage zu kommen. Es gibt auch keine anderen Gründe, die einen so schwerwiegenden Eingriff in die Natur rechtfertigen könnten.

Wer die vorgeschlagen Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Biberach genau liest, kann sich des Eindrucks nicht erwehren, dass der LAP weniger der Reduzierung des Lärms gewidmet ist. Sowie die „Wirkungsanalysen“ das Absinken eines grenzwertigen Schallpegels unter 70/60 dB sinkt, soll der Ort aus dem LAP gestrichen werden, als ob damit der Lärm und andere Schäden beseitigt wären. Der LAP soll anscheinend vor allem dazu dienen, mit seinen vielen Verkehrszahlen den Aufstieg zur B 30 plausibel und dringend zu machen. So kann, glaubt man vielleicht, vertuscht werden, dass der Aufstieg in Wahrheit unnötig ist und dass er vor allem schädliche Auswirkungen mit sich bringen würde. Es geht dabei nicht nur um lokale Befindlichkeit der Mettenberger Bürger, sondern vor allem um ein Umdenken in Bezug auf Mobilität und Schäden für Natur, Klima und Menschen.

Auf S. 52 werden die allgemeinen Abwägungsgrundsätze bei der Auswahl der einzelnen Maßnahmen aufgelistet. Sie passen teilweise überhaupt nicht auf die Planung des Aufstiegs zur B 30:

- „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“.

Kommentar: Der LAP erwähnt für die LSP 1, 2, 4 und 5, dass zunächst ohne Aufstieg die Verkehrszahlen und der Lärm – dieser kaum wahrnehmbar – geringfügig zunehmen werden, dass aber nach dem Bau des Aufstiegs bis 2020 die Fahrzeugmengen in gleicher Höhe wieder abnehmen und „auf dem Niveau von heute einpendeln“ würden und somit auch die Lärmbelastung auf dem heutigen Stand (Zählung 2009) unmerklich wäre. Die „Entlastung“ stünde in keinem akzeptablen Verhältnis zu den „Nachteilen“, womit nicht nur der Lärm, sondern auch alle anderen Umwelt- und Klimaschäden, Zerschneidung von Flächen usw. gemeint sind.

- „Weder eine Einzelmaßnahme noch ein Maßnahmenpaket darf zu unverhältnismäßigen Nachteilen führen“.

Kommentar: Für die geringe Wirkung des Aufstiegs ist sein Bau unverhältnismäßig und voller Nachteile.

Der Aufstieg würde also laut LAP eine bescheidene Entlastung der Ulmer und Memminger Straße mit sich bringen, für das übrige gesamte Straßennetz aber entweder eine sehr geringe oder keine entlastende Wirkung (Bismarckring). Der Straßenzug der B 312 (Kolpingstraße, Waldseer Straße) wird durch den Bau des Aufstiegs sogar etwas mehr belastet als ohne den Aufstieg.

In jedem Fall ist der LAP-Entwurf fantasielos. Für jeden LSP – außer Ringschnait – wird eine minimale Palette von begrenzt wirksamen Maßnahmen fast wörtlich wiederholt:

- besonderer Asphalt
- Tempo 30 (nur bei Nacht, also von entschieden geringerer Wirkung als bei Tag)
- Neubau von Straßen (gemeint: Aufstieg zur B 30 und Blosenbergstraße).

Ob der besondere Asphalt eine bedeutende Verbesserung bringt, ist anscheinend noch ungeklärt. Es steht aber fest, dass er deutlich schneller verschlissen wird und (deshalb u.a.) teurer ist. Kurzfristig kann er nur an den ohnehin zur Reparatur fälligen Straßenabschnitten aufgetragen werden. Dennoch ist „lärmoptimierter“ Asphalt (LOA) eine Option.

Im Jahr 2013 wurden laut LAP an mehreren Straßenabschnitten besondere Asphalte angebracht. Bevor über weitere Verwendung nachgedacht wird, sollten die Erfahrungen mit solchen Asphalten, Messungen usw. erhoben und ausgewertet werden.

Temporeduzierung ist die einzige wirklich hilfreiche Maßnahme. Sie wird aber aus verschiedenen Gründen für Verkehr bei Tag abgelehnt. Für die Nacht wird sie halbherzig befürwortet. Es wird aber zugleich angemerkt, „Tempo 30“ solle wieder zurückgenommen werden, so bald es möglich sei. Es geht offensichtlich in diesem LAP-Entwurf vor allem darum, Einschränkungen jeglicher Art für den Kfz-Verkehr zu vermeiden, nicht um nachhaltige andere Mobilität. So ist es nicht möglich, Lärm zu reduzieren. Es fragt sich, ob das überhaupt gewollt wird und ob hier nicht bloß eine unbeliebte Verwaltungsarbeit widerwillig erledigt wird, zu der die Kommunen durch eine EU-Richtlinie verpflichtet sind.

Die erwähnten Straßenneubauten würden den Verkehr auf der Ulmer und Memminger Straße wahrscheinlich ein wenig verringern – so viel, dass es von den Straßenanwohnern nicht wahrgenommen werden kann. Das räumt auch die Biberacher Stadtverwaltung ein, so Baubürgermeister Kuhlmann in einem Interview im Amtsblatt „Biberach Kommunal“ und auch im vorliegenden LAP ist von 50 % (bei Tag) Verkehrsabnahme die Rede, die nötig seien. Den Aufstieg zur B 30 und die Blosenbergstraße mit Blick auf Lärmreduzierung zu fordern ist – wie oben ausgeführt – völlig unverhältnismäßig und widerspricht den Kriterien, die für die Umsetzung der Abhilfemaßnahmen gefordert werden.

Auch andere Gründe als der Lärm rechtfertigen den Bau dieser beiden Straßen nicht. Der Straßenneubau ist in vielerlei Hinsicht schädlich (Bodenversiegelung, Klimaschutz usw.) und im Hinblick auf eine dringend erforderliche neue, nachhaltige Mobilität völlig kontraproduktiv.

Ebenfalls erwähnt wird Verkehrslenkung, wenn auch nicht im jeweiligen Maßnahmenkatalog bei den einzelnen LSP. Der Entwurf macht aber keinen konkreten Vorschlag. Er bindet solche Maßnahmen (z. B. Teilverlagerung von Schwerverkehr (SV), Nachtfahrverbot für SV) an die

Realisierung des Aufstiegs, ohne die Gewissheit der Entlastung. Ein Nachtfahrverbot für SV auf dem Straßenzug der B 312 ist nur mit Ausnahme von Anliegerverkehr möglich, mindestens bis zum Wolfental. Der übrige SV kann über die NWU, Ulmer und Memminger Straße nach Norden (Ulm) und zum Jordaneil gelenkt werden. Aufstieg und Blosenbergstraße sind dafür nicht nötig.

Die Förderung des ÖPNV wird gelobt als wichtige, nicht nur den Lärm mindernde Maßnahme (Seiten 49 und 50). Vorschläge und Anregungen finden sich nicht, dagegen aber die resignierte Feststellung, „dass der Förderung des ÖPNV finanzielle Grenzen gesetzt sind“. Es findet sich kein Hinweis auf das so genannte „Entflechtungsgesetz“, früher GVFG, mit dem der ÖPNV verstärkt gefördert werden kann – aber Stadt und Kreis Biberach nutzen das Gesetz für den kommunalen Straßenbau: Die NWU wurde mit vielen Millionen Euro gefördert (obendrein gesetzeswidrig als Maßnahme, die in der Kompetenz des Landes oder Bundes hätte liegen müssen und deshalb nicht hätte gefördert werden dürfen!). Für die Blosenbergstraße und den Aufstieg zur B 30 – für diesen wieder entgegen dem Gesetz – sind Fördermittel gemäß Entflechtungsgesetz beantragt. Diese Förderung (GVFG-Förderung) ist aber in erster Linie für ÖPNV-Maßnahmen gedacht. Sie könnte von der Stadt Biberach für nachhaltige Projekte beantragt werden, sollte aber für den Straßenbau nicht in Frage kommen.

Die Beteiligung der Bürger an der Lärmaktionsplanung war derart gering, dass jedenfalls bisher von einem Scheitern die Rede sein kann.

Bemerkungen zu einzelnen LSP

LSP 2 Ulmer Straße – Memminger Straße ist, wie alle LSP, sehr weit gefasst. Dadurch werden die Kfz-Zahlen ungenau. In der Bahnhofstraße und am Eselsberg wohnen wenig Menschen. Für die Memminger Straße eignet sich auf 100 bis 200 m Tempo 30. Der LAP erwähnt auch „Teiltrückbau der Straße“. Das ist eine denkbare Maßnahme. Der Bau des Aufstiegs wäre laut Gutachten von 2003 und laut LAP 2011 nahezu wirkungslos (s.o.).

LSP 3 Bergerhauser Straße. Unerklärliche Durchbrechung des Katalogs der Voraussetzungen für die Klassifizierung als LSP. Es sollen eigentlich nur Straßenabschnitte mit mehr als 8000 Kfz täglich aufgenommen werden. Auf der Bergerhauser Straße fahren täglich 7900 Kfz (wo übrigens? Unten an der Kreuzung? In der Mitte? Zwischen Mettenberger Straße und Theodor-Heuß-Straße?). Die Straße verfehlt das Kriterium knapp und wird dennoch zum LSP mit auffallend „niedriger“ Fahrzeugmenge gemacht. Wahrscheinlich bezieht sich die Zahl 7900 Kfz pro Tag auf die letzten 40 Meter vor der Ampel zur Ulmer Straße. Dort münden die Steigstraße und mehrere kleine Seitenstraßen in die Bergerhauser Straße. Weiter aufwärts, wo sich auch kein von 70 dB betroffenes Haus befindet, dürften es weniger Fahrzeuge sein.

Nur ein einziges Haus an der Bergerhauser Straße weist Lärm mit dem kritischen Wert von 70 dB (A) am Tag auf. Es ist die ehemalige Wirtschaft „Zweigart“, die genauso dicht an der L 267/ Ulmer wie an der Bergerhauser Straße liegt. Der größere Teil des Lärms dürfte hier von der L 267 herrühren mit ihren mehr als 20 000 Kfz täglich und nicht von der Bergerhauser Straße. Alle anderen Häuser weisen Pegel von 65 – 70 dB auf, weiter oben noch weniger.

Die Frage ist, warum die Bergerhauser Straße auf dieser unzureichenden Basis als LSP klassifiziert wird. Eine Vermutung liegt nahe: Es geht um den Aufstieg zur B 30 und die Blosenbergstraße. Sie sollen angeblich die Lärmsituation verbessern. Am ehesten ist das noch der Blosenbergstraße zuzutrauen – in so bescheidenen Maß, dass allein aus diesem Grund

kein Bedarf am Ausbau zu erkennen ist. Viel weniger noch der Aufstieg. Er kann einen kleinen Teil des Verkehrs abziehen, es ist aber wahrscheinlich, dass er als Anschlussstelle „Biberach Mitte“ deutlich vermehrten Autoverkehr induzieren wird. Zur Blosenbergstraße s. o.

Zusammenfassung

Der vorliegende LAP muss laut EU-Richtlinie aufgestellt werden. Solch ein Plan könnte zusammen mit einem neuen, alternativen Verkehrskonzept für Biberach Verkehrslärm an vielen Straßenabschnitten verringern. Er beschränkt sich aber auf die Fortsetzung alter Gewohnheiten, deren bedeutendste der Grundsatz ist, dass der Kfz-Verkehr nicht oder nur sehr wenig eingeschränkt werden darf. Von gleichrangiger Behandlung aller Verkehrsmittel kann keine Rede sein.

Für alle LSP werden die drei erwähnten Maßnahmen unterschiedslos angegeben, für wenige Straßenabschnitte werden Lärmschutzwände empfohlen. Alle Maßnahmen außer der Forderung nach Straßenneubauten (Aufstieg zur B 30, Blosenbergstraße) stehen zudem unter Vorbehalt. Ein Ziel der Biberacher Lärmkartierung und des LAP-Entwurfs ist es, den Aufstieg mit Hilfe der Behauptung, er diene der Lärminderung im Stadtgebiet Biberachs, „plausibel“ zu machen und zu begründen. Dem widerspricht die BI Mettenberg.

Bürgerinitiative Mettenberg
zum Schutz von Mensch, Umwelt und Natur e.V.
Josef Weber
Althof 10
88400 Biberach-Mettenberg