



Naturschutzbund Deutschland

Gruppe Biberach und Umgebung

Vorsitzender : Martin Rösler , Laurenbühlstr. 10
88441 Mittelbiberach , Tel.: 9836
e-mail : roesler_martin@gmx.de

Stadt Biberach
Baudezernat
z.H. Frau Fischer

per mail an E.Fischer@Biberach-Riss.de

den 20.Februar 2014

Stellungnahme zum aktuellen Entwurf des Lärmaktionsplan Biberach vom November 2013 und der Antwort der Verwaltung zur Stellungnahme des NABU Biberach vom 4. März 2013

1. Auslösewerte

Die Verwaltung geht in ihrer Stellungnahme an den NABU Biberach vom 15.1.2014 nicht auf den Kritikpunkt ein, dass die festgesetzten Auslösewerte an allen LSP (Lärmschwerpunkten) nur an einzelnen Fassaden überschritten werden und somit keine weiträumige Überschreitung der Handlungswerte vorliegt.

2. Verknüpfung der Lärmaktionsplanung mit anderen raumbezogenen Planungen

In der Stellungnahme der Verwaltung wird darauf hingewiesen, dass „vorrangiges Ziel der Lärmaktionsplanung die Verringerung der Lärmbelastung stark Betroffener und nicht die Aufstellung von Verkehrskonzepten“ sei. An vielen Stellen ist aber dem Lärmaktionsplan zu entnehmen, dass dies durch alleinige Reduzierung des Verkehrsaufkommens nicht möglich sein kann. Die separate Betrachtung eines Lärmaktionsplanes ist daher nicht sinnvoll. Die Bund-Länder Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) verweist in ihren Hinweisen zur Lärmaktionsplanung vom 18.6.2012 darauf, dass eine Lärmaktionsplanung auch eine Verknüpfung mit anderen Planungen zulässt (z.B. Umweltplanung, Luftreinhalteplanung, Maßnahmenplanung wie ÖPNV Förderung, Städtebauliche Planung usw.)

Die Erstellung eines alternativen Verkehrskonzeptes kann und sollte daher auch Bestandteil einer möglichen aktiven Lärmschutzmaßnahme sein.

Eine Beschränkung der lärm mindernden Maßnahmen im Rahmen eines LAP (Lärmaktionsplan) nur auf Baumaßnahmen und Geschwindigkeitsreduzierungen ist nirgends festgeschrieben.

Eine schlechte Anbindung der Teilorte und des Umlandes an die Biberacher Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist übrigens auch ein häufiger Kritikpunkt der Bevölkerung, wie in einer Umfrage im Rahmen des Markenbildungsprozesses Biberach ermittelt wurde ! Ein stadtgebietsübergreifendes ÖPNV-Konzept könnte sich also sowohl imagefördernd, attraktivitätssteigernd als auch lärm mindernd und somit dreifach positiv auf die Biberacher Innenstadt auswirken. Leider werden solche Überlegungen von Seiten der Verwaltung an dieser Stelle gar nicht mit einbezogen.

Die im Kapitel D.2 aufgeführten Konzepte zum ÖPNV und Radverkehr sind lediglich eine Zustandsbeschreibung. Dem Umstand, dass ein Großteil des Verkehrs in der Stadt durch Pendler aus dem Umland entsteht, wird hier nicht Rechnung getragen. Das Anruf-

Sammeltaxi z.B. wird nur in wenigen Gemeinden angeboten und ist nur für die verkehrsschwachen Zeiten (Abendstunden, Wochenende) verfügbar, wenn der reguläre ÖPNV kaum oder gar nicht zur Verfügung steht.

Der Bau einer Verbindungsstraße Telawiallee - Gewerbegebiet Aspach zur Entlastung des LSP3 wäre z.B. nicht notwendig, wenn es eine ausreichende und schnelle Busverbindung für diese Strecke mindestens ab Mettenberg gäbe. So könnte der Individualverkehr insbesondere der Pendler aus dem Talfeld und Mettenberg deutlich reduziert werden.

Die Umsetzung weiterer Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr kann im Zuge einer Lärmaktionsplanung zusätzliche lärmindernde Effekte haben. Z.B. führt der Bau von Radwegen oder die Einrichtung von Radfahrerspurten auf Straßen zu einer Erhöhung der Entfernung zur Lärmquelle und somit sekundär auch zu geringeren Lärmbelastungen.

3. Ziel-Quell- und Binnenverkehr

Bereits in der ersten Stellungnahme hat der NABU für einen Großteil der Lärmschwerpunkte darauf hingewiesen, dass es sich um Haupteinfallstraßen in die Innenstadt handelt. Dieser Verkehr lässt sich nicht durch teure, naturzerstörende Straßenbauprojekte außerhalb der Stadt minimieren.

Entlang der Ulmer Straße und Memminger Straße befinden sich mehrere Gewerbegebiete und große Unternehmen. Diese bewirken auf Grund des hohen Individualverkehrsanteils im ländlichen Raum und der hohen Pendlerate sowie des Zu- und Ablieferverkehrs durch LKWs eine nicht ohne weiteres reduzierbare Verkehrsmenge.

Der Verweis des NABU auf den hohen Anteil des Ziel-Quell- und Binnenverkehrs wird von der Verwaltung genauso gesehen (s. S. 53 ff LAP Fassung vom November 2013: .. die Stadt Biberach.....vorrangig durch Ziel-, Quell-, und Binnenverkehr belastet ist...).

In ihrer Stellungnahme an den NABU verweist die Verwaltung selbst auf das Kapitel C des Entwurfs 11/2013 des LAP, in dem auf die potentiellen Entlastungen der einzelnen Lärmschwerpunkte durch den Neubau von Straße explizit eingegangen wird:

Dort steht: Seite 54ff:

„ das bedeutet auch, dass die Lärmschwerpunkte LSP1, LSP2 LSP4 und LSP 5 allein mit dem Bau des Aufstiegs B30 **ähnlich belastet bleiben wie heute.**“

und: „ wird der Aufstieg nicht gebaut, wird die Verkehrsmenge allerdings in den Straßenzügen ansteigen. Dies wird negative Auswirkungen auf den Verkehrsfluss, die Verkehrsqualität haben und somit auch zu einem weiteren Ansteigen der Lärmbelastung führen.“

Das bedeutet nichts anderes als: Der Bau des Aufstiegs B30 führt **nicht** zu einer Entlastung der betroffenen Bürger, sondern lediglich (theoretisch angenommen) zu keiner **Mehrbelastung.**

Wenn der Aufstieg zur B 30 nicht gebaut wird, nimmt vielleicht der Verkehr in gewissem Maß zu (Prognose 2020 des LAP: zwischen 2200 und 3100 Kfz/Tag an LSP 1, 2, 4, und 5). Mit der Fertigstellung des Aufstiegs fällt diese geringe Neubelastung wieder weg und die Anzahl der Kfz pro Tag pendelt sich wieder so ein, wie sie heute (Zählung 2009) ist “ (zwischen 21 000 und 24 000 Kfz/Tag)”. (s. Auch Tabelle S.54 LAP 11/2013 Prognosefall 3)

Die Argumentation der Verwaltung für einen B30 Aufstieg :

„Eine Verlagerung des LKW-Verkehrs wäre auf die geplante Trasse möglich, ohne neue Konflikte zu erzeugen. Es wäre erst nach Fertigstellung des Aufstiegs B30 möglich, Verkehrsbeschränkungen auf dem bestehenden Straßennetz festzulegen. (z.B. LKW Nachtfahrverbote).“

Hierzu wäre anzumerken :

Der Anteil des Schwerlastverkehrs macht auf den Abschnitten Ulmer Straße - Memminger Straße einen Anteil von 3,2 bis 7,7 % aus. Angaben zum Schwerlastverkehrsanteil in der Nacht fehlen im LAP. Das Vorhandensein mehrerer Unternehmen mit intensivem LKW-Lieferverkehr (Handtmann, Liebherr, Boehringer) deutet aber darauf hin, dass der Schwerverkehr auch im Prognosefall 3 weiterhin einen ähnlich hohen Anteil wie bisher in diesen Straßenzügen haben wird und somit keine wesentliche Reduzierung des Schwerverkehrsanteils zu erwarten ist. Auch wird der Anteil an Individualverkehr durch die

dort tätigen Arbeitnehmer sowie den bekannten Ziel-Quell und Binnenverkehr nicht reduziert werden können.

Gerade in den Bereichen der LSP 1-4 ist somit der Bau des Aufstiegs zur B30 keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung.

Auch würde ein B30 Aufstieg durchaus neue Konflikte z.B. mit Anwohnern in Mettenberg oder Warthausen-Oberhöfen und dem Umwelt- und Naturschutz erzeugen.

4. Verkehrslenkung / Verkehrsmanagement

An den Lärmschwerpunkten befinden sich zum Teil Ampelanlagen, die aufgrund des Anfahrens

und Anhaltens zu erhöhtem Lärmaufkommen führen. Die Lärmbelastung ist bei stetigem Verkehr mit gleichbleibender Geschwindigkeit von 50 km/h geringer.

(Beispiel: Ulmer Str./ Bergerhauser Str., Königsbergallee, Waldseer Straße)

In seiner aktuellen Fassung weist die LAI darauf hin:

Durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen lässt sich eine spürbare Lärminderung erzielen, obwohl die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und die besonders belästigenden Pegelspitzen entfallen.

Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung bewirkt zusätzlich bis zu 1,5dB(A) niedrigere Mittelungspegel und bis zu 7dB(A) geringere Maximalpegel[1][2]. Mögliche Maßnahmen sind z.B.:

- Geeignete Ampelschaltungen (Grüne Welle bei Tempo 30)
- Anzeige der empfohlenen Geschwindigkeit
- Dauerrot für Fußgänger mit Anforderungskontakt
- Rückbau des Straßenquerschnitts, u.a. durch Markierung von Angebots- und Radfahrstreifen, Parkstreifen oder bauliche Gestaltung
- Kreisverkehr

Derartige Maßnahmen sind von der Verwaltung der Stadt Biberach unbedingt zu prüfen und zu berücksichtigen.

Auch weist die LAI auf den lärmindernden Effekt der Straßenraumgestaltung hin. Solche Maßnahmen wurden von der Verwaltung im LAP bisher nicht berücksichtigt.

Eine echte Reduzierung des Verkehrslärms ist nur durch konsequente Nutzung alternativer Verkehrsmittel und somit einer echten Reduzierung des Individualverkehrs möglich. Diese Möglichkeiten werden im vorliegenden Entwurf des Lärmaktionsplanes nach wie vor an keiner Stelle in Betracht gezogen.

Der Verweis, dass der LKW-Verkehr über einen neu zu bauenden B30 Aufstieg deutlich minimiert werden kann und dadurch eine deutliche Lärminderung erreicht werden könnte wird auch durch permanentes Wiederholen nicht richtiger!

Die Wirksamkeit verschiedener Maßnahmen werden in LAP verschiedener anderer Städte grafisch dargestellt

(s. z.B.: https://www.wuppertal.de/rathaus-buergerservice/medien/dokumente/Endbericht_LAP-Wuppertal_131106.pdf, S30)

Die Reduzierung des LKW-Anteils in den betroffenen Gebieten in Biberach würde nur einen geringen Effekt auf die Lärminderung haben.

5. Allgemeine Anmerkungen

Ein überwiegender Verkehrsanteil in Biberach lässt sich nicht durch Verlagerung aus den lärmbelasteten Bereichen entfernen.

Als eine Möglichkeit für die Reduzierung der Lärmbelastung ist der Einbau eines lärmtechnisch verbesserten Straßenbelages an den Lärmschwerpunkten anzustreben.

Hierzu gibt es inzwischen etliche Erfahrungswerte aus anderen Regionen Deutschlands. Die auf S. 42 /43 des LAP angegebenen Asphaltarten sind teilweise für die innerstädtische Verwendung ungeeignet. Es gibt aber positive Erfahrungen z.B. in Düsseldorf mit lärmtechnisch optimierte Asphaltdeckschichten (LOA 5 D) in Gebrauch [3],[4], in Berlin [3][5] und in anderen Kommunen werden Dünnschichtasphalte im Heißeinbau auf Versiegelung (DSH-V) und Porous Mastic Asphalte (PMA) [6] zur Lärminderung verwendet, in München, Ingolstadt u.a. werden lärmarme Splittmastixasphalte (SMA LA) verwendet[7], [8]. Bautechnische Empfehlungen für das Herstellen von lärmarmen Fahrbahnbelägen im kommunalen Straßenbau hat der Landesbetrieb Straßenbau NRW veröffentlicht.[9] Eine Forderung nach weiterem Straßenbau in Zusammenhang mit der Lärmaktionsplanung mit Ausnahme der OD Ringschnait entbehrt jeder sachlichen Grundlage. Gerne ist der NABU zur Mitarbeit bei der Erarbeitung von alternativen Lärmschutzmaßnahmen bereit.

Die Verwaltung wird aufgefordert, bei der Erstellung des LAP andere raumbezogene Planungen zu berücksichtigen. Die Ausweisung neuer Gewerbe- oder Wohngebiete muss z.B. auch im Hinblick auf dann zu erwartende Verkehrsflüsse geprüft werden. In den Planungen muss die Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln einfließen und ggf. das Liniennetz überarbeitet werden.

Ein Ausbau des ÖPNV bzw. ein Konzept zur besseren Anbindung des Umlandes an die Innenstadt und Gewerbegebiete muss als mögliche Maßnahme in der aktuellen Lärmaktionsplanung unbedingt aufgenommen werden.

„Baden-Württemberg folgt einem umfassenden Nachhaltigkeitsverständnis, in dem die ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimensionen gleichrangig als integrale Bestandteil behandelt werden. Dabei handeln wir im Bewusstsein, dass die Belastbarkeit unserer Erde und der Natur sowie die Endlichkeit der natürlichen Ressourcen Grenzen vorgeben.“

(Aus der Präambel zur Nachhaltigkeitsstrategie Baden-Württemberg, abgedruckt im Leitfaden zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen in interkommunaler Zusammenarbeit, Ministerium für Verkehr und Infrastruktur)

Der NABU ist gerne bereit, die Stadt Biberach bei der Umsetzung dieses Nachhaltigkeitsverständnisses zu unterstützen.

NABU Biberach
im Namen und Auftrag des NABU-Landesverbandes



gez. Vera Schloßbauer Martin Rösler

[1]Fürst, Peter; Kühne, Rainer (2010): Straßenverkehrslärm –Eine Hilfestellung für Betroffene, ALD-Schriftenreihe, Band 1, Berlin, 2010[

[2]H. Steven, J. Richard: Lärminderung in Wohnstraßen, Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Fahrverhalten, Geräuschemission, Abgasemission und Kraftstoffverbrauch, Ufoplan-Forschungsbericht 105 05 207, Umweltbundesamt 1991

[3]<http://www.duesseldorf.de/umweltamt/laerm/film/index.shtml>

[4]Asphalt, Heft 8, 2007, S. 33-41

[5]Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, Abteilung Umweltpolitik, Referat Immissions- und Klimaschutz, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

[6]Asphalt, Heft 2, 2010, S. 10-14

[7]Poxleitner, F.; Kasper-Merkl, A.; Kastner, M.: Lärminderung –Eine Herausforderung für die Städte, Straße und Autobahn, Heft 7/2011, S. 449-454

[8]Lachmund, U.: Lärmindernde Fahrbahnbeläge in Ingolstadt, Der Bayerische Bürgermeister, Heft 7+8/2011, S. 251-252

[9]Ehlert, S.: Lärmarme Fahrbahnbeläge für den kommunalen Straßenbau, Straßen.NRW, <http://www.strassen.nrw.de/service/publikationen/index.html>