



Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	14.11.2008		
Geschäftszeichen	SUB II - Wi		
Vorberatung	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 09.12.2008	TOP
Beschlussorgan	Gemeinderat	Sitzung am 16.12.2008	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 455/08

Betreff: Umgebungslärmrichtlinie - Aufstellung des Lärmaktionsplans Ulm
- Behandlung der Stellungnahmen
- Beschluss

Anlagen:	11	Mehrfertigungen der Stellungnahmen	(Anlage 1.1-1.11)
	1	Lärmaktionsplan Ulm vom 12.11.2008	(Anlage 2)
	1	Antrag Nr. 155/08 vom 05.11.2008 der FWG/ FDP-Fraktionsgemeinschaft	(Anlage 3)
	3	Lärmkarten für das Wohngebiet Blumenscheinweg/ Bleichstraße	(Anlage 4.1 – 4.3)

Antrag:

1. Die zum Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 27.08.2008 vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Antrag Nr. 155/08 vom 05.11.2008 für behandelt zu erklären.
3. Den Lärmaktionsplan in der Fassung vom 12.11.2008 zu beschließen.

Jescheck

Genehmigt:
BD, BM 3, LI, OB, VGV, ZS/F

Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
Eingang OB/G _____
Versand an GR _____
Niederschrift § _____
Anlage Nr. _____

Sachdarstellung:

1 Stand der Lärmaktionsplanung

Die Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht verpflichtet die Stadt Ulm, bis Ende 2012 einen Lärmaktionsplan aufzustellen (s. GD Nr. 156/06 und 339/06).

Für die Stadt Ulm wird die Aufstellung des Aktionsplanes vorgezogen und auf Grundlage der Lärmkartierung für den Straßenverkehr, den Straßenbahnverkehr und der unter das Immissionsschutzrecht fallenden Gewerbe- und Industrieanlagen bis Ende 2008 ein Lärmaktionsplan aufgestellt (GD NR. 161/07).

In der Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 27.05.2008 (GD NR. 189/08) wurden die Ergebnisse der Lärmkartierung vorgestellt und die grundsätzliche Vorgehensweise für die Aufstellung des Lärmaktionsplans beschlossen.

Am 23.09.2008 hat der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt die öffentliche Auslegung des Entwurfs des Lärmaktionsplans (Stand: 27.08.2008) beschlossen. Zudem wurden in dieser Sitzung die folgenden drei Ergänzungen beschlossen:

1. in der Innenstadt zu untersuchen, wo es auf einer Hauptverkehrsstraße möglich ist Flüsterasphalt aufzubringen,
2. auf die neue Erschließung des Wohnquartiers "Blumenscheinweg/westl. Bleichstraße" von der Blaubeurer Straße zu verzichten,
3. mit der höheren Straßenbehörde zu klären, ob es möglich ist, versuchsweise bei einer Hauptverkehrsstraße (z.B. Karlstraße) nachts eine Tempo-30-Zone einzurichten.

Der zur Beschlussfassung vorliegende Lärmaktionsplan in der Fassung vom 12.11.2008 ist als Anlage 2 beigelegt.

2 Verfahrensübersicht

- a) Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 40 vom 02.10.2008.
- b) Auslegung des Lärmaktionsplans mit Anlagen bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht vom 06.10.2008 bis 05.11.2008. Die Unterlagen konnten in diesem Zeitraum auch im Internet eingesehen werden.

3 Eingegangene Stellungnahmen

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurde durchgeführt. Es wurden drei schriftliche Äußerungen vorgebracht.

Folgende Äußerungen von Bürgern wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>1. Herr Guido Steck, Beyerstr. 35, 89077 Ulm, Schreiben vom 05.11.2008 (Anlage 1.1)</u></p> <p>Das Anliegen von Herrn Steck ist die Herbeiführung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der B10/ Ehinger Anlagen.</p> <p>Es wird zunächst auf die in der schalltechnischen Untersuchung aufgeführten Maßnahmen hingewiesen. Zur Vermeidung und Verminderung von Lärmproblemen wird lediglich die Lärmschutzwand entlang der B 10 als mittel- bis langfristige Maßnahme aufgeführt. Die als Anlagen 1.1 und 1.2 beigelegten Lärmkarten für den Straßenverkehr (tags/ nachts) ergeben das</p>	<p>Im Bereich der B 10 werden neben Lärmschutzwänden als weitere Maßnahmen im Lärmaktionsplan die Verlängerung des Tunnels / Umbau Söflinger Kreisel als langfristige Maßnahme sowie das Durchfahrtsverbot für Lkw auf der B 10 als kurzfristig umsetzbare Maßnahme aufgeführt.</p>

<p>Heranreichen des Lärmpegels bis an die Fronten der anliegenden Gebäude in den betreffenden Straßen.</p> <p>Das die geschilderten Maßnahmen besser heute als Morgen durchgeführt werden müssten, ist gut ablesbar. Was die Gutachten aber nicht oder nur unzureichend berücksichtigen und was letztlich nur zu unzureichenden Maßnahmen führt ist folgendes:</p> <p>Die Sanierungsmaßnahmen der innerstädtischen Straßen und Tunnel der B 10 sind seit Jahren und noch für weitere Jahre in Gang.</p> <p>Wegen der damit verbundenen lfd. Verkehrsbehinderungen werden bereits seit 2007 die Benutzer der A 7 bzw. A 8 durch entsprechende Beschilderung darauf hingewiesen, mit dem Ziel, über das Elchinger Kreuz und nicht durch die Stadt zu fahren. Geht man davon aus, dass ach einige dies tun, sind die Gutachten nicht auf der Basis des realen Verkehrs erstellt.</p> <p>Geht man vom derzeitigen Verkehrsaufkommen mit Steigerungstendenzen aus, wird sich auch der Reparaturbedarf der Straßendecke lfd. erhöhen. Der Bereich Adenauerbrücke bis Tunneleinfahrt ist deshalb bereits jetzt jährlich durch unebene Fahrbahnen, Fahrrinnen und Belagsschäden lfd. mit Schildern „!“ und „40“ versehen und führt so zu extrem höheren Lärm bei der Durchfahrt insb. von schweren Lkw mit Aufliegern. Bei ungehinderter Durchfahrt der Schwerlaste außerhalb der RushHour bei Tag und bei Nacht könnte man meinen, man befindet sich mitten auf dem ehemaligen Rangierbahnhof, wo permanent die Puffer der Güterwaggons zusammenstoßen. Dass die mit den Reparaturmaßnahmen einhergehenden Staus dann quer durch die Stadt gehen, ist weitere sichtbare Folge sowie Lärm- und Abgasquelle.</p> <p>Im Tunnel selbst führt die Durchfahrt eines 4 m hohen Lkw zu Lärmdruck in Richtung Tunnelausfahrt, d.h. über die gesamte Durchfahrtszeit entsteht am jeweiligen Tunnelausgang entsprechender Lärm. Darüber hinaus lösen die vom Schwerlastverkehr überfahrenen tiefliegenden Kanalabdeckungen explosionsartige Schläge aus. Es wird daher darum gebeten, den Lärmaktionsplan um Maßnahmen zu ergänzen, die den geschilderten Umständen Rechnung tragen. Neben der vorgeschlagenen mittelfristig angestrebten Lärmschutzwand und der kurzfristig angestrebten Einschränkungen der Durchfahrt schwerer Lkw als weitere kurzfristige Maßnahmen:</p> <p>Bei der Tunnelsanierung einen zeitgemäßen Standard anzustreben, zu dem jedenfalls an allen Tunnelein- und ausgängen eine Lärmschutzwand angebracht wird, wie es auch bei den sonstigen Tunnelsanierungen im Land üblich ist (Freiburg, Aalen etc.) und alle Schächte im Tunnel an den Fahrhahnrnd zu verlegen.</p> <p>Einen ebenen Fahrhahnbelaag in einer Qualität aufzubringen, der trotz des hohen Verkehrsaufkommens keine ununterbrochene Reparatur erfordert und auf die Erfahrungen mit dem lang haltbaren NU-Flüsterasphalt zurückgreifen.</p>	<p>Für die anstehenden Sanierungsarbeiten des B 10-Tunnels sind derzeit zweimal je 10 Monate Bauzeit angesetzt. Die hierdurch bedingte Sperrung von Fahrspuren wird in diesen Zeiträumen deutliche Verkehrsbehinderungen in Ulm zur Folge haben.</p> <p>In dem dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten können diesbezügliche Wirkungen ausgeschlossen werden. Die Verkehrszählung ist im Jahr 2006 durchgeführt und in das stadtweite Verkehrsmodell eingespeist worden.</p> <p>Der Zustand der Fahrbahnoberfläche in dem angesprochenen Bereich ist derzeit in einem relativ schlechten Zustand. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wird geprüft, den Belag auch außerhalb des Tunnels in Richtung Adenauerbrücke zu erneuern. Hierdurch könnten die derzeit auftretenden Schallemissionen nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten deutlich und langfristig reduziert werden.</p> <p>Die anstehende Tunnelsanierung wird nach dem Stand der Technik durchgeführt. Es ist vorgesehen, den Lärmdruck an den Tunnelausfahrten im Rahmen der Sanierungsarbeiten zum Einen durch das Anbringen lärmabsorbierender Materialien an den seitlichen Wänden der Tunnelrampen zu verringern. Zum Anderen soll dieser Effekt durch die vorgesehenen Schallschutzwände gem. dem Rahmenplan B 10 ebenfalls deutlich reduziert werden.</p> <p>Die Verlagerung der Schächte im Tunnel ist technisch nicht möglich, da die Entwässerungskanäle unter der Fahrbahn verlaufen und die Schächte innerhalb des Tunnelprofils liegen müssen.</p> <p>Die Deckschicht im Rahmen der Sanierungsarbeiten wird durchgängig auf einer den Beanspruchungen entsprechenden Tragschicht ausgeführt. Flüsterasphalt ist in diesem Bereich der B 10 – anders als in Neu-Ulm – auf Grund der bestehenden geringen Aufbauhöhen der technischen Bauwerke (Brücken/ Tunnels) nicht möglich.</p>
<p><u>2. Brauerei Gold Ochsen GmbH, Schreiben vom 22.10.2008 (Anlage 1.2)</u></p> <p>Die Brauerei Gold Ochsen GmbH ist seit über 110 Jahren am Standort Veitsbrunnenweg angesiedelt und ist sowohl indirekter – aber auch direkter Anlieger der Karlstraße. Die Karlstraße ist die Hauptzufahrtstraße zur Brauerei. Die Zufahrten sind so wichtig, da die LKW aus wirtschaftlichen Gründen immer größere Dimensionen</p>	<p>Die Karlsstraße stellt eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar und ist als Bundesstraße (B 19) zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs bestimmt.</p> <p>Die geplanten Umbaumaßnahmen werden diesem Umstand Rechnung tragen. Die verkehrliche Funktion der Karlstraße und</p>

<p>annehmen. Auf der Karlstraße kommen täglich ca. 130 LKW in die Brauerei.</p> <p>Das Bestehen und die positive Weiterentwicklung unserer Brauerei hängt davon ab, ob und vor allem wie einfach die Kunden und Lieferanten zur Brauerei kommen können.</p> <p>Daher sollten keine Maßnahmen getroffen werden, die dazu führen, dass der Lieferverkehr zur Brauerei behindert bzw. beeinträchtigt wird.</p>	<p>deren Erschließungsfunktion für die angrenzenden Siedlungsbereiche werden bei der verkehrsplanerischen Dimensionierung zu Grunde gelegt.</p> <p>Kunden und Lieferverkehr werden daher auch nach dem erfolgten Umbau ungehindert und ohne Beeinträchtigungen zur Brauerei gelangen können.</p>
<p><u>3. Leben in der Stadt e.V. c/o Achim Schuh, Schreiben vom 08.10.2008 (Anlage 1.3)</u></p> <p>Den Verein Leben in der Stadt e.V. haben die Vorschläge zur Reduzierung des Verkehrslärms an den besonders belasteten Stellen in Ulm sehr gefreut. Es wird die Hoffnung geäußert, die Maßnahmen rasch umzusetzen, da die betroffenen Bewohner schon viel zu lange unerträglich belastet sind.</p> <p>Allerdings hat den Verein der Vorschlag von Herrn Stadtrat Keppler überrascht, den Blumenscheinweg und die Bleichstraße nicht über die Blaubeurer Straße neu zu erschließen. Sollte es bei diesem Beschluss bleiben, ist die geplante Lärmschutzwand an der Westseite der B 10 von der Wallstraße bis zum Grundstück der Fa. Schwenk ziemlich wertlos. Bleiben die genannten Straßen zur B 10 hin offen, wirkt die Maßnahme eher wie ein Trichter und eine Entlastung der Bewohner ist obsolet.</p> <p>Herr Keppler wäre von der Neuerschließung direkt betroffen, da sein Grundstück vermutlich direkt an die neu zu bauende Zuführung angrenzt. Es stellt sich die Frage, ob er deshalb nicht bei der Entscheidung befangen ist und somit gar nicht abstimmungsberechtigt wäre.</p> <p>Die dem Ausschuss vorgelegten Maßnahmen sind von dem Verein Leben in der Stadt e.V. in Übereinstimmung mit vielen Bewohnern und auch in Kenntnis von Herrn Keppler, teilweise vorgeschlagen und in dankenswerter Weise von der Verwaltung aufgegriffen und ausgearbeitet worden. Es wird dringend gebeten, den Beschluss nicht in der momentanen Fassung umzusetzen, sondern das Thema „Neuerschließung Bleichstraße/ Blumenscheinweg“ nochmals zu beraten und zu beschließen. Alles andere wäre eine folgenreiche Fehlplanung.</p>	<p>In einer Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 23.09.2008 wurde die Beteiligung und Anhörung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans beschlossen. In dieser Sitzung wurde ebenfalls einstimmig beschlossen, auf die seitens der Verwaltung vorgeschlagene Teilmaßnahme 4.3 „Neue Erschließung des Wohnquartiers Blumenscheinweg/ westl. Bleichstraße von der Blaubeurer Straße aus“ zu verzichten. Ausschlaggebend war hier insb. der Schutz der Grünflächen im Bereich der Blau.</p> <p>Die schalltechnischen Wirkungen einer Lärmschutzwand in Höhe des Wohnquartiers "Blumenscheinweg/westl. Bleichstraße" sind im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung auch ohne die neue Erschließung von der Blaubeurer Straße untersucht worden. Auch mit den dadurch bedingten Öffnungen in der Lärmschutzwand ist gutachterlich ein effektiver Lärmschutz nachgewiesen worden. Durch die Lärmschutzmaßnahmen können in diesem Abschnitt – auch ohne die neue Erschließung – die Lärmimmissionen verringert und die Anwohner deutlich entlastet werden.</p>

Auf Grund der oben aufgeführten Äußerungen werden keine Änderungen des Lärmaktionsplans vorgeschlagen.

Bei der Aufstellung des Lärmaktionsplans wurden im Rahmen der öffentlichen Auslegung folgende Träger öffentlicher Belange und Verbände beteiligt:

- Eisenbahn-Bundesamt
- Deutsche Bahn AG
- Handwerkskammer Ulm
- Industrie- und Handelskammer Ulm
- Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
- Regierungspräsidium Tübingen - Höhere Straßenverkehrsbehörde
- Regierungspräsidium Tübingen - Straßenbetrieb und Verkehrstechnik
- Regierungspräsidium Tübingen - Höhere Raumordnungsbehörde
- Regierungspräsidium Tübingen - Höhere Immissionsschutzbehörde
- Regionalverband Donau-Iller
- ulmer heimstätte eG
- Ulmer Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft mbH

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
 Mieterverein Ulm/ Neu-Ulm e.V.
 Mieterschutzbund Ulm und Umgebung e.V.
 Haus- und Grundeigentümer-Verein e.V. Ulm
 Stadt Neu-Ulm

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>1. Bund für Umwelt und Naturschutz, Schreiben 02.11.2008 (Anlage 1.4)</u></p> <p>Der BUND regt folgende ergänzende Maßnahmen an:</p> <p>Einhausung von lärmemittierenden Einrichtungen. Dies ist weitgehend bereits geschehen oder in reinen Industrie- und Gewerbebetrieben eine Frage der Gewerbeordnung.</p> <p>Geschwindigkeitsreduzierung im Individualverkehr. Hierbei sollte insb. das Konzept für flächendeckende Tempo-30-Zonen vervollständigt werden. Diese Maßnahme wird im Lärminderungsplan der Stadt Ulm ebenso vorgeschlagen wie in der bisherigen Analyse und dem Leitbild zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans. Darüber hinaus sollte auch bei bewohnten Vorbehaltsstraßen eine Tempo-30-Regelung, d.h. bei Straßen außerhalb von Tempo-30-Zonen erwogen werden.</p> <p>Auch sollte eine erhebliche Geschwindigkeitsreduzierung beim Lärmbrennpunkt B 10 auf 50 km/ h vorgenommen werden. Schließlich handelt es sich bei dieser Straße um eine Innerortsstraße, was durch die Geschwindigkeitsreduzierung zum Ausdruck gebracht werden sollte. Dadurch ließen sich eventuell passive Lärmschutzmaßnahmen verringern.</p> <p>Des Weiteren wird die Ausweisung von potentiellen Lärm-schutzbereichen angeregt. Gerade in den äußeren Stadtgebieten werden die Lärmschutzkriterien noch nicht erreicht. Diese Bereiche sollten als potentielle Lärmschutzbereiche oder Beobachtungsbereiche ausgewiesen werden. Damit sollten in regelmäßigen Abständen Analysen der Lärmsituation vorgenommen werden.</p> <p>Im Einzelnen wird zu den Maßnahmen wie folgt Stellung genommen.</p> <p>Die Maßnahmen zur Lärminderung beim Schienenverkehr sollten sich auf aktive Möglichkeiten bei der Lärminderung bei den Zügen und Wagen insb. im Güterverkehr erstrecken. Sicherlich liegt das nicht in der Kompetenz der Stadt Ulm. Sie könnte zumindest bei den zuständigen Stellen auf diese Möglichkeit mit Nachdruck hinweisen.</p> <p>Die angegebenen Maßnahmen zum Lärmbrennpunkt B 10 sind nach Auffassung des BUND angemessen und könnten durch eine Geschwindigkeitsreduzierung verringert werden.</p> <p>Das Schallschutzfensterprogramm ist angemessen und sollte auch auf Straßen in den äußeren Stadtteilen, die lärmgeplagt sind, angewendet werden. Die angegebenen 1.900 betroffenen Einwohner erscheinen uns in der Größenordnung zu gering.</p> <p>Die Maßnahmen für den Lärmbrennpunkt Karlstraße sind bereits durch Initiative eines Aktionsbündnisses und der Bewohner in der</p>	<p>Der Gewerbelärm ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung behandelt worden. Untersucht wurden hierbei entsprechend der gesetzlichen Vorgaben alle IVU-Anlagen. Handlungsbedarf hat sich hieraus nicht ergeben.</p> <p>Im Stadtgebiet von Ulm gibt es neben zahlreichen Tempo-30-Zonen und klassifizierten Straßen, auf denen Tempo-30 nicht zulässig ist, das so genannte Vorbehaltsnetz der Hauptverkehrsstraßen. Die Stadt Ulm hält Tempo 50 auf Grund der verkehrlichen Funktion dieser Straßen für erforderlich und angemessen. In den gutachterlichen Untersuchungen zum Lärmaktionsplan wird eine Reduzierung der Geschwindigkeit nur auf drei Straßenabschnitten vorgeschlagen, da auf anderen Straßenabschnitten keine fachlich begründete Notwendigkeit für eine Geschwindigkeitsreduzierung besteht.</p> <p>Die hier vorgeschlagene Geschwindigkeitsreduzierung ist gutachterlich untersucht worden. Sie wird auf Grund der geringen Schallpegelreduzierung gutachterlich als wenig wirkungsvoll angesehen und ist daher nicht als Maßnahme in den Lärmaktionsplan aufgenommen worden.</p> <p>Die Lärmaktionsplanung ist ein fortlaufender Prozess, der Lärmaktionsplan wird spätestens alle fünf Jahre und fortgeschrieben und damit ggf. an aktuelle Entwicklungen angepasst. Da der Lärmaktionsplan für das gesamte Stadtgebiet aufgestellt wird, entspricht diese Vorgehensweise dem Vorschlag des BUND. Die zusätzliche Ausweisung von potenziellen Lärmschutzbereichen, in denen keine konkreten Maßnahmen vorgeschlagen werden, wird dabei als nicht zielführend angesehen.</p> <p>Die Umgebungslärmkartierung in der Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes (Strecken der DB AG) liegt noch nicht vor. Der Schienenlärm der DB ist daher noch nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans. Die sich hieraus ggf. ergebenden Maßnahmen für Ulm können daher noch nicht benannt werden.</p> <p>zur vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierung siehe oben.</p> <p>Das Schallschutzfensterprogramm soll – nach entsprechender Beschlussfassung - im gesamten Stadtgebiet an den Häusern, bei denen gutachterlich eine Überschreitung der Auslösewerte ermittelt worden ist, Anwendung finden. Hierunter fallen auch Häuser in den Stadtteilen. Die Zahl der betroffenen Einwohner ist gutachterlich ermittelt worden.</p>

<p>Planung. Sie werden zu einer starken Reduzierung der Verkehrs- und Lärmbelastung führen. Unterstützend sollte diese Straße eine Temporeduzierung auf 30 km/h erhalten. Diese könnte wirksam durch eine entsprechende Ampelschaltung (grüne Welle Tempo 30) unterstützt werden.</p> <p>Obwohl bereits begrüßenswerte und temporeduzierende Maßnahmen im Lärmbrennpunkt König-Wilhelm-Straße realisiert worden sind, sind die Anwohner noch immer vom Lärm geplagt. Deshalb sollte in dieser Straße eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h vorgenommen werden. Da auf einer langen Strecke der Straße keine andere einmündet, sollte eine auf „Grüne-Welle-30“ ausgelegte Ampel im Zwischenbereich für eine Einhaltung dieser Geschwindigkeitsbeschränkung sorgen.</p> <p>Auffallend ist, dass bei den Einzelmaßnahmen z.B. die Olgastraße und die Blaubeurer Straße nicht erwähnt werden. An diesen Straßen befinden sich überwiegend gewerbliche Nutzungen, in den allerdings auch Menschen beschäftigt sind. Trotzdem bedarf es des Schutzes der Menschen, die dort wohnen. Entsprechende Maßnahmen sollten ergänzt werden.</p>	<p>Eine schallschutzrelevante Wirkung im Sinne der Lärmaktionsplanung wurde gutachterlich lediglich für den Nachtzeitraum ermittelt. Tempo 30 kann jedoch auf der Karlstraße auf Grund der Klassifizierung als Bundesstraße nicht festgesetzt werden.</p> <p>Eine schallschutzrelevante Wirkung im Sinne der Lärmaktionsplanung wurde gutachterlich lediglich für den Nachtzeitraum ermittelt. Tempo 30 kann jedoch auf der König-Wilhelm-Straße auf Grund der Klassifizierung als Landesstraße nicht festgesetzt werden.</p> <p>Diese Straßenabschnitte sind gutachterlich nicht als Lärmbrennpunkte bewertet worden. Dennoch treten auch in diesen Straßen (und weiteren, z.B. Wagnerstraße) Überschreitungen der so genannten Auslösewerte (70/ 60 dB(A)) auf. Es kann auch hier z.B. durch die Umsetzung der Maßnahme 3 des Lärmaktionsplans (Schallschutzfensterprogramm) zu deutlichen Verbesserungen der Lärmsituation für die betroffenen Einwohner kommen.</p>
<p><u>2. SWU Energie GmbH, Schreiben vom 30.10.2008 (Anlage 1.5)</u></p> <p>Die SWU Energie teilen folgendes mit. Derzeit ist von punktuellen Maßnahmen im Netzbereich für Strom, Erdgas und Trinkwasser auszugehen. Eine konkrete und verbindliche Aussage ist der SWU Energie allerdings erst nach Vorlage von detaillierten Planunterlagen (Ausführungspläne) möglich. Es wird deshalb darum gebeten, die SWU Energie frühestmöglich in weitere Abläufe einzubeziehen.</p>	<p>Die Stadtwerke Ulm/ Neu-Ulm GmbH werden bei entsprechenden Planungen weiterhin beteiligt.</p>
<p><u>3. Industrie- und Handelskammer Ulm, Schreiben vom 28.10.2008 (Anlage 1.6)</u></p> <p>Bewertung der Einzelmaßnahmen:</p> <p>Die geplante Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (M1) muss unter Berücksichtigung eines „fließenden Verkehrs“ auf den Hauptstraßen und unbehinderten Zugangs zu den Gewerbebetrieben erfolgen.</p> <p>Die Maßnahme 2 bezieht sich auf die Einrichtung einer Versuchsstrecke mit lärminderndem Fahrbahnbelag außerhalb der Kernstadt in Mähringen. Dies ist insofern nicht sinnvoll, als dort gewonnene Erkenntnisse nicht auf innerstädtische Hauptstraßen und Gebäudesituationen übertragen werden können. Der vom Fachbereichsausschuss beschlossene Auftrag, eine innerstädtische Referenzstrecke zu suchen, ist ebenso ungeeignet, da es bereits Erfahrungen gibt, dass Flüsterasphalt nur dort sinnvoll aufzubringen ist, wo keine Versorgungsleitungen unter der Fahrbahnoberfläche liegen.</p> <p>Der Maßnahme 3 – Schallschutzförderprogramm – kann zugestimmt werden.</p> <p>Das selektive Durchgangsverbot (M 4.1) für Lkw über 3,5 t zwischen der A 7 und A 8 ist eine alte Forderung der IHK und wird voll unterstützt.</p> <p>Dem Umbau des Söflinger Kreisels (M 4.2) steht von Seiten der IHK nichts entgegen, sofern die Machbarkeitsstudie eine vernünftige Kosten-/ Nutzenrelation aufweist.</p>	<p>Der fließende Verkehr und der unbehinderte Zugang zu Gewerbebetrieben ist in Ulm für alle Verkehrsarten eine seit langem bestehende Planungsmaxime.</p> <p>Um weitere Abschnitte in der Innenstadt zu ermitteln, auf denen Flüsterasphalt aufgebracht werden kann, soll zunächst die Referenzstrecke in Mähringen umgesetzt werden und die Wirkungen und das Materialverhalten des Flüsterasphalts im laufenden Betrieb untersucht werden. Erst nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse ist es auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll, andere Bereiche im Stadtgebiet/ Innenstadt zu untersuchen und ggf. umzusetzen. Die bestehenden Restriktionen sind der Stadt Ulm bekannt (siehe Entwurf Lärmaktionsplan vom 27.08.2008, Maßnahme 2).</p> <p>Die Untersuchung und Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit ist Grundvoraussetzung bei der Projektierung einer solchen Maßnahme. als erster Schritt schlägt der Lärmaktionsplan deshalb eine Machbarkeitsstudie vor.</p>

<p>Den Lärmschutzwänden (M 4.3), als Beitrag zum aktiven Lärmschutz entlang der B 10 wird zugestimmt.</p> <p>Der Umbau der Karlstraße (M 5) muss so erfolgen, dass der Zugang zur Innenstadt und zu den Unternehmen durch geeignete Maßnahmen (z.B. Abbiegespuren) ungehindert erfolgen kann.</p> <p>Der vom Fachbereichsausschuss beschlossene Auftrag, die Einführung von Tempo-30-Zonen nachts in Hauptverkehrsstraßen – auch versuchsweise – zu überprüfen, wird abgelehnt. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen.</p> <p>Weitere Forderungen: Zinglerstraße für LKW und Busse sperren: Die als Lärmbrennpunkt in Ulm festgestellte Zinglerstraße kann sofort eine Entlastung durch ein Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t (Anlieger frei) zwischen Bismarkring und Neue Straße erfahren. Der Bus-Linienverkehr kann über die Busspur der SWU (Straßenbahntrasse) geführt werden. Mit dieser Maßnahme wird gleichzeitig die Feinstaubbelastung reduziert.</p> <p>Verkehrslaitsysteme überprüfen und optimieren: Die Möglichkeiten intelligenter Verkehrslaitsysteme müssen im Bereich der Lärmbrennpunkte genutzt werden. Eine nachfrageabhängige Steuerung der Verkehrsabläufe reduziert die Stauhäufigkeit und mindert so die Lärmemissionen. Nach Auffassung der IHK Ulm besteht u.a. im Bereich der Schaltung der Lichtsignalanlagen im Innenstadtbereich von Ulm Verbesserungsbedarf. Die Maßnahmen an der Karlstraße haben gezeigt, dass eine Überprüfung und evtl. Änderung der Schaltungen zu einer Optimierung des Verkehrsflusses beitragen können. Dies ist gerade auch aus Umweltaspekten zu begrüßen. Projekte aus anderen Städten, wie z.B. Ingolstadt und Hamburg zeigen, dass neuere technische Entwicklungen gute Ansatzpunkte bieten. Die IHK Ulm wäre gerne bereit, sich an etwaigen Projekten zu einer Optimierung des Verkehrsflusses zu beteiligen.</p>	<p>Die Karlsstraße stellt eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar und ist als Bundesstraße (B 19) zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs bestimmt. Die geplanten Umbaumaßnahmen werden diesem Umstand Rechnung tragen. Die verkehrliche Funktion der Karlstraße und deren Erschließungsfunktion für die angrenzenden Siedlungsbereiche werden bei der verkehrsplanerischen Dimensionierung zu Grunde gelegt.</p> <p>Kunden und Lieferverkehr werden daher auch nach dem erfolgten Umbau ungehindert und ohne Beeinträchtigungen zur Brauerei gelangen können.</p> <p>Die Höhere Straßenverkehrsbehörde wurde hierzu im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Die Anordnung von Tempo 30 auf klassifizierten Bundes- und Landesstraßen ist demnach – auch versuchsweise – ausnahmslos unzulässig. Da die drei gutachterlich vorgeschlagenen Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße und König-Wilhelm-Straße entweder als Bundes- oder Landesstraße klassifiziert sind, kommt die Einrichtung einer Tempo-30-Zone nachts auf einer Hauptverkehrsstraße derzeit nicht in Frage.</p> <p>Die versuchsweise Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer der drei Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße oder König-Wilhelm-Straße wird dennoch in den Lärmaktionsplan als Maßnahme Nr. 7 aufgenommen, um den Willen der Stadt Ulm zu dokumentieren. Es erfolgt ein Hinweis, dass die zuständige Behörde diese Maßnahme derzeit ablehnt.</p> <p>Die Zinglerstraße ist als Bundesstraße klassifiziert. Ein Durchfahrtsverbot für Lkw ab 3,5 t würde – abgesehen von der Zustimmungsbedürftigkeit der Höheren Straßenverkehrsbehörde - lediglich zu einer Verlagerung des Problems auf andere Hauptverkehrsstraßen und zu einer dortigen Mehrbelastung führen. Der SWU-Busverkehr wird bereits heute über die Straßenbahntrasse geführt. Weitere Kapazitäten sind nicht vorhanden. Die Forderungen werden daher zurückgewiesen.</p> <p>Über den Verkehrsrechner der Stadt Ulm werden derzeit ca. 69 Signalanlagen verkehrsabhängig geregelt. Es ist beschlossen worden, den bestehenden Verkehrsrechner gegen einen modernen und noch leistungsfähigeren auszutauschen. Nach Installation des neuen Verkehrsrechners voraussichtlich im Jahr 2009 können durch die höhere Leistungsfähigkeit weitere Lichtsignalanlagen angeschlossen werden (z.B. im Rahmen der Verlängerung der Straßenbahnlinie 1) Das Verkehrsleitmanagement der Stadt Ulm kann durch die sich hierdurch ergebenden neuen technischen Möglichkeiten - wie z.B. eine Netzsteuerung, Verkehrsmanagement, Verkehrslaitsystem, Umweltdatenmanagement - erweitert werden.</p>
<p><u>4. Handwerkskammer Ulm, Schreiben vom 27.10.2008 (Anlage 1.7)</u></p> <p>Maßnahme 1 – Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans Nur wenn sich die Stadt als Ziel setzt, vorrangig den Gesundheitsschutz der Bürger vor den Individualverkehr zu stellen, wird sich hier nachhaltig auch eine Lärminderung durch eine Reduzierung des Verkehrs ergeben. Der Individualverkehr muss durch beschränkende Maßnahmen so geleitet werden, dass nur noch der wirklich zwingend notwendige Verkehr in der Stadt</p>	<p>Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) basiert auf den Zielen des VEP 95. Diese haben heute unverändert Gültigkeit :</p> <ul style="list-style-type: none">- Minimierung von Umweltbelastung und Maximierung der Stadtqualität- Verringerung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Verlagerung zugunsten des öffentlichen

<p>stattfindet. Der ÖPNV muss so gestaltet sein, dass auch ein zeitlicher Vorteil durch den ÖPNV gegeben ist. Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans sollte dementsprechend fortgeschrieben werden.</p> <p>Maßnahme 2 – Flüsterasphalt Die geplante Versuchsstrecke in Mähringen ist nicht sinnvoll, da die gewonnenen Erfahrungen nicht direkt auf die Innenstadt übertragbar sind. Weiterhin vermindert Flüsterasphalt die Rollgeräusche der Reifen, die bei höheren Geschwindigkeiten höher sind als die Motorgeräusche. Ein sinnvoller Einsatz ist daher bei Geschwindigkeiten bis zu 50 km/ h im Stadtgebiet nicht sinnvoll. Weiterhin ist Flüsterasphalt vermutlich nur dort sinnvoll aufzubringen, wo keine Versorgungsleitungen unter der Fahrbahnoberfläche liegen.</p> <p>Maßnahme 3 – Schallschutzfensterprogramm Diese Maßnahme ist sinnvoll, um schnell betroffenen Bürgern eine wirksame Lärmentlastung (bei geschlossenen Fenstern) zukommen zu lassen. Das Schallschutzfensterprogramm sollte deshalb möglichst bald installiert werden.</p> <p>Maßnahme 4 – Lärmbrennpunkt B 10 Auch die Kreishandwerkskammer fordert schon seit längerem ein Durchfahrtsverbot für Lkw auf der B 10. Dem Umbau des Söflinger Kreisels stehen keine Bedenken entgegen, sofern sich eine vernünftige Kosten-Nutzenrelation ergibt. Zu den geplanten Lärmschutzwänden entlang der B 10 ist ebenso nichts einzuwenden.</p> <p>Maßnahme 5 – Lärmbrennpunkt Karlstraße Die Vergrößerung des Abstandes der südlichen Bebauung zum Fahrbahnrand kann laut schalltechnischer Untersuchung eine Pegelentlastung um 2-3 dB(A) für einige Gebäude am südlichen Straßenrand bringen. Neben einer Aufwertung des Straßenraums wird die Pegelreduzierung – trotz der hohen Kosten – in Verbindung mit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/ h nachts als erforderlich angesehen, um die für die nördliche Bebauung errechnete geringfügige Erhöhung um ca. 1 dB(A) zu kompensieren. Tempo 30 muss jedoch nachhaltig und dauerhaft kontrolliert werden, da sonst keine lärmindernde Wirkung zu verzeichnen sein wird und nur Kosten entstehen.</p> <p>Die vom Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 23.09.2008 beschlossene Ergänzung zum Aktionsplan, dass versuchsweise bei einer Hauptverkehrsstraße nachts eine „Tempo-30-Zone“ eingerichtet wird, mit dem Ziel, auf allen Hauptverkehrsstraßen nachts Tempo-30 einzuführen, kann aus Sicht der Handwerkskammer nicht unterstützt werden. Geschwindigkeitsbeschränkungen auf internen städtischen Hauptverkehrsstraßen stehen der besonderen Verkehrsfunktion dieser Straßen entgegen (siehe Lärmschutz-Richtlinien-StV). Allerdings wäre auf den Abschnitten Zinglerstraße und König-Wilhelm-Straße, die vom Gutachter berechneten Pegelreduzierungen bis zu 3 dB(A) durchaus wünschenswert. Allerdings ist der Pegel stark abhängig vom Lkw-Anteil, der in den Unterlagen nicht näher beschrieben ist. Hier wären noch genauere Untersuchungen erforderlich. Jedoch ist nochmals zu hinterfragen, wie eine Umsetzung mit tatsächlicher Reduzierung des Fahrverkehrs auf 30 km/ h dauerhaft erreicht werden soll.</p> <p>Es wird daher die Notwendigkeit gesehen, weitere, in der</p>	<p>Personennahverkehrs (ÖPNV), der Radfahrer und der Fußgänger</p> <ul style="list-style-type: none">- Stadtverträgliche Abwicklung des Motorisierten Individualverkehrs- Sicherstellung des Wirtschaftsverkehrs- Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs- Integration der ÖPNV-Systeme Straßenbahn, Bus und Bundesbahn- Stufenweiser Ausbau des ÖPNV <p>Um weitere Abschnitte in der Innenstadt zu ermitteln, auf denen Flüsterasphalt aufgebracht werden kann, soll zunächst die Referenzstrecke in Mähringen umgesetzt werden und die Wirkungen und das Materialverhalten des Flüsterasphalts im laufenden Betrieb untersucht werden. Erst nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse ist es auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvoll, andere Bereiche im Stadtgebiet/ Innenstadt zu untersuchen und ggf. umzusetzen. Die bestehenden Restriktionen sind der Stadt Ulm bekannt (siehe Entwurf Lärmaktionsplan, Maßnahme 2).</p> <p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Untersuchung und Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit ist Grundvoraussetzung bei der Projektierung einer solchen Maßnahme. als erster Schritt schlägt der Lärmaktionsplan deshalb eine Machbarkeitsstudie vor.</p> <p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Höhere Straßenverkehrsbehörde wurde hierzu im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Die Anordnung von Tempo 30 auf klassifizierten Bundes- und Landesstraßen ist demnach – auch versuchsweise – ausnahmslos unzulässig. Da die drei gutachterlich vorgeschlagenen Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße und König-Wilhelm-Straße entweder als Bundes- oder Landesstraße klassifiziert sind, kommt die Einrichtung einer Tempo-30-Zone nachts auf einer Hauptverkehrsstraße derzeit nicht in Frage.</p> <p>Die versuchsweise Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer der drei Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße oder König-Wilhelm-Straße wird dennoch in den Lärmaktionsplan als Maßnahme Nr. 7 aufgenommen, um den Willen der Stadt Ulm zu dokumentieren. Es erfolgt ein Hinweis, dass die zuständige Behörde diese Maßnahme derzeit ablehnt.</p> <p>Der Lkw-Anteil wurde im Rahmen der Untersuchungen</p>
---	---

<p>schalltechnischen Untersuchung angegebene Maßnahmen, noch verstärkt in den Umsetzungsprozess zur Lärminderung mit einzubeziehen. Z.B. die Verstärkung des Verkehrs durch „grüne Welle“, Kreisverkehr, Sanierung defekter Fahrbahnbeläge oder auch die Stärkung des ÖPNV.</p> <p>Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans muss auch auf weitere Lärmbrennpunkte in der Stadt eingegangen werden, die aus den Lärmkarten durchaus ersichtlich sind. Da Lärminderung primär bei den Emissionen an der Quelle angesetzt werden soll, ist es nachdrücklicher Wunsch, den nicht zwingend notwendigen Individualverkehr aus der Stadt herauszuhalten. Hierzu können verkehrslenkende, verkehrsberuhigende Maßnahmen oder aber auch die Attraktivierung von Alternativen zum Individualverkehr hergestellt werden.</p> <p>Die in der schalltechnischen Untersuchung vorgeschlagene Maßnahme „Betrieb eines Lärmüberwachungssystems“ wird für nicht erforderlich angesehen. Eine Lärminderung des Straßenverkehrs kann durch Verkehrszählungen einfach berechnet und nachgewiesen werden. Dagegen wäre ein Lärmüberwachungssystem mit seinen Ergebnissen nicht direkt vergleichbar mit den nun gemachten Untersuchungen, die auf Rechenmodelle und Verkehrszählungen gestützt sind.</p> <p>Insgesamt werden die Maßnahmen zur Lärmreduzierung für erforderlich angesehen, um dem Gesundheitsschutz betroffener Bewohner der Innenstadt mehr Gewicht zu geben. Einige der gemachten Maßnahmen und Vorschläge im Lärmaktionsplan haben durchaus das Potenzial, um eine Lärminderung in kurz- bis mittelfristiger Zeit zu erreichen. Nichts desto trotz müssen alle Maßnahmen unter einem entsprechenden Kosten-Nutzen-Verhältnis gesehen werden.</p>	<p>berücksichtigt. Grundlage der schallgutachterlichen Untersuchungen ist eine Verkehrsgutachten der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen vom 20.09.07/ 22.04.08 mit Angaben zu Verkehrsmengen, Lkw-Anteilen und Geschwindigkeiten.</p> <p>Diese Maßnahmen werden kontinuierlich durch die Stadt Ulm im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten umgesetzt.</p> <p>Neben den benannten Lärmbrennpunkten gibt es noch weitere Straßenabschnitten, bei den Pegelüberschreitungen (70 dB(A)/ 60 dB(A)) festgestellt werden. Die im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen (z.B. Schallschutzfensterprogramm) gelten ebenso für diese Bereiche.</p> <p>Die Stadt Ulm hält diese Maßnahme ebenfalls nicht für erforderlich. Sie ist deshalb nicht Gegenstand des Lärmaktionsplans.</p>
<p><u>5. Regionalverband Donau-Iller, Schreiben vom 29.10.2008 (Anlage 1.8)</u></p> <p>Die Geschäftsstelle des Regionalverbandes begrüßt die beabsichtigte Aufstellung des Lärmaktionsplans und erhebt gegen die vorgeschlagenen Maßnahmen keine Bedenken.</p>	<p>Die Stadt Ulm begrüßt die positive Stellungnahme.</p>
<p><u>6. Deutsche Bahn AG, Schreiben vom 23.10.2008 (Anlage 1.9)</u></p> <p>Für die Lärmkartierung der Eisenbahnstrecken ist das Eisenbahn-Bundesamt zuständig.</p> <p>Ulm ist im Lärmsanierungsprogramm an Schienenwegen enthalten. Die DB Projekt Bau ist mit der Stadt Ulm in Abstimmung, welche Maßnahmen aus dem Programm umgesetzt werden.</p> <p>Sollten bahneigene Flächen in Anspruch genommen werden, muss dies im Einzelfall geprüft werden.</p> <p>Die Verringerung der zul. Gesamtgewichte der Lkw auf 3,5 t in der Verbindung A7-A8 darf nicht zu Lasten der Industriegebiete und/ oder der DB-Anlieferer gehen. Die Ausnahme „Anlieger frei“ muss möglich sein.</p>	<p>Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.</p> <p>Bei dieser straßenverkehrsrechtlichen Anordnung soll der Durchgangsverkehr durch entsprechende Beschilderung über die A 8 und A 7 geleitet werden. Da der Anliegerverkehr nicht unter diese Regelung fallen wird, wird dieser nicht beschränkt.</p>
<p><u>7. Regierungspräsidium Tübingen – Höhere Straßenverkehrsbehörde, Schreiben vom 01.10.2008 (Anlage 1.10)</u></p> <p>Die Zulässigkeit von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung ergibt sich aus § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO i.V.m. den Lärmschutz-Richtlinien-StV des Bundes. Verkehrsbeschränkende Maßnahmen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkungen, Verkehrsverbote) kommen</p>	<p>Für die für eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/ h im Nachtzeitraum im Stadtgebiet in Frage kommenden Straßenabschnitte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zinglerstraße (zwischen Hasslerstraße im Westen und Zinglerbrücke im Osten)

<p>allenfalls dann in Betracht, wenn aufgrund der Verkehrsbelastung der vorhandene Lärmpegel die Lärmrichtwerte (60 dB(A) nachts bzw. 70 dB(A) tags) der anzuwendenden Lärmschutz-Richtlinien-StV überschreitet, die Maßnahme eine Minderung des Lärmpegels um mindestens 3 dB(A) bewirkt und die Gesamtproblematik nicht etwa durch Verlagerung von Verkehrsströmen lediglich auf andere Straßen verteilt wird sowie der Verkehrsfluss unter Berücksichtigung der Bedeutung der Straße nicht beeinträchtigt wird. Die im Lärmaktionsplan vorgesehenen Maßnahmen müssen rechtlich und tatsächlich umsetzbar, die Umsetzung der Maßnahmen muss zumutbar sein. Sie scheiden dort aus, wo sie mit der Rechtsetzung des Verordnungsgebers kollidieren oder sich die Verhältnisse nur um den Preis von Unzulänglichkeiten an anderer Stelle verbessern könnten, die im Ergebnis zu einer verschlechterten Gesamtbilanz führen, etwa weil sie die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs in nicht hinnehmbarer Weise beeinträchtigen oder im Hinblick auf eintretende Änderungen von Verkehrsströmen noch gravierendere Lärmbeeinträchtigungen von Anliegern anderer Straßen zur Folge haben. Eine Überschreitung der Lärmrichtwerte andernorts durch Verlagerungen ist generell, eine erhebliche Verschlechterung der Lärmsituation andernorts ist grundsätzlich nicht hinzunehmen.</p> <p>Bei der Würdigung, ob straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen aus Lärmschutzgründen in Betracht kommen, ist im Übrigen nicht nur auf die Höhe der jeweiligen Lärmimmissionen, sondern auf alle sonstigen Umstände einzugehen. Im Rahmen der Abwägung, ob eine verkehrsrechtliche Maßnahme in Betracht kommt, ist neben dem Grad der Beeinträchtigung und der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebietes auch die Funktion der jeweiligen Straße zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die Bedeutung von Landes- und vor allem Bundesstraßen in ihrer gewidmeten Funktion als infrastrukturell wichtige Verkehrsadern, die der Aufnahme des weiträumigen Verkehrs bestimmt sind, wäre unabhängig davon, dass Lärmimmissionen ohnehin regelmäßig nicht unzumutbar sein dürften, verkehrsbeschränkende Maßnahmen aus Lärmschutzgründen bei Abwägung aller widerstreitenden Interessen in aller Regel auch nicht verhältnismäßig.</p> <p>Die Einrichtung einer Tempo-30-Zone ist auf einer Bundesstraße – auch nicht versuchsweise – ausnahmslos unzulässig (vgl. § 45 Abs. 2 c Satz 2 StVO).</p> <p>Auch das im Rahmen der Lärmaktionsplanung vorgesehene Durchgangsverbot für Lkw über 3,5 t zwischen A 8 (AS Ulm-West) und A 7 (AS Hittistetten) dürfte unter Lärmgesichtspunkten unzulässig sein. Allerdings ist diese Maßnahme im Luftreinhalteplan für die Stadt Ulm vorgesehen, der vom Regierungspräsidium am 15.05.2008 verabschiedet wurde. Die entsprechende Umsetzung dieser Maßnahme soll bis zum Jahresende abgeschlossen sein.</p>	<ul style="list-style-type: none">- Karlstraße (zwischen Neutorstraße im Westen und Frauenstraße im Osten)- König-Wilhelm-Straße (zwischen Wielandstraße im Süden und Schulinstraße im Norden) <p>wurden gutachterlich die erzielbaren Verbesserungen ermittelt. Die Pegelminderung würde bei diesen 3 Straßenabschnitten bei jeweils ca. 3 dB(A) für die betroffenen Anwohner liegen. Diese Minderung entspricht den Vorgaben der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm - Lärmschutz-Richtlinien-StV, Ziffer 2.3. Die Stadt Ulm ist daher der Auffassung, dass einer versuchsweisen Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer dieser Straßenabschnitte nichts im Wege stünde, wenn diese Straßen nicht als Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes- oder Landesstraßen) klassifiziert wären.</p> <p>Da die zuständige Straßenverkehrsbehörde von der Lärmschutz-Richtlinien-StV, Ziffer 3.3, jedoch keine Ausnahme zulässt (keine Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Bundes- oder Landesstraßen), wird auf der Grundlage der Sitzungsergebnisse des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 23.09.2008 dieser ergänzende Beschluss zwar als Maßnahme (mit einem Hinweis auf die Entscheidung der Behörde) in den Lärmaktionsplan aufgenommen und somit dokumentiert. Die Maßnahme kann derzeit jedoch auf Grund des ablehnenden Erlasses der Höheren Straßenverkehrsbehörde nicht umgesetzt werden.</p> <p>Die Stadt Ulm ist der Auffassung, dass diese Maßnahme auf Grund der gutachterlichen Ergebnisse des Lärmaktionsplans entlang der B 10 gerechtfertigt ist. Es handelt sich um eine verkehrslenkende Maßnahme im Sinne der Lärmschutz-Richtlinien-StV, Ziffer 3.1, die die bestehende Wegweisung auf der BAB 8 entsprechend unterstützt. Der Anliegerverkehr ist hiervon nicht betroffen. Die Maßnahme 4.1 „Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8“ bleibt Bestandteil des Lärmaktionsplans.</p>
<p><u>8. Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 29.09.2008 (Anlage 1.11)</u></p> <p>Gem. § § 47 e Abs. 3 BImSchG ist das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen von Eisenbahnen des Bundes. Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung sind die Gemeinden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber nicht vorgesehen.</p> <p>Nicht ganz korrekt ist die Aussage im Lärmaktionsplan, dass für die Haupteisenbahnstrecken noch keine Kartierungsergebnisse vorlägen. Zutreffend ist, dass im Stadtgebiet von Ulm etwa 1 km Strecke noch nicht kartiert ist. Dies betrifft hauptsächlich den Bereich des Hauptbahnhofes bis zur Donaubrücke, nördlich des</p>	<p>Die rechtlichen Zusammenhänge sind der Stadt Ulm bekannt.</p> <p>Bei Vorliegen der Ergebnisse der Lärmkartierung an Haupteisenbahnstrecken werden diese einer Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu Grunde gelegt.</p>

Hauptbahnhofs ist die Kartierung erfolgt. Hintergrund dessen ist, dass der besagte Abschnitt erst mit dem Umstellen des Bezugsfahrplans (Fahrplan 2007 / 2008 der DB AG) als kartierungspflichtig identifiziert worden ist. Diese Abschnitte können erst in einem zweiten Schritt bearbeitet werden. Mit der Fertigstellung der Kartierung ist im Januar 2009 zu rechnen.	
---	--

Auf Grund der oben aufgeführten Stellungnahmen werden keine Änderungen des Lärmaktionsplans vorgeschlagen.

5 Prüfaufträge des Fachbereichsausschusses vom 23.09.2008

Die ergänzenden Beschlüsse des Fachbereichsausschusses wurden zwischenzeitlich durch die Verwaltung wie folgt geprüft und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet:

1. in der Innenstadt zu untersuchen, wo es auf einer Hauptverkehrsstraße möglich ist, Flüsterasphalt aufzubringen:

In der Innenstadt gibt es 5 Hauptverkehrsstraßenzüge (Lärmbrennpunkte), die sich aus Lärmgesichtspunkten grundsätzlich für das Aufbringen von Flüsterasphalt eignen würden. Hierbei sind jedoch eine Vielzahl von ingenieurtechnischen Restriktionen zu beachten. Zudem sollte aus wirtschaftlichen Gründen der Austausch des Belags nur dort erfolgen, wo er ohnehin erforderlich ist. Straßenbauarbeiten an der Asphaltdecke sollten für einen längeren Zeitraum ausgeschlossen werden können, da ein Aufbrechen die lärmindernde Wirkung des Flüsterasphalts zu Nichte macht.

Nach eingehender Prüfung der o.g. Straßenabschnitte eignet sich derzeit nur die Karlstraße für das Aufbringen von Flüsterasphalt. Zum Einen ist der verkehrstechnische und städtebauliche Umbau bereits in Planung und zum Anderen sollen bei dieser Gelegenheit alle technischen Infrastrukturleitungen erneuert werden. Diese können entsprechend den erforderlich werdenden straßenbautechnischen Anforderungen neu verlegt werden. Es ist davon auszugehen, dass Straßenbauarbeiten in der Karlstraße auf längere Sicht nicht erforderlich sein werden.

Den durch Flüsterasphalt erzielbaren deutlichen Verbesserungen der Lärmsituation sind die entstehenden höheren Investitions- und Unterhaltskosten gegenüber zu stellen. Diese ergeben sich aus folgenden Gründen:

- durchlaufende, beidseitige Entwässerungsrinnen erforderlich
- Präziser Einbau des Straßenunterbaus
- Aufwändiges Asphaltierungsverfahren
- Höhere Reinigungskosten, da sich sonst die Poren zusetzen (Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit)

Die Mehrkosten im Bereich der Karlstraße für die einmalige Herstellung des Flüsterasphalts belaufen sich bei einer Gesamtstrecke von ca. 1.100 m auf ca. 450.000 €. Hinzu kommen erhöhte Unterhaltskosten (z.B. zusätzliche jährliche Reinigungskosten von ca. 8.000 €).

Das Thema Flüsterasphalt in der Innenstadt wird als Ergänzung der Maßnahme Nr. 5 in den Lärmaktionsplan aufgenommen.

2. auf die neue Erschließung des Wohnquartiers "Blumenscheinweg/westl. Bleichstraße" von der Blaubeurer Straße zu verzichten:

Der schalltechnische Nutzen einer Lärmschutzwand in Höhe des Wohnquartiers "Blumenscheinweg/westl. Bleichstraße" ist im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung

auch ohne die neue Erschließung von der Blaubeurer Straße untersucht worden. Auch mit den dadurch bedingten Öffnungen in der Lärmschutzwand ist gutachterlich ein effektiver Lärmschutz nachgewiesen worden. Durch die Lärmschutzmaßnahmen können in diesem Abschnitt die Anwohner – auch ohne die neue Erschließung – deutlich entlastet werden (vgl. hierzu auch Ziffer 6 und die Anlagen 4.1 bis 4.3).

Die Maßnahme 4.3 „Lärmschutzwände an der B 10“ wird im Lärmaktionsplan entsprechend angepasst.

3. mit der höheren Straßenbehörde zu klären, ob es möglich ist, versuchsweise bei einer Hauptverkehrsstraße (z.B. Karlstraße) nachts eine Tempo-30-Zone einzurichten:

Die Höhere Straßenverkehrsbehörde wurde hierzu im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten. Die Anordnung von Tempo 30 auf klassifizierten Bundes- und Landesstraßen ist demnach – auch versuchsweise – ausnahmslos unzulässig (vgl. hierzu auch Anlage 1.5). Da die drei gutachterlich vorgeschlagenen Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße und König-Wilhelm-Straße entweder als Bundes- oder Landesstraße klassifiziert sind, kommt die Einrichtung einer Tempo-30-Zone nachts auf einer Hauptverkehrsstraße derzeit nicht in Frage.

Die versuchsweise Einrichtung einer Tempo-30-Zone auf einer der drei Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße oder König-Wilhelm-Straße wird dennoch in den Lärmaktionsplan als Maßnahme Nr. 6 aufgenommen, um den Willen der Stadt Ulm zu dokumentieren. Es erfolgt ein Hinweis, dass die zuständige Behörde diese Maßnahme derzeit ablehnt.

6 Antrag Nr. 155/08 vom 05.11.2008 der FWG/FDP-Fraktionsgemeinschaft

Die FWG/FDP-Fraktion hat beantragt zu prüfen, welche Veränderungen sich hinsichtlich des Lärmschutzes ergeben:

- wenn die Lärmschutzwand durchgehend ist
- wenn die Lärmschutzwand durch den Blumenscheinweg geöffnet ist.

Im Lichte dieser Ergebnisse soll nochmals über eine alternative Zufahrtsregelung für dieses Gebiet beraten werden. Der Antrag ist der Drucksache als Anlage 3 beigefügt.

Bewertung der Verwaltung:

Folgende drei Szenarien wurden im Rahmen der „Schalltechnischen Bewertung Lärmschutz B 10“ untersucht:

- **Status Quo** (ohne Lärmschutzwände)
- **Planfall 1** (Lärmschutz ohne neue Erschließung über Blaubeurer Straße und mit offener Lärmschutzwand in Höhe Bleichstraße/ Blumenscheinweg)
- **Planfall 2** (Lärmschutz mit neuer Erschließung über Blaubeurer Straße und Schließung der Lärmschutzwand in Höhe Bleichstraße/ Blumenscheinweg)

Die unterschiedliche Schallausbreitung kann für den kritischen Nachtzeitraum den beigefügten Lärmkarten - Anlagen 4.1 bis 4.3 - entnommen werden.

Die so genannten Auslösewerte (70/60 dB(A) tags (L_{DEN})/ nachts (L_{Night})) werden nur beim Status Quo überschritten. Hier ist im Nachtzeitraum ein Anwohner (Blumenscheinweg 1) mit 60 dB(A) betroffen. Für den Tagzeitraum werden die Werte knapp unterschritten (s.u.).

An diesem lautesten, bewohnten Immissionspunkt (Blumenscheinweg 1) ergeben sich für die drei Szenarien folgende Lärmpegel. Hier macht es keinen Unterschied, ob die Lärmschutzwand offen oder geschlossen ist.

	L _{DEN} in dB(A)	L _{Night} in dB(A)
ohne Wand	69	60
Wand offen	66	57
Wand geschlossen	66	57

Nimmt man für das gesamte Wohngebiet Blumenscheinweg/ Bleichstraße die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als Orientierungshilfe, so ergibt sich für die Zahl der betroffenen Menschen bei geschlossener und unterbrochener Lärmschutzwand kein wesentlicher Unterschied:

Tagzeitraum (Lärmpegel > 59 dB(A)):

Betroffene - ohne Wand: 21
 Betroffene - Wand offen: 8
 Betroffene - Wand geschlossen 8

Nachtzeitraum (Lärmpegel > 49 dB(A)):

Betroffene - ohne Wand: 29
 Betroffene - Wand offen: 11
 Betroffene - Wand geschlossen 8

Drei weitere, direkt an der B 10 gelegene Gebäude (Bleichstraße 30, 31, 32), sind derzeit nicht bewohnt. Die hier ausgeübte gewerbliche Nutzung (Büro/ Dienstleistung) erfordert im Nachtzeitraum keinen Schallschutz. Tagsüber werden in beiden Planfällen die Auslösewerte nicht überschritten.

Entsprechend der planerischen Intention dienen die geplanten Lärmschutzwände insb. auch dem Schutz der öffentlichen und privaten Freiräume. Diese werden bei beiden Planfällen effektiv vor Lärm geschützt.

7 Kosten und Finanzierung des Lärmaktionsplans

Für die Vorbereitung des Lärmaktionsplanes fallen für die externen Gutachten Kosten in Höhe von 53.000 € an. Diese werden vom Land gemäß Zuwendungsbescheid des Umweltministeriums vom 21.12.2007 in voller Höhe gefördert.

In der folgenden Tabelle ist das Maßnahmenpaket mit den Prioritäten und ganz groben Kostenannahmen auf aktueller Basis zusammenfassend dargestellt.

Maßnahme		Kurzfristige Maßnahme	Mittelfristige Maßnahme	Langfristige Maßnahme	Kostenannahme
1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	x			160.000 €
2	Flüsterasphalt (Versuchsstrecke Talstraße, K 9912 bei Mähringen)		x		200.000 €
3	Schallschutzfensterprogramm (Fördermittel)	x	x		300.000 €
4	Lärmbrennpunkt B 10				
4.1	Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8	x			10.000 €
4.2	Umbau des Söflinger Kreisels				
	- Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Tunnels und Umgestaltung des Söflinger Kreisels		x		12 bis 14 Mio. € (GD 240/07)
	- Realisierung			x	

