

Sachbearbeitung	SUB - Stadtplanung, Umwelt und Baurecht		
Datum	23.10.2014		
Geschäftszeichen	SUB II - Wil		
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 25.11.2014	TOP
Behandlung	öffentlich		GD 413/14

---

**Betreff:** Umgebungslärmrichtlinie - Lärmaktionsplan und Kommunales Lärmschutzprogramm  
1. Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans  
- Behandlung der Stellungnahmen  
- Beschluss  
2. 5. Zwischenbericht zum Stand der Umsetzung der Maßnahmen

**Anlagen:**

11	Mehrfertigungen der Stellungnahmen von Behörden	(Anlage 1.1-1.11)
1	Lärmaktionsplan Ulm, 2. Fortschreibung vom 14.04.2014	(Anlage 2)
1	Übersichtsplan über die Straßenabschnitte für Tempo 30 nachts	(Anlage 3)
1	Schalltechnische Untersuchung – Ausweisung von Tempo 30-Bereichen	(Anlage 4)
1	Überprüfung der Lärmsituation in der Münchner Straße	(Anlage 5)

**Antrag:**

1. Die zum Entwurf des Lärmaktionsplans in der Fassung vom 14.04.2014 vorgebrachten Stellungnahmen in der von der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht vorgeschlagenen Art und Weise zu behandeln.
2. Den Lärmaktionsplan in der Fassung vom 14.04.2014 zu beschließen.
3. Den 5. Zwischenbericht zur Kenntnis zu nehmen.

Jescheck

---

Genehmigt:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
<u>BD, BM 3, C3, OB, VGV</u>	Eingang OB/G _____
_____	Versand an GR _____
_____	Niederschrift § _____
_____	Anlage Nr. _____

## Sachdarstellung:

### 1 Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Die Umgebungslärmrichtlinie und deren Umsetzung in nationales Recht verpflichtet die Stadt Ulm, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Auf Grundlage der Lärmkartierung für den Straßenverkehr, den Straßenbahnverkehr und der unter das Immissionsschutzrecht fallenden Gewerbe- und Industrieanlagen ist im Dezember 2008 vom Ulmer Gemeinderat der Lärmaktionsplan für Ulm beschlossen worden.

Lärmaktionspläne sind gem. § 47 d Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) alle fünf Jahre zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Der Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat in einer Sitzung vom 12.11.2013 die Überprüfung des Plans und die Beteiligung der Öffentlichkeit beschlossen.

Die Überprüfung und Fortschreibung des Ulmer Lärmaktionsplans bezog sich im Kern darauf, ob die Voraussetzungen vorliegen, auf weiteren Straßenabschnitten im Stadtgebiet aus Gründen des Lärmschutzes zukünftig Tempo 30 nachts auszuweisen.

Hierbei ist wie folgt vorgegangen worden:

1. Nochmalige Untersuchung der Lärmbrennpunkte „1. Kategorie – Lärmaktionsplan 2008“. Damals ist an 3 Lärmbrennpunkten (Am Bleicher Hag –Abschnitt zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg, Bismarkring/ Furttbachstraße und Zinglerstraße westlich der B 10) insbesondere auf Grund damals bestehender straßenverkehrstechnischer Bedenken seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde kein Tempo 30 ausgewiesen worden.
2. Untersuchung der Lärmbrennpunkte „2. Kategorie – Kommunales Lärmschutzprogramm“. Hier sind die Auslösewerte um 5 dB(A) gesenkt worden.
3. Untersuchung weiterer Abschnitte auf Grund vorliegender Beschwerden seitens der Bevölkerung.

Im Ergebnis ist eine Reduzierung der Geschwindigkeit für den Nachtzeitraum von 22:00 bis 06:00 Uhr auf den folgenden Straßenabschnitten geplant:

- Bismarkring/ Furttbachstraße
- Zinglerstraße (westlich der B 10 bis Einmündung Haßlerstraße)
- Bleicher Haag (von Einmündung Lehrer-Tal-Weg bis Mähringer Weg)
- Wagnerstraße (von Theodor-Heuss-Platz Richtung Osten)
- Söflinger Straße (von Theodor-Heuss-Platz Richtung Osten)
- Olgastraße (von Neutorstraße bis Willy-Brandt-Platz)
- Frauenstraße (ganztäglich)

Bereits umgesetzt ist Tempo 30 nachts auf der Zinglerstraße (östlicher der B 10), der Karlstraße und der König-Wilhelm-Straße

Zur weiteren Methodik und Untersuchungsumfang vgl. im Einzelnen die Ziffer 1 der Anlage 2 (Entwurf Fortschreibung Lärmaktionsplan).

## 2 Verfahrensübersicht

- a) Beschluss des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 12.11.2013 (GD 386/13) zur Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans gem. § 47 d Abs. 5 BImSchG.
- b) Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 16 vom 17.04.2014.

Auslegung des Entwurfs der 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans (Stand 14.04.2014) mit Anlagen im BürgerService Bauen der Stadt Ulm vom 28.04.2014 bis 06.06.2014. Die Unterlagen konnten in diesem Zeitraum auch im Internet eingesehen werden. Zudem wurden in diesem Zeitraum zwei Informationsveranstaltungen am 08.05.2014 (Weststadthaus) und 20.05.2014 (Bürgerzentrum Mitte) durchgeführt. Die Planungen wurden auch in einer Veranstaltung des Vereins Leben in der Stadt e.V. („Leise“) vorgestellt.

## 3 Eingegangene Stellungnahmen

Die Beteiligung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans wurde durchgeführt. Es wurden 24 schriftliche Äußerungen vorgebracht.

Folgende Äußerungen von Bürgern wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>1. Äußerung Nr. 1, E-Mail vom 28.04.2014</u></p> <p>Ein Anwohner der Thränstraße weist darauf hin, dass seit der Reparatur der Tunnelröhre West ist der Lärm von diesem noch unerträglicher geworden sei. Der Schall aus der Einfahrtrampe vom Söflingerring komme jetzt ungehindert auf die Häuser der Thränstraße. Er stellt die Frage, warum die Rampe zum Tunnel seitlich nicht geschlossen worden sei und es keinen Schallschutz zu entlang der Thränstraße gäbe. Trotz Schallschutzfenster könne der Anwohner seine Räume zur Straße nur eingeschränkt nutzen. Ein Aufenthalt im Grünbereich mit den Parkbänken sei auch kein Vergnügen.</p>	<p>In der Thränstraße ist laut kommunalem Lärmschutzprogramm zukünftig eine Lärmschutzwand vorgesehen. Da es sich um eine aktive Lärmschutzmaßnahme handelt, wird zukünftig auch die Aufenthaltsqualität der öffentlichen Grünfläche verbessert. Zusätzlich sieht die weitere Planung vor, dass die Seitenwände der Tunnelportale (Einfahrts-, sowie Ausfahrtsrampe) mit absorbierenden Lärmschutzmaterialien verkleidet werden.</p>
<p><u>2. Äußerung Nr. 2, Schreiben vom 20.04.2014</u></p> <p>Der Bürger ist seit vielen Jahrzehnten Anwohner in der Wagnerstraße. Er weist auf verkehrliche Probleme Wagnerstr. / Ecke Thränstraße in Fahrtrichtung Westen hin. Vor dem Finanzamt laufen 2 Fahrspuren zu einer zusammen. Eine Ausschilderung hierzu fehle, täglich würde laut gehupt, wenn rechts fahrende Kfz sich nach links reindrängeln müssen.</p> <p>Des Weiteren wurde eine in den 80er Jahren angebrachte Fahrbahnmarkierung an dieser Stelle nicht mehr erneuert, so dass Wildparker im Halteverbot vor seinem Haus ungehindert parken und vorbeikommende Polizeistreifen einfach auf die Stadt verweisen und nichts unternehmen.</p> <p>Radfahrer von der neuen Straße kommend würden</p>	<p>Aus Sicht der Verwaltung ist die Situation eindeutig und durch die Markierung klar erkennbar. Fehlverhalten von Fahrradfahren lassen sich nicht vermeiden und können nur durch Kontrollen geahndet werden. Diesbezüglich ist die Verwaltung mit der Polizei im Kontakt. Parkverstöße werden von den Bürgerdiensten im Rahmen der Möglichkeiten überwacht.</p>

<p>bewusst die Fahrbahnmarkierungen missachten, und vor dem Finanzamt einfach auf den Gehwegen der Wagnerstraße gerade aus fahren, um sich Umwege z.B. Richtung Söflinger Straße zu sparen.</p> <p>Omas mit breiten Taschen, Radtouristen mit Packtaschen und rasende Kampfradler würden sich rücksichtslos auf den eh schon engen Gehwegen den Weg bahnen.</p> <p>Im Zuge der Straßenverengung gebe es sehr häufig Unfälle und nachts laute Kfz, vorwiegend gefahren von dynamischen jungen Leuten.</p> <p>Dazu jeglicher ungesicherter „Parkbetrieb“ durch Besucher der NAK.</p> <p>Es wurden mehrmals Kontrollen durch die Stadt versprochen. Die Frage ist nur, „wer und was“ wird da kontrolliert.</p>	
<p><u>3. Äußerung Nr. 3, E-Mail vom 27.04.2014</u></p> <p>Über von der Ulmer Gemeinderat beschlossene Lärmaktionspläne kann man lang diskutieren und es werden immer genug Einwohner dafür wie auch dagegen sein. Der Einwender als Anwohner der Frauenstraße ist der Meinung, dass nur eine Ausweitung der Tempo 30 Zonen nachts eigentlich nur Augenwischerei sei. Am Wochenende sei schon was los in der Stadt aber der ganze Lärm komme nicht nur von Privatfahrzeugen.</p> <p>Als viel störender wird der laute Busverkehr empfunden. Außerdem die viele Diskobesucher die zu Fuß unterwegs sind, an Haltestellen auf einen Bus warten und in der Stadt laut unterwegs sind. Das alles zur unterbinden ist nicht möglich und sollte es auch nicht, da sonst irgendwann die schöne Stadt nicht mehr so attraktiv ist ( Siehe Thema Schwörmontag ).</p> <p>Was ihn als Anwohner der Frauenstraße mehr störe und was eigentlich der Initiative der Stadt Ulm widerspricht ist z.B. der Biergarten von einem Restaurant in der Frauenstraße mitten im Hof, wo rum herum Wohnungen und Schlafzimmer sind. Er habe Verständnis, dass hier Umsatz gemacht werden soll, aber da er sehr früh aufstehen müsse und damit oft nach einem anstrengendem Tag früher abends ins Bett gehe, sind die Öffnungszeiten bis 23h im Biergarten für ihn ein Problem. Er stellt die Frage, wie das funktionieren soll, wenn der Biergarten bis 23h offen hat und danach die Gäste bis zum Schluss sitzen noch aufgeräumt werden muss, Tische und Stühle geschoben werden und damit oft erst so gegen 23:30-00:00 Schluss ist. Auf seine Anrufe bei der Stadt Ulm sei ihm gesagt worden, das sei so wenn man im Stadt wohn. Ihm sei das klar und deswegen beschwere er sich nicht über den Lärm am Wochenende, Verkehr, Schwörmontag usw. Er möchte nur unter der Woche zeitig ins Bett gehen können, schlafen und am nächsten Tag fit zur Arbeit gehen. Das ist leider nicht möglich so lang die Stadt Ulm so etwas erlaube, so was Mitten im Hoff, mitten zwischen vielen Schlafzimmer und Wohnungen.</p>	<p>Der hier angesprochene Busverkehr ist bei den Berechnungen zum Lärmaktionsplan über den so genannten Schwerlastanteil berücksichtigt. Überschreitungen konnten für die Frauenstraße nicht festgestellt werden. Der von Personen ausgehende Lärm im Stadtgebiet ist nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung. Diese umfasst nach den Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes lediglich den Straßenverkehrs- und Bahnlärm sowie stark emittierende Gewerbebetriebe.</p> <p>Die erlaubten Außenbewirtschaftungszeiten bestimmen sich nach der Rechtsverordnung der Stadt Ulm über die Festsetzung der Sperrzeit für die Außenbewirtschaftung von Gaststätten vom 21. März 2007. Die Rechtsverordnung ist vom Gemeinderat beschlossen und setzt die Sperrzeit der Außenbewirtschaftung auf 23.00 Uhr fest. Der Lärmpegel sollte jedoch zu jeder Zeit angemessen sein.</p> <p>Der kommunale Ordnungsdienst hat die Außenbewirtschaftung der Gaststätte hinsichtlich Lärm und Sperrzeit über die Sommermonate hin verstärkt kontrolliert.</p>

<p>Der Einwander hat es aufgegeben bei der Polizei oder der Stadt Ulm anzurufen, da die, die am Telefon sich melden nichts dafür können und auch nichts ändern können. Es heißt es immer, ab 22h sei Nachtruhe aber der Biergarten dürfe bis 23h offen bleiben. Er stellt die Frage, wie das zusammen passt. Eigentlich sollte die Gaststätte ab 22h auch die Fenster schließen, um die Lärmbelastung für die Einwohner zu reduzieren.</p> <p>Wenn die Stadt etwas für Ihre Bürger tun möchte, dann sollte nach 21h der Biergarten in der Frauenstraße verboten werden. Damit würden viele Einwohner glücklich gemacht machen.</p>	
<p><u>4. Äußerung Nr. 4, E-Mail vom 26.04.2014</u></p> <p>Der Bürger wohnt in der Olgastraße ____, hier sei der Lärm besonders hoch da die Straße 4-spurig ist und zudem noch die Straßenbahn fährt. 50 km/h fahren die wenigsten hier, da die Straße gerade ist und zum kurzen Rasen verleite mit ca. bis zu 70-90 km/h oder mehr! Nachts mache es kein Unterschied, da ist es schlimmer weil weniger Verkehr ist. Aus diesem Grund hat der Anwohner vor ca. 2 Jahren bei Einzug Schallschutzfenster einbauen lassen, die Schwester, die drüber wohnt, auch. Es wurden Schallschutz- Fenster mit 45 Dezibel eingebaut, was nicht genug ist, da es zu laut ist und die Schlafräume auf der Straßenseite sind. Er habe bei der Fensterfirma reklamiert, dass der Schallschutz nicht ausreichend sei. Die Firma meinte, bei sehr hohem Lärm kann man nur Fenster einbauen die man in der Nähe von Flughäfen einsetzt, inzwischen hat der Anwohner trotzdem veranlasst, dass man 50 Dezibel Scheiben im Schlafzimmer einbaut. Die Firma meint, viel leiser wird es wahrscheinlich nicht, deswegen ist man sehr froh, dass die Stadt etwas für den Lärmschutz unternimmt. Der Anwohner begrüßt alle Maßnahmen, die den Lärm senken.</p>	<p>Aus den hier genannten Gründen beabsichtigt die Stadt Ulm auf der Grundlage der Berechnungsergebnisse der Fortschreibung des Lärmaktionsplans zu Tempo 30 nachts für die Olgastraße die Geschwindigkeit ebenfalls zu reduzieren. Diese Maßnahme unterstützt ggf. den Einbau von Schallschutzfenstern, so dass die Lärmeinwirkung gesamthaft gesehen hoffentlich auf ein erträgliches Maß reduziert werden kann.</p>
<p><u>5. Äußerung Nr. 5, E-Mail vom 28.04.2014</u></p> <p>Der Bürger vertritt die Auffassung, dass Tempo 30 in Wohngebieten nachvollziehbar sei, wegen der Enge der Straßen und der Gefährdung der Fußgänger. Tempo 30 auf Hauptverkehrsachsen sei völlig absurd. Eine billige Maßnahme für die Stadt, die behaupten kann, sie hätte etwas für den Lärmschutz getan. Ein Pkw, der mit 30kmh fährt, macht nicht weniger Lärm, er macht länger Lärm. Er braucht fast die doppelte Zeit, um die Straße zu durchfahren, macht daher auch doppelt so lange Lärm. Ein Pkw, der mit der selben Motorendrehzahl im zweiten Gang 30kmh fährt, bzw. im dritten Gang 50kmh fährt, erzeugt ungefähr dieselbe Lärmemission. Abrollgeräusche spielen bei dieser Geschwindigkeit noch keine Rolle. Es wird die Frage gestellt, wieso wegen einiger Raser, alle Verkehrsteilnehmer ausgebremst werden sollen. Wann begreift man endlich, dass Tempo 30 nicht weniger Lärm sondern längerer Lärm bedeutet. Bei der schalltechnischen Untersuchung wurde nur der höchste Lärmpegel, nicht aber die Dauer des Lärms untersucht. Man sollte solch gravierende Entscheidungen nicht auf Basis einer einzigen Untersuchung treffen, deren Ergebnisse unlogisch sind. Man könnte sicherlich</p>	<p>Aktuelle Untersuchungen im Rahmen der bundesweiten Tempo 30-Diskussion z.B. der Hochschule Jena haben ergeben, dass die Wahl der Getriebestufe (Gang) nur sehr geringe Auswirkungen auf die Lärmemissionen eines Autos hat. Ein Auto mit Tempo 30 ist gegenüber einem Auto mit Tempo 50 als Einzelschallereignis um bis zu 5 dB leiser, unabhängig davon, ob im 2. oder 3. Gang gefahren wird. 5 dB(A) ist eine sehr deutlich wahrnehmbare Lärmpegelminderung. Insb. können hierdurch die besonders störenden Pegelklassen über 65 dB(A) deutlich verringert werden.</p> <p>Bei der Berechnung des Lärms ist selbstverständlich auch die längere Einwirkzeit eines langsameren Fahrzeugs berücksichtigt. Die Berechnungen im Rahmen der Tempo 30-Fortschreibung durch das Büro Accon haben eine Pegelminderung von 2,6 dB ergeben (Mittelungspegel).</p> <p>Generell ist es so, dass das Reifengeräusch bei modernen (=leisen) Pkw bereits ab 30-40 km/h dominiert. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h reduziert sich insbesondere das Abrollgeräusch aber auch das Antriebsgeräusch. Zur Veranschaulichung wird auf Abbildung 2 in "Die leise Innenstadtstraße" des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) verwiesen</p>

<p>problemlos ein Gegengutachten erstellen, das diese Ergebnisse widerlegt. Aber für die Stadt ist diese Lösung eben sehr preisgünstig. Weshalb man nichts anderes Glauben möchte. Natürlich macht ein Tempolimit bei hohen Geschwindigkeiten Sinn, weil hier die Motordrehzahlen runtergehen und die Abrollgeräusche zurückgehen, bei Geschwindigkeiten von 50kmh entfallen diese Argumente.</p>	<p>(<a href="http://www.lfu.bayern.de/laerm/doc/leise_innenstadtstrasse.pdf">http://www.lfu.bayern.de/laerm/doc/leise_innenstadtstrasse.pdf</a>).</p>
<p><u>6. Äußerung Nr. 6, E-Mail vom 28.04.2014</u></p> <p>Es wird vorgetragen, dass auch in der ganzen Stadt Ulm nachts Tempo 30 anordnen werden kann. Damit ist aber die Hauptlärmquelle nicht beseitigt, nämlich der 24 Stunden rauschende LKW-Verkehr auf der Achse B10-B28. Sinnvoll wäre hier eine konsequente Durchsetzung des Durchfahrtsverbots A7-A8 sowie eine Ausweitung dieses Verbots auf den LKW-Verkehr von und nach Richtung B10 Dornstadt, so dass LKW auf dieser Strecke ebenfalls über das Elchinger Kreuz geleitet werden.</p>	<p>Seit der Einführung des Lkw-Durchfahrtsverbots zum 01.11.2009 konnte der Lkw-Verkehr um ca. 1000 Fahrten pro Tag reduziert werden (von ca. 6300 auf 5.300 Fahrten). Dies belegen die Ergebnisse der automatischen Verkehrszählung auf der B 10 nördlich des Stadtgebietes (Ergebnisse abrufbar unter: <a href="http://www.svz-bw.de/zaehlung_2014.html">http://www.svz-bw.de/zaehlung_2014.html</a>). Das Durchfahrtsverbot ist bewusst so ausgeschildert, dass dies nur diejenigen Lkw betrifft, die das Autobahnkreuz Ulm-Elchingen umfahren, d.h. hier abkürzen wollen. Lkw bspw., die aus dem Ulmer Norden kommend auf der B 10 bereits unterwegs sind und Richtung Süden fahren müssen, muss es selbstverständlich gestattet sein, nicht erst auf die Autobahn auffahren zu müssen. Dies wäre unverhältnismäßig, würde weite Umwegeverkehre verursachen und den Gemeingebrauch der Straße zu sehr einschränken. Der lokale Wirtschaftsverkehr würde hierdurch erheblich beeinträchtigt. Ziel des Durchfahrtsverbotes ist es vielmehr, den überregionalen Verkehr über die Autobahn zu lenken, und damit die innerörtliche B 10, wie oben dargelegt, zu entlasten.</p>
<p><u>7. Äußerung Nr. 7, Schreiben vom 04.05.2014</u></p> <p>Die Bürgerin begrüßt den Lärmaktionsplan für die Wagnerstraße sehr. Noch begrüßenswerter wäre es, den Westplatz gleichzeitig neu zu gestalten (neue Verkehrsführung, Asphaltdecke). Leider sind die Gestaltungspläne der FH Nürtingen vom Jahre 2007 in den Untiefen des Bürokratismus versunken.</p> <p>Für die Antilärmaktion kann ich noch einen wichtigen Punkt vorschlagen: Verbot der großen Lastwagen mit Anhängern (z.B. Holzzufuhr der Fa. Hecht für die FUG) in der Wagnerstraße. Ein Umweg über das Blaubeurer Tor und die Magirusstraße ist den Lastwagenfahrern zuzumuten.</p>	<p>Die geplante Umgestaltung des Theodor-Heuss-Platzes (früher Westplatz) ist nicht Gegenstand bzw. Maßnahme des Lärmaktionsplans. Dennoch können natürlich eine Umgestaltung und lärmminierende Fahrbahnbeläge zu gewissen Lärmverbesserungen führen. Bei der anstehenden Umgestaltung werden diese Aspekte entsprechend berücksichtigt.</p> <p>Die Anlieferung der FUG mit Brennholz wird ausschließlich tagsüber (von 07:00 bis 18:00 Uhr) abgewickelt. Verbesserungen für den kritischen Nachtzeitraum würden sich durch ein Verbot dieser Lkw nicht ergeben. Die Sperrung einer Straße für einzelne Nutzer ist darüber hinaus nicht möglich. Anhaltspunkte dafür, die Wagnerstraße komplett für den Lkw-Verkehr zu sperren, liegen ebenfalls nicht vor. Daher wird diese Anregung seitens der Verwaltung abgelehnt.</p>
<p><u>8. Äußerung Nr. 8, E-Mail vom 04.06.2014</u></p> <p>Mit Tempo 30 statt 50 wird je nach Auto ein bis zwei Gänge niedriger gefahren, somit durchschnittlich mit gleicher Drehzahl, dafür aber dieselbe Strecke in annähernd doppelter Zeit – folglich mit längerer Lärmbelästigung, und wahrscheinlich sogar mit höheren Abgasemissionen.</p>	<p>Aktuelle Untersuchungen im Rahmen der bundesweiten Tempo 30-Diskussion z.B. der Hochschule Jena haben ergeben, dass die Wahl der Getriebestufe (Gang) nur sehr geringe Auswirkungen auf die Lärmemissionen eines Autos hat. Ein Auto mit Tempo 30 ist gegenüber einem Auto mit Tempo 50 als Einzelschallereignis um bis zu 5 dB leiser, auch wenn im 2. Gang gefahren wird. 5dB ist eine sehr deutlich wahrnehmbare Lärmpegelminderung. Die Berechnungen im Rahmen der Tempo 30-Fortschreibung durch das Büro Accon haben eine Pegelminderung von 2,6 dB ergeben (Mittelungspegel). Bei den Lärmberechnungen ist selbstverständlich auch die längere Einwirkzeit eines langsameren Fahrzeugs berücksichtigt. Generell ist es so, dass das Reifengeräusch bei modernen (=leisen) Pkw bereits ab 30-40 km/h dominiert. Bei einer</p>

<p>Es wurde nicht dargelegt, dass in den bisherigen Durchgangsstraßen mit Tempo 30 tatsächlich messbar verbesserte Lärmwerte erzielt wurden. Stattdessen wird auf einige nicht mit Anzahl benannte Berichte verwiesen, die gefühlte Einzelmeinungen widerspiegeln, aber scheinbar nicht in einer repräsentativen Umfrage erhoben wurden. Insbesondere sind nicht die Umstände benannt, unter welchen im Einzelfall gefühlte Verbesserungen eingetreten sind, ob z.B. bei diesen berichtenden Anwohnern auch Schallschutzfenster eingebaut wurden. In Internet-Blogs habe ich schon genau gegenteilige Meinungen gelesen z. B. fast wörtlich: "Ich wohne an einer Durchgangsstraße. Seit die Geschwindigkeit auf 30 reduziert wurde, fahren die Autofahrer untertourig und schalten nicht hoch. Es ist die Hölle."</p> <p>Selbst wenn es so sein sollte, dass tatsächlich verbesserte Lärmwerte erzielt wurden, dann liegt das wahrscheinlich nicht an der niedrigeren Fahrgeschwindigkeit, sondern an der Verdrängung von Autofahrern auf andere Straßen, z. B. auf die Olgastraße, was neben mir auch von anderen Autofahrern bestätigt wird.</p> <p>Geradezu absurd sind die Forderungen von Tempo 30 in der ganzen Frauenstraße (da könnten am alten Friedhof wohl die Begrabenen in ihrer Totenruhe gestört werden), sowie im Mähringer Weg (statt den Wagen bergab wie bisher ausrollen zu lassen, müsste bei Tempo 30 zwecks Motorbremse zurückgeschaltet werden, was nicht weniger, sondern sogar mehr Lärm bedeuten würde).</p> <p>Wenn allgemein und undifferenziert von lärmgeplagten Anwohnern berichtet wird, so heißt das noch lange nicht, dass eine überwiegende Anzahl derer, und schon gar nicht dass alle Tempolimits einfordern. Denn zahlreiche Anwohner sind selbst Autofahrer, die sich Mobilität wünschen – oder sie wünschen sich sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen, z.B. Schallschutzfenster, Schallschutzzäune oder Flüsterasphalt.</p>	<p>Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h reduziert sich insbesondere das Abrollgeräusch aber auch das Antriebsgeräusch. Zur Veranschaulichung wird auf Abbildung 2 in "Die leise Innenstadtstraße" des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) verwiesen (<a href="http://www.lfu.bayern.de/laerm/doc/leise_innenstadtstrasse.pdf">http://www.lfu.bayern.de/laerm/doc/leise_innenstadtstrasse.pdf</a>).</p> <p>Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans hat das Regierungspräsidium für die Karlstraße gutachterlich untersuchen lassen, welche Auswirkungen für die Luftreinhaltepläne Tempo 30 hätte. Der Gutachter hat hier sogar geringfügig positive Auswirkungen auf die Luftreinhaltepläne feststellen können.</p> <p>In Ulm sind die Auswirkungen von Tempo 30 nicht durch Messungen untersucht worden. Dies wäre extrem aufwändig, da vor und nach der Maßnahme an vergleichbaren Tagen etc. gemessen werden müsste. Dies ist in der Praxis nicht möglich. Die die Verwaltung erreichenden schriftlichen und mündlichen Rückmeldungen aus der Bevölkerung sind sicherlich nicht repräsentativ. Allerdings sind bislang keine negativen Erfahrungen vorgetragen worden. Hiervon wäre auszugehen, hätte sich die Situation tatsächlich für manche Bewohner verschlechtert. Auffassungen, die anonym in Internet-Blogs verfasst werden, sind grundsätzlich mit Vorsicht zu genießen, und können an dieser Stelle nicht weiter beurteilt werden.</p> <p>Ob Ausweichverkehre in die Olgastraße tatsächlich in einem spürbaren Maße stattgefunden haben, ist im Rahmen der Einführung von Tempo 30 in der Karlstraße nicht untersucht worden. Eine spürbare Verschlechterung (etwa ab 1,5 dB) würde bei einer mit 10.000 Fahrzeugen befahrenen Straße eine Zunahme von ca. 2000 Kfz-Fahrten bedeuten. Eine so deutliche Verkehrsverlagerung kann man in vorliegendem Fall sicherlich ausschließen. Ausweichverkehre wird es aber mit der Einführung von Tempo 30 nachts in der Olgastraße nicht mehr geben – kleinere Straßen in der Neustadt oder der Altstadt sind hierzu nicht geeignet.</p> <p>In der Frauenstraße soll insb. auch aus städtebaulich-funktionalen Gründen (Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Quermöglichkeiten auch für die Schulen nördlich der Olgastraße, Verkehrssicherheit, Anbindung an die Einkaufsinnenstadt) Tempo 30 ganztägig eingeführt werden. Zudem natürlich auch aus Lärmgründen. Das Tempo 30 nachts im Mähringer Weg soll ab einem Bereich eingeführt werden, in dem keine Wohnbebauung vorhanden ist, d.h. im Bereich der Häuser wird dann Tempo 30 gefahren – dies ist auch bergab bzw. bergauf von Vorteil.</p> <p>Die Stadt Ulm ist bestrebt, den Autoverkehr stadtverträglich zu gestalten. Bei einer Überschreitung bestimmter Grenzwerte ist die Stadt Ulm im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung sogar gehalten, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um eine bestehende Gefahrenlage (hier durch Lärmeinwirkungen auf die betroffenen Anwohner) zu beseitigen. Die alternativ genannten Maßnahmen sind alle Bestandteil des Lärmaktionsplans. Tempo 30 ist eine geeignete, aktive und vor allem kurzfristig umsetzbare Maßnahme zur Lärmbekämpfung auf innerörtlichen Straßen.</p>
---	--

<p>Die bisherige Politik der Verdrängung von Autofahrern ist gescheitert, z. B. zuerst durch Rückbau Neue Straße, dann Tempolimit Karlstraße wurde der Verkehr konzentriert auf die Olgastraße verdrängt. Es ist gänzlich unschlüssig, diese gescheiterte Politik als Erfolg darzustellen oder gar noch ausweiten zu wollen.</p> <p>Fazit: Die geplanten Tempolimits sind unbegründet und ebenfalls unverhältnismäßig, und werden von dem Einwender deshalb entschieden und vollumfänglich abgelehnt. Da er die Interessen von Anwohnern nicht ignoriere, befürworte er jedoch sinnvolle Lärmschutzmaßnahmen wie z.B. Schallschutzfenster, Schallschutzzäune oder Flüsterasphalt.</p>	<p>Die Verwaltung teilt diese Auffassung nicht.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>9. Äußerung Nr. 9, E-Mail vom 25.04.2014</u></p> <p>Der Bürger begrüßt das Vorhaben, Tempo 30 einzuführen.</p> <p>Was aber nicht gefällt, ist der dadurch vergrößerte Schilderwald in Ulm. Seines Erachtens muss es doch für die Verwaltungen möglich sein, eine generelle Geschwindigkeitsbegrenzung innerhalb geschlossener Ortschaften einzuführen. Natürlich wird eine solche Überlegung auf großen Widerstand stoßen, doch wird man dankende Befürworter unter den Bewohnern der Innenstadt finden. Sicherlich werden solche Gedanken manchen Leuten, Unternehmen und Einrichtungen nicht gefallen, aber hinsichtlich der Verkehrsbelästigung und auch für die Verkehrssicherheit bei Nacht wäre es gut.</p>	<p>Die Aufstellung der entsprechenden Schilder an jeder Einmündung z.B. ist leider nicht zu vermeiden. Die Anordnung von Tempo 30 muss eindeutig ausgeschildert sein.</p> <p>Derzeit ist in der Straßenverkehrsverordnung geregelt, dass auf Stadtstraßen generell Tempo 50 gilt. Hiervon kann nur unter ganz bestimmten Voraussetzungen (so genannten Gefahrenlagen – wie z.B. auch durch Lärm) abgewichen werden. Die Gefahrenlage muss begründet sein (hier durch die Lärmberechnungen). Darüber hinaus sieht die Straßenverkehrsordnung noch Tempo 30 –Zonen für Wohngebiete vor. Weitere Möglichkeiten für die Städte gibt es derzeit nicht.</p>
<p><u>10. Äußerung Nr. 10, E-Mail vom 03.05.2014</u></p> <p>Als langjährige Anwohner der Wagnerstraße wird das Vorhaben der Stadt Ulm sehr begrüßt. Bereits vor einigen Jahren hat sich der Bürger per Mail bzgl. des Themas an die Stadt gewandt, jedoch leider keine Reaktion darauf erhalten.</p> <p>Nachdem es sich bei der Wagnerstraße um eine reine Wohnstraße handelt, ist es dringend notwendig, hier tätig zu werden, nachdem der Verkehr in den letzten Jahren massiv zugenommen hat.</p> <p>Die Einführung des Tempo 30 Limits ist hervorragend, fast wichtiger finden wir jedoch die stringente Einhaltung durch Kontrollen des Limits.</p> <p>Denn die Wagnerstraße wird regelmäßig von Auto- und Motorradfahrern als "Schnellfahrteststrecke" benutzt und ein Schild wird die bisherigen Raser auch nicht davon abhalten. Wenn sich jedoch die Kontrollen "herumgesprochen" haben, gibt es sicher eine Chance auf Besserung.</p> <p>Des Weiteren wird gebeten zu prüfen, ob ein Durchfahrverbot für LKW's möglich wäre. Auch durch diese Fahrzeuge komme es zu massiver Lärmbelästigung.</p> <p>Hier auch noch der Hinweis bzgl. des Durchfahrverbotes in Ulm für LKW's generell. Der</p>	<p>Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass eine Geschwindigkeitskontrolle auf diesen Abschnitten erforderlich ist.</p> <p>Nach der Einführung von Tempo 30 auf der Karl-, König-Wilhelm- und Zinglerstraße ist regelmäßig die Geschwindigkeit überwacht worden. Die Zahl der ausgesprochenen Bußgelder war anfangs sehr hoch. Mittlerweile ist die Akzeptanz (auch durch die Installation von auffälligen LED-Schildern) deutlich besser geworden und hat sich auf einem „Normalmaß" eingependelt. Eine Überwachung wird auch auf den neuen Abschnitten zwingend erforderlich sein.</p> <p>Ein Fahrverbot für Lkw auf der Wagnerstraße wird seitens der Verwaltung abgelehnt. Die Wagnerstraße ist geeignet, solche Verkehre aufzunehmen. Der Gemeingebrauch der Straße sollte an dieser Stelle nicht eingeschränkt werden. Ein übermäßig hoher Anteil an Schwerlastverkehr ist auf der Grundlage des Ulmer Verkehrsmodells nicht festzustellen.</p> <p>Seit der Einführung des Lkw-Durchfahrverbots zum 01.11.2009 konnte der Lkw-Verkehr um ca. 1000 Fahrten pro Tag reduziert werden (von ca. 6300 auf 5.300 Fahrten). Dies belegen die</p>



<p>Bürger nutzt sehr häufig den Fußgängerübergang beim Finanzamt zum Universumcenter hin. Wenn man hier die LKW's mit ausländischen Nummern zählt, die zu Hauf über diese Straße fahren, frage man sich, ob das Durchfahrverbot eingehalten wird bzw. überhaupt kontrolliert wird.</p> <p>Ein weiteres Thema ist die Lärmbelastung von Autofahrern mit extrem lauter Musik. Wenn diese Autos künftig mit Tempo 30 und lautester Musik durch die Wagnerstraße fahren, haben wir das Gegenteil erreicht, denn durch das langsame Fahren gibt es noch mehr Belästigung durch die Musik. Außer einem Schild fällt uns jedoch keine Möglichkeit ein, hier einzugreifen, außer eine Polizeikontrolle.</p> <p>Des Weiteren ist aufgefallen, dass die Schilder am Universumcenter stadtauswärts neu belegt wurden - in Richtung Blaubeuren soll der Verkehr jetzt durch die Wagnerstraße geleitet werden. Man hofft, dass es sich hier um eine temporäre Einrichtung handelt. Wenn nicht, bittet der Bürger auch hier zu prüfen, ob der "Fernverkehr" nach Blaubeuren nicht über die Blaubeurer Straße als reine Geschäftsstraße geleitet werden kann.</p> <p>Man hofft sehr auf die Einführung des Tempo 30 Limits (inkl. der Kontrolle).</p>	<p>Ergebnisse der automatischen Verkehrszählung nördlich des Stadtgebietes. Hat ein Lkw sein Ziel bzw. seine Fahraufnahme in Ulm bzw. Fahrriichtung B 30, B 311, so ist ein Befahren der B 10 rechtens. Dies gilt auch für Lkw aus dem Ausland.</p> <p>Die Kontrolle von Autos hinsichtlich Tuning oder aber auch leistungsstarker Audioanlagen ist alleinig Aufgabe der Polizei. Nach Auffassung der Verwaltung stellt dies jedoch keinen Grund gegen eine Ausweisung von Tempo 30 dar.</p> <p>Die Beschilderung der Wegweisung wurde in den letzten Jahren nicht geändert, sondern nur der Brückenrahmen saniert. Eine Wegweisung über die B 10 und den Blaubeurer Tor Kreisel ist derzeit aus Leistungsfähigkeitsgründen nicht sinnvoll. Die Ziele der Wegweisung werden im Fall einer Erneuerung überprüft. Die meisten Verkehrsteilnehmer folgen aber heute durch Lenkung von Navigationsgeräten der kürzesten und schnellsten Route und nicht der amtlichen Wegweisung, so dass Verkehre Richtung Blaubeuren durch die Wagnerstraße nicht ausgeschlossen werden können.</p>
<p><u>11. Äußerung Nr. 11, E-Mail vom 13.05.2014</u></p> <p>Zinglerstraße - nachts Tempo 30, Karlstraße - nachts Tempo 30, König-Wilhelm-Straße - nachts Tempo 30 . . . und bald auch noch in der Olgastraße nachts Tempo 30 . . .Dazu kann man die Anwohner nur beglückwünschen. Genauso wie die Menschen in der Frauenstraße, die generell zurückgebaut werden soll. Die Bürgerin wohnt seit fast 20 Jahren am Schiffberg, in einer Wohnung mit schallisolierten Fenstern, und fühlt sich langsam als Stief-Bürgerin, als Bürgerin zweiter Klasse.</p> <p>Seit die Neue Straße verengt worden ist, rollt immer mehr Verkehr über die Münchner Straße, die die Schiffbergler direkt vor der Nase haben. Eine Andienung des Hauses zur Rush-Hour ist nicht mehr möglich, es stinkt fürchterlich nach Abgasen und immer mehr Feinstaub dringt durch die Ritzen. Aber vor allem ist es verdammt laut.</p> <p>Natürlich auch nachts, wenn die vierspurige Straße von - pardon - "Idioten" als Rennstrecke genutzt wird, und man im Bett liegend und wegen der heulenden Motoren angespannt auf den großen Knall warte. Und jetzt, wo es um Tempo 30 nachts geht, da hat man die Anwohner hier wieder "vergessen".</p> <p>Viel schlimmer: Wenn die Olgastraße auch noch geschwindigkeitsgedimmt ist, wird man es heftiger abbekommen denn je.</p>	<p>Bei der Ermittlung von weiteren Straßenabschnitten im Ulmer Stadtgebiet, auf denen Tempo 30 nachts gelten soll, ist bei der Überprüfung des Lärmaktionsplans wie folgt vorgegangen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Nochmalige Untersuchung der Lärmbrennpunkte „1. Kategorie – Lärmaktionsplan 2008“. Damals ist an 3 Lärmbrennpunkten (Am Bleicher Hag –Abschnitt zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg, Bismarkring/ Furttentbachstraße und Zinglerstraße westlich der B 10) insbesondere auf Grund damals bestehender straßenverkehrstechnischer Bedenken seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde kein Tempo 30 ausgewiesen worden.</li><li>2. Untersuchung der Lärmbrennpunkte „2. Kategorie – Kommunales Lärmschutzprogramm“. Hier sind die Auslösewerte um 5 dB(A) gesenkt worden.</li><li>3. Untersuchung weiterer Abschnitte, auf denen eine Untersuchung auf Grund vorliegender Beschwerden seitens der Bevölkerung in Betracht gekommen ist.</li></ol> <p>Die Münchner Straße fällt nicht unter Schritt 1 oder 2. Zum Tragen kommt hier jedoch Schritt 3. Aufgrund der hier eingegangenen Stellungnahme und der eingereichten Unterschriftenliste (siehe Einwender Nr. 12) hat die Verwaltung den Abschnitt Münchner Straße als ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung entsprechend nachberechnen lassen. Das Ergebnis ist allerdings so, dass an den Wohnhäusern entlang der Münchner Straße die Auslösewerte nachts nicht überschritten werden.</p> <p>Im Kreuzungsbereich Münchner Straße/ Neue Straße ließen sich die Lärmwerte durch Tempo 30 für neun Anwohner unter den Wert</p>

<p>Die Autofahrer, auch die "normalen", werden vom Brandt-Platz aus erleichtert Vollgas geben. Und das Abbremsen in die 30-er-Zone hinein die Bewohner uns selbstverständlich genauso treffen.</p> <p>Das Resümee der Bürgerin in puncto kommunalpolitischen/ städtischen Entscheidungen, die Schiffberg-Anwohner betreffend, hinterlässt nur Frustration. Rings herum wird zu Lasten der Schiffbergler der Verkehr heruntergefahren.</p> <p>Die Münchner Straße ist - auch für den dröhnenden Schwerlastverkehr - zur Hauptzufahrt Richtung City geworden und mutiert gleichzeitig je nach Bedarf zum Bus-Parkplatz für Großveranstaltungen wie den Narrensprung.</p> <p>Die Entwicklung der vergangenen Jahre hat nicht nur den Wert der Wohnung gemindert, sondern vor allem die Lebensqualität.</p> <p>Es wird darum gebeten, sich dafür einzusetzen, dass die nächtliche Tempo-30-Zone auf die Münchner Straße ausgeweitet wird.</p>	<p>von 60 dB(A) senken. Da es sich jedoch um einen großen Knotenpunkt handelt (und dieser insgesamt ausgeschildert werden müsste) und insgesamt nur wenige Anwohner davon profitieren würden, liegen hier die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 aus Sicht der Verwaltung ebenfalls nicht vor.</p> <p>Somit liegen die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen in der Münchner Straße gesamthaft gesehen nicht vor.</p> <p>Die Nachberechnung liegt dieser GD als Anlage 3 bei.</p> <p>Die Entfernung zwischen Willy-Brandt-Platz und den ersten Wohnhäusern am Schiffberg beträgt rund 150 m. Stehen die Autos dort an der roten Ampel, so ist die Situation vergleichbar mit der IST-Situation. Ist die Ampel am Willy-Brandt-Platz grün, so beschleunigt der Autofahrer von Tempo 30 auf Tempo 50. Dieser Vorgang ist deutlich vor dem Schiffberg abgeschlossen. Ebenso verhält es sich in die andere Richtung.</p> <p>Der vorhandene und dem Ulmer Verkehrsmodell zu Grunde liegende Schwerlastverkehr ist in der durchgeführten Berechnung anteilig mit eingeflossen.</p> <p>Die Verwendung der Münchner Straße als Bus-Parkplatz für Großveranstaltungen ist auf den nur einmal im Jahr stattfindenden Narrensprung beschränkt.</p>
<p><u>12. Äußerung Nr. 12, Schreiben mit Unterschriftenliste (Eingang: 28.05.2014)</u></p> <p>- ca. 60 Unterschriften von Anwohnern -</p> <p>Der laute Verkehr in der Münchner Straße belastet die Unterzeichner der Unterschriftenliste seit vielen Jahren sehr. Vor allem die Anwohner der Münchner Straße und vom Schiffberg sowie direkte Nachbarn leiden verstärkt nachts darunter. Nachdem die König-Wilhelm-Straße nachts bereits verkehrsberuhigt ist und nun in der Olgastraße ebenfalls eine Beschränkung auf Tempo 30 eingeführt werden soll, wird darum gebeten, auch die Münchner Straße in diese Regelung mit einzubeziehen.</p>	<p>Bei der Ermittlung von weiteren Straßenabschnitten im Ulmer Stadtgebiet, auf denen Tempo 30 nachts gelten soll, ist bei der Überprüfung des Lärmaktionsplans wie folgt vorgegangen worden:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Nochmalige Untersuchung der Lärmbrennpunkte „1. Kategorie – Lärmaktionsplan 2008“. Damals ist an 3 Lärmbrennpunkten (Am Bleicher Hag –Abschnitt zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg, Bismarkring/ Furtenbachstraße und Zinglerstraße westlich der B 10) insbesondere auf Grund damals bestehender straßenverkehrstechnischer Bedenken seitens der unteren Straßenverkehrsbehörde kein Tempo 30 ausgewiesen worden.</li><li>2. Untersuchung der Lärmbrennpunkte „2. Kategorie – Kommunales Lärmschutzprogramm“. Hier sind die Auslösewerte um 5 dB(A) gesenkt worden.</li><li>3. Untersuchung weiterer Abschnitte, auf denen eine Untersuchung auf Grund vorliegender Beschwerden seitens der Bevölkerung in Betracht gekommen ist.</li></ol> <p>Die Münchner Straße fällt nicht unter Schritt 1 oder 2. Zum Tragen kommt hier jedoch Schritt 3. Aufgrund der eingereichten Unterschriftenliste hat die Verwaltung den Abschnitt Münchner</p>

	<p>Straße als ein Ergebnis der Bürgerbeteiligung entsprechend nachberechnen lassen. Das Ergebnis ist allerdings so, dass an den Wohnhäusern entlang der Münchner Straße die Auslösewerte nachts nicht überschritten werden.</p> <p>Im Kreuzungsbereich Münchner Straße/ Neue Straße ließen sich die Lärmwerte durch Tempo 30 für neun Anwohner unter den Wert von 60 dB(A) senken. Da es sich jedoch um einen großen Knotenpunkt handelt (und dieser insgesamt ausgeschildert werden müsste) und insgesamt nur wenige Anwohner davon profitieren würden, liegen hier die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 aus Sicht der Verwaltung ebenfalls nicht vor.</p> <p>Somit liegen die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen in der Münchner Straße gesamthaft gesehen nicht vor.</p> <p>Die Nachberechnung liegt dieser GD als Anlage 3 bei.</p>
<p><u>13. Äußerung Nr. 13, E-Mail vom 09.05.2014</u></p> <p>Als direkter Anwohner der Frauenstraße ist der Bürger sehr erfreut über die Planung der Stadt Ulm zur Reduzierung des Verkehrslärmes im Stadtgebiet.</p> <p>Er wohne nun seit etwas mehr als einem Jahr in der Frauenstraße und drei Zimmer der Wohnung haben ein Fenster zur Frauenstraße.</p> <p>Wie es ein Kommentar im letztwöchigen Wochenblatt treffend beschrieben hat, haben die Anwohner der Frauenstraße weniger ein Problem mit dem üblichen Straßenverkehr tagsüber. Dieser ist für eine Stadt normal und jeder Anwohner sollte sich eigentlich dessen bewusst sein bevor er eine Wohnung an einer der Hauptstraßen eines Stadtgebietes mietet oder kauft. Dies nur, um zu verdeutlichen, dass der Anwohner kein Pedant sei, der sich mit hochrotem Kopf über jeden nächtlichen Trunkenbold ärgert und schimpft.</p> <p>Womit man aber nicht rechnet - und womit man sich, seiner Meinung nach, auch nicht anfreunden kann und muss - ist der "Zirkus" der hier regelmäßig Abends vor den Türen und Fenstern stattfindet. Vermehrt am Wochenende, aber auch unter der Woche, finden sich hier etliche junge Menschen mit obszön lauten Autos und liefern sich mit Vorliebe an roten Ampeln Schlachten wessen Motor lauter beim anfahren aufheulen kann.</p> <p>Andere Gestalten pfeifen völlig auf irgendwelche Verkehrsregeln und rasen mit deutlich überhöhter Geschwindigkeit die komplette Frauenstraße entlang und ignorieren zu besonders später Stunde gelegentlich rote Ampeln.</p> <p>Dieser Lärm zieht sich meist bis spät in die Nacht und macht es insbesondere im Sommer völlig unmöglich mit offenem Fenster oder ohne Ohrenstöpsel zu schlafen.</p> <p>Der Bürger würde es sehr begrüßen, wenn die Stadt Ulm eine Geschwindigkeitsbegrenzung für die</p>	<p>Die Kontrolle von Autos hinsichtlich Tuning, Verkehrsverhalten oder aber auch leistungsstarker Audioanlagen ist Aufgabe der Polizei. Augenscheinlich getunte Fahrzeuge werden von der Polizei im Rahmen der Streifentätigkeit ebenso wie bei Unfallaufnahmen auf ihre Vorschriftsmäßigkeit hin überprüft. In Ulm sind der Polizei bislang keine örtlichen Schwerpunkte bekannt, an denen Fahrer „getunter“ Fahrzeuge für ernsthafte Probleme sorgen oder gar illegale Rennen veranstalten. Dennoch können natürlich einzelne Fahrzeuge mancherorts durch große Lautstärke unangenehm auffallen – auch wenn noch kein Verstoß gegen die Vorschriften der StVO oder die Zulassungsbestimmungen vorliegen muss.</p>

<p>betreffenden Straßen vorsehen würde und es eventuell ähnlich wie in der Zinglerstraße mit Geschwindigkeitsmessgeräten kontrollieren würde. Er sei sich zwar bewusst, dass dies nicht gerade dem Stadtbild zuträglich ist - aber zu Gunsten der Verkehrssicherheit und der Erhöhung der Lebensqualität in der schönen Ulmer Innenstadt wäre es trotzdem wünschenswert.</p>	
<p><u>14. Äußerung Nr. 14, E-Mail vom 08.05.2014</u></p> <p>Der Bürger weist auf eine "Geschwindigkeitsampel" und deren Position hier in Ulm hin.</p> <p>Diese schaltet von Grün auf Gelb, dann aber wieder auf Grün, sofern man zu schnell fährt.</p> <p>Dies sei die günstigste und effektivste Methode für eine Lärmreduktion und Durchsetzung von Tempo 30.</p> <p>Er könne sich auch gut vorstellen, dass sich die Ampel am Hubenbühl/Mähringer Weg sehr einfach nachrüsten lässt und damit eine Reduktion des Lärmes bewirkt (denn ab 22 Uhr ist die Ampel aus und damit schießt der Verkehr durch).</p> <p>Damit das ganze auch etwas bringt, wird darum gebeten, mit den Zuständigen der SWU/Linie 2 Kontakt aufzunehmen.</p> <p>Denn das (tatsächlich) geplante Straßenbahn-Limit von 70 km/h erscheint angesichts einer geplanten Lärmreduktion mehr als kontraproduktiv gegenüber.</p>	<p>Bei der beispielhaft genannten Ampel in Ulm handelt es sich um eine sog. "Alles Rot Ampel". Dabei wird eine Richtung nur auf Anforderung beim Annähern geschaltet. In diesem Zusammenhang kann der Eindruck einer sog. "Geschwindigkeitsampel" entstehen. Eine sog. "Geschwindigkeitsampel", die bewusst den Verkehr verlangsamen soll gibt es aktuell in der Stadt Ulm nicht.</p> <p>Bei der Anlage Mähringer Weg/Bleicher Hag ist die Einrichtung einer Geschwindigkeitsregelung nicht umsetzbar, da die Anlage in Grüne Welle mit der Kienlesbergstraße geschaltet ist und zusätzlich mit einer ÖPNV Beschleunigung ausgestattet ist. Im Rahmen des Ausbaus Linie 2 wird der Knotenpunkt umgestaltet und wieder im Zusammenhang mit der Grünen Welle und ÖPNV Beschleunigung bearbeitet.</p> <p>Auf Streckenabschnitten, auf denen die Straßenbahn nicht auf besonderem Bahnkörper geführt wird, gilt die jeweils zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Straßenverkehr. Im unteren, hier relevanten Abschnitt des Mähringer Wegs fährt die Linie 2 zukünftig „auf der Straße mit“. Eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung gilt dann entsprechend auch für die Straßenbahn. Zudem ist die Geschwindigkeit bei Abwärtsfahrt in diesem Abschnitt bei einer Neigung von 6,5 % auf ganztägig 35 km/h begrenzt.</p>
<p><u>15. Äußerung Nr. 15, E-Mail vom 19.05.2014</u></p> <p>Der Bürger ist als Eigentümer und auch Bewohner eines Hauses in der Furttbachstraße selbstverständlich sehr daran interessiert, dass in dieser Straße nachts die Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 begrenzt wird. Die Lärmbelästigung im Gebiet Furttbachstraße/ Zinglerstraße ist speziell auch in der Nacht durch hohes Verkehrsaufkommen sehr groß!</p> <p>Bei dieser Gelegenheit möchte der Bürger auch ganz besonders darauf hinweisen, dass sich die Lärmbelästigung für die Anwohner der Furttbachstraße erheblich gesteigert hat, seitdem der vormals vorhandene Parkstreifen (auf der linken Straßenseite, also entlang der Häuserreihe) im Zuge der Umarbeitung des Tunnels entfernt und in eine 3. Fahrspur umgestaltet wurde. Diese Regelung war als eine vorübergehende Lösung vorgesehen. Inzwischen sind die Tunnelarbeiten abgeschlossen, jedoch rast der Verkehr nach wie vor direkt am Straßenrand entlang. Ganz abgesehen von dem dadurch für die Anwohner verstärkten Lärmaufkommen, ist auch die Sicherheit der Fußgänger nicht mehr gewährleistet! Speziell ältere Menschen wagen es kaum noch dort entlang zu gehen.</p> <p>Aus diesen Gründen - Verunsicherung der Fußgänger, auch wegen der fehlenden Parkplätze, vor Allem jedoch</p>	<p>Die Verwaltung begrüßt die positive Stellungnahme.</p> <p>Der Rückbau der geänderten Verkehrsführung ist seit 06.10.14 fertig gestellt.</p>

<p>wegen des extrem hohen Lärmpegels wird dringend darum gebeten dafür zu sorgen, dass die ursprünglich <b>2-spurige</b> Regelung wieder eingeführt wird.</p>	
<p><u>16. Äußerung Nr. 16, E-Mail vom 20.05.2014</u></p> <p>Der Bürger trägt folgende Anregungen zur Lärmaktionsplanung vor:</p> <p>Mehr Anwohnerparkplätze im Bereich Hahnengasse / Bockgasse. Man brauche für die Anwohnerparkplatzsuche abends länger wie für die eigentliche Fahrt! Meistens fährt der Bürger bei der Anwohnerparkplatzsuche über eine halbe Stunde in den Gassen herum, das verursacht auch Lärm! (Parkhaus ist zu teuer!) - Und es muss dann doch außerhalb geparkt werden, weil kein Anwohnerparkplatz zu finden war.</p> <p>Tempo 30 Zone Nachts in der Frauenstraße.</p> <p>Mehr Polizeikontrollen Nachts, um irgendwelche irrsinnig laute Fahrzeuge (Tuning) aus dem Verkehr zu ziehen.</p>	<p>Anwohnersuchverkehr hat ein entsprechend höheres Verkehrsaufkommen zu Folge. Gerade in der Innenstadt kann aber das Angebot an öffentlichen bzw. beschränkt öffentlichen Stellplätzen nicht vergrößert werden. Alternativ kann ein privater Stellplatz angemietet werden. Dies dürfte im Vergleich zu einem Parkhaus die preiswertere Alternative sein. Parksuchverkehre sind bei der Berechnung der Lärmkarten zum Lärmaktionsplan über das Ulmer Verkehrsmodell berücksichtigt. Indirekt kann der Parksuchverkehr nur durch eine weitere Stärkung des so genannten Umweltverbundes verringert werden. Der Lärmaktionsplan ist hierfür nicht das geeignete Instrument.</p> <p>Im Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist die Frauenstraße als ein weiterer Tempo 30-Abschnitt für den Nachtzeitraum vorgesehen. In der Frauenstraße ist darüber hinaus aus städtebaulichen Gründen und zur Steigerung der Verkehrssicherheit auch tagsüber Tempo 30 geplant.</p> <p>Die Kontrolle von Autos hinsichtlich Tuning, Verkehrsverhalten oder aber auch leistungsstarker Audioanlagen ist alleinige Aufgabe der Polizei. Augenscheinlich getunte Fahrzeuge werden von der Polizei im Rahmen der Streifenfähigkeit ebenso wie bei Unfallaufnahmen auf ihre Vorschriftsmäßigkeit hin überprüft. In Ulm sind der Polizei bislang keine örtlichen Schwerpunkte bekannt, an denen Fahrer „getunter“ Fahrzeuge für ernsthafte Probleme sorgen oder gar illegale Rennen veranstalten. Dennoch können natürlich einzelne Fahrzeuge mancherorts durch große Lautstärke unangenehm auffallen – auch wenn noch kein Verstoß gegen die Vorschriften der StVO oder die Zulassungsbestimmungen vorliegen muss.</p>
<p><u>17. Äußerung Nr. 17, E-Mail vom 19.05.2014</u></p> <p>Der Bürger ist Anwohner in der Söflinger Straße in Ulm und von den Maßnahmen zur Lärmreduzierung betroffen.</p> <p>Er möchte die folgenden Anregungen geben mit der Bitte um eine Antwort.</p> <p>- Der Bürger wohne direkt neben dem Glockenturm der Elisabethenkirche. Das Läuten der Glocken ist sehr laut und übersteigt den Straßenlärm bei weitem. In den meisten deutschen Städten gilt nachts die Regel, dass die Glocken aus bleiben müssen. Insbesondere das 24-Uhr läuten und das 6.30 Früh-Läuten ist sehr laut und sehr lange. Häufig wache der Bürger davon auf. Ist ein Aussetzen der Kirchenglocken nachts geplant? Wenn nicht, dann bittet der Bürger, das mit in die Lärmplanung aufzunehmen.</p>	<p>Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans findet das Aussetzen von Kirchenglocken "nachts" keine Berücksichtigung. Die Lärmkartierung für Ulm umfasst den Straßenverkehr, den Schienenverkehr und Gewerbe- und Industrieanlagen.</p> <p>Kirchenglocken unterfallen als ortsfeste Einrichtungen, ebenso wie das Schlagwerk einer Kirchturmuhre, dem Anlagenbegriff des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und insoweit nicht dem "Umgebungsärm" der im Rahmen der Lärminderungsplanung relevant ist. Als nicht immissionsschutzrechtlich genehmigungsbedürftige Anlage ist sie gemäß § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG so zu betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.</p> <p>Zu dem beanstandeten liturgischen Glockengeläute, morgendliches Angelusläuten (6.30 Uhr), verhält es sich so, dass</p>

<p>- Motorräder, Sportautos und Autos mit extra großen Auspuff sind mit Abstand am lautesten und übersteigen den Lärm von normalen PKWs und sogar LKWs. Hier nützt die Tempo-30-Regel leider nichts, da im niederen Gang und langsamer Fahrt die Lautstärke immer noch erheblich ist. Kann hier die Stadt etwas tun? Der Spaß an lauten Fahrzeugen einzelner sollte nicht zu Lasten der Anwohner gehen.</p> <p>-Dadurch, dass das Depot der SWU in der Nähe der Söflinger Straße liegt, fahren sehr viele Stadtbusse durch die Söflinger Straße. Die Busse sind mit am lautesten, viel lauter als LKWs, da der Motor der Busse hinten angebracht und schlecht isoliert ist. Was kann die Stadt hier tun? Der Bushersteller ist ortsansässig. Eine bessere Isolierung des Motorraumes würde ich in jedem Fall hier erwarten. Busse sollten nicht lauter als LKWs sein, da die Stadtbusse hauptsächlich durch Wohngebiete fahren müssen.</p> <p>- Wenn Hauptverkehrsstraßen wie die Karlsstraße oder die Olgastraße zur Zone 30 erklärt werden wird der Verkehr auf andere Routen ausweichen. Was unternimmt die Stadt, um ein Verlagern des Verkehrslärms in Wohngebiete oder kleineren Nebenstraßen zu verhindern?</p> <p>Ganz Ulm langfristig zur Zone 30 nachts erklären?</p>	<p>das BVerwG schon im Jahr 1983 festgestellt hat, dass Geräuschmissionen durch liturgisches Glockengeläute regelmäßig keine erhebliche Belästigung sind, sondern eine zumutbare, sozialadäquate Einwirkung.</p> <p>Zum nächtlichen Zeitschlag von den Kirchglocken der Elisabethenkirche liegen der Stadtverwaltung ansonsten keine Beschwerden über erhebliche Belästigungen vor.</p> <p>Die Kontrolle von Autos hinsichtlich Tuning, Verkehrsverhalten oder aber auch leistungsstarker Audioanlagen ist alleinige Aufgabe der Polizei. Augenscheinlich getunte Fahrzeuge werden von der Polizei im Rahmen der Streifenförmigkeit ebenso wie bei Unfallaufnahmen auf ihre Vorschriftsmäßigkeit hin überprüft. In Ulm sind der Polizei bislang keine örtlichen Schwerpunkte bekannt, an denen Fahrer „getunter“ Fahrzeuge für ernsthafte Probleme sorgen oder gar illegale Rennen veranstalten. Dennoch können natürlich einzelne Fahrzeuge mancherorts durch große Lautstärke unangenehm auffallen – auch wenn noch kein Verstoß gegen die Vorschriften der StVO oder die Zulassungsbestimmungen vorliegen muss.</p> <p>Die Söflinger Straße als öffentlich gewidmete Straße unterliegt dem Gemeingebrauch – und damit auch einer Benutzung durch die Busse der SWU. Hinsichtlich Herstellung/ Isolierung etc. von Bussen kann die Stadt Ulm/ SWU keinen Einfluss nehmen. Die SWU erneuert aber ständig ihren Fuhrpark. Die Busse sind – durch den Schwerlastanteil – im Rahmen der Lärmberechnungen berücksichtigt worden. Die Söflinger Straße ist in Abschnitten Teil der Tempo 30-Konzeption.</p> <p>Gerade bei Olga- und Karlstraße wird deutlich, dass Ausweichverkehre nicht zu befürchten sind. „Schleichwege“ durch die Neustadt bzw. auch Altstadt bestehen nicht, bzw. wären wesentlich langsamer.</p> <p>Die Tempo 30-Konzeption stellt eine mittelfristige Planung dar. Weitere Änderungen sind derzeit nicht vorgesehen.</p>
<p><u>18. Äußerung Nr. 18, E-Mail vom 19.05.2014</u></p> <p>Mit großem Interesse hat der Bürger von den Bestrebungen der Stadt Ulm betreffend den aktuellen Lärmaktionsplan gehört. Insbesondere ist für ihn die geplante Geschwindigkeitsreduzierung bei Nacht in der Olgastraße relevant. Als Anwohner im Neuen Graben im dritten und vierten Stock direkt hinter den auf der Stadtmauer befindlichen Grabenhäuschen ist er damit dem nächtlichen Verkehrslärm in der Olgastraße - der aus seiner Sicht primär durch hochtouriges Fahren mit zum Teil deutlichem Überschreiten der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h erklärbar ist - unmittelbar ausgesetzt. Ein Schlafen bei offenem oder gekipptem Fenster ist auch im Hochsommer größtenteils nicht möglich. Wie gravierend die Lärmexposition ist verdeutlicht auch die Tatsache, dass das babyphone der fünf Monate alten Tochter regelmäßig durch vorbeirasende PKW und oder Motorräder anspringt.</p>	<p>Die Stellungnahme unterstützt die Bestrebungen der Stadt Ulm nach einer Verkehrsberuhigung in der Olgastraße, die auch deshalb Teil der Tempo 30-Konzeption ist.</p>

<p>Man könne sich vorstellen, wie gerne dem Baby eine gesunde und ruhige Schlafumgebung inklusive Frischluftzufuhr durch ein geöffnetes Fenster angeboten werden würde, unter Anderem angesichts der von Pädiatern empfohlenen optimalen Raumtemperatur für Säuglinge zur Vermeidung des plötzlichen Kindstodes, die bei 17-18 Grad Celsius liegen sollte. Die Familie schläft derzeit in einem Raum bei 24 Grad - mehr muss nicht gesagt werden.</p> <p>Der Bürger spricht sich daher für eine zeitnahe Einführung einer mindestens nächtlichen Tempo-30-Zone in der Olgastraße aus im Sinne einer Verbesserung der Lebensqualität aller Anwohner. Das Vorhaben wird gut geheißen. Der Raserei muss Einhalt geboten werden!</p>	
<p><u>19. Äußerung Nr. 19, E-Mail vom 30.05.2014</u></p> <p>oft vorgenommen und doch nie geschafft, möchte die Bürgerin ein Feedback zu der Veranstaltung vom 08.05.2014 im Weststadthaus geben.</p> <p>Die Aktionsplanung, in der Furttbachstraße. eine Verkehrsberuhigung - auch wenn nur in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 6.00 Uhr morgens einzurichten, kommt den Anliegern der Furttbachstraße. sehr entgegen. Gerade, wenn der Verkehr nachlässt, fallen die Schnellfahrer, die noch auf der kurzen Strecke versuchen "Land zu gewinnen" sehr auf.</p> <p>Besonders auch im Hinblick auf die noch immer dreispurige Straße nimmt die Lärmbelästigung immer mehr zu, denn die Autofahrer der dritten, linken Spur wissen genau, dass am Ende der Straße auf einspurig zusammengeführt wird und legen entsprechende Sprints hin um doch als erster vorne zu sein.</p> <p>In diesem Zusammenhang - und das wäre schön, wenn die Stellungnahme an das entsprechende Resort weitergeben würde - wäre es interessant, wann denn nun endlich mit dem Rückbau der dritten Spur angefangen wird - alleine die 2,5 Meter, die als Parkspur für das Häuserdreieck, in dem die Bürgerin wohnt, sehr notwendig sind, würden die Lärmbelästigung senken. Wenn nun in den kommenden Tagen die Linden an der Zinglerstraße mit Blattläusen belebt werden, ist ein Parken darunter nur mit täglicher Autowäsche möglich.</p> <p>Durch die nächtlichen, zu schnell fahrenden Autos wurde vor 6 Jahren das nagelneue Auto ihres Mannes vor der Haustüre von einem BMW geschädigt mit einem Gesamtschaden von 11.000 Euro. Im gleichen Jahr fuhr ein Unbekannter so in die Beifahrerseite des geparkten Autos ihres Sohnes und beging Fahrerflucht, dass das Auto des Sohnes ein Totalschaden war - für die Polizei mit 2.000 Euro ein Klacks, für den Sohn mitten in der Ausbildung zum Elektriker ein heftiger Verlust. Der nächste Fahrer im gleichen Jahr beschädigte drei Fahrzeuge hintereinander, konnte dann aber selbst nicht mehr weiterfahren und konnte deswegen ermittelt werden.</p>	<p>Die Stellungnahme unterstützt die Bestrebungen der Stadt Ulm nach einer Verkehrsberuhigung in der Olgastraße, die auch deshalb Teil der Tempo 30-Konzeption ist.</p> <p>Der Rückbau der geänderten Verkehrsführung ist seit 06.10.14 fertig gestellt.</p>

<p>Durch die Raserei sah die Bürgerin vom Fenster aus schon Autos mit den Scheinwerfer an der Hauswand bei uns stehen und auch gegenüber an der Freikirche. Ein dicker Audi und ein Pick-up wurden von der Wucht des Aufpralles eines zu schnell fahrenden Autos über den an die 15 cm hohen Randstein gehoben...</p> <p>Die Polizei, die nach der Schadensserie vor Ort war, tröstete die Anwohner mit der Erkenntnis, dass hier weniger als 3% der Autos zu schnell fahren würden, und sich eine bauliche Maßnahme deswegen nicht rentiert. Ein Schlag ins Gesicht, als eine Woche nach diesem Bescheid das nächste Auto direkt vor ihrer Haustüre beschädigt wurde.</p> <p>Die Bürgerin freut sich nun darauf, doch bald nächstens wieder auch die spannendste leise Stelle im Krimi mitzubekommen.</p> <p>Die Information an diesem Abend war sehr sachlich, Die Bürgerin hatte sich eher auf eine Diskussion eingestellt und war sehr freudig überrascht, dass diese Maßnahme bereits beschlossene Sache ist.</p> <p>Sie bedankt sich schon mal für die Weiterleitung ihrer Mail an die Abteilung, die für den Rückbau zuständig ist.</p>	
<p><u>20. Äußerung Nr. 20, E-Mail vom 04.06.2014</u></p> <p>Der Bürger wohnt in der Olgastraße. Er ist trotzdem, und auch genau deswegen gegen Tempolimits 30! Er bittet darum, diesen Plan zu verwerfen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>21. Äußerung Nr. 21, E-Mail vom 04.06.2014</u></p> <p>Wie bitte? Die EU soll schuld sein? Das kann die Bürgerin weder glauben noch nachvollziehen. Es gibt da lediglich eine Richtlinie, die zudem lediglich für größere Städte als Ulm greift, und selbst dort nicht dermaßen restriktiv umgesetzt werden muss. Die Bürgerin fordert, dass müsse unbedingt überprüft werden. Es könne doch nicht sein, die Schuld am Unmut der Ulmer Bürger der EU in die Schuhe schieben, das wäre ja wirklich der Oberhammer!</p>	<p>Gem. § 47 d BImSchG (Umsetzung europarechtlicher Richtlinien in nationales Recht) ist die Stadt Ulm verpflichtet, einen Lärmaktionsplan bis zum 18.07.2013 aufzustellen. Der Ulmer Gemeinderat hat im Jahr 2006 beschlossen, im Sinne einer Selbstverpflichtung den Lärmaktionsplan um fünf Jahre vorzuziehen – entsprechend den Vorgaben, die eigentlich nur für Ballungsräume mit mehr als 250.000 Einwohnern gelten.</p> <p>Die Stadt Ulm hat eine etwaige „Schuld“ zu keinem Zeitpunkt und zu keinem Anlass der EU in die „Schuhe geschoben“ – im Gegenteil, siehe Selbstverpflichtung.</p>
<p><u>22. Äußerung Nr. 22, Schreiben vom 24.05.2014</u></p> <p>Der Bürger spricht sich (genauso wie viele Anwohner in seinem Umfeld) strikt gegen die vorgesehene Einbeziehung des Abschnitts - Bleicher Hag (von Einmündung Lehrertalweg bis Mähringer Weg) aus.</p> <p>Der Bürger sieht es als weiteren Versuch an, die Nabelschnur zum Eselsberg für den MIV zu behindern.</p> <p>Es ist aus Lärmgründen bzw. Feinstaubgründen nicht nachvollziehbar, für diesen kurzen Abschnitt ab 22.00 Uhr eine 30-er Zone einzurichten. Zumal hier meistens einseitig keine Bebauung vorhanden ist. (Bahnlinie, Gärten).</p>	<p>Die auf dem entsprechenden Abschnitt entstehende Zeitverzögerung ist aus Sicht der Verwaltung – unter Abwägung der Vorteile hinsichtlich Lärmbekämpfung – zumutbar. Rechnerisch gesehen benötigt man auf 100 m bei Tempo 30 4,8 Sekunden länger als bei Tempo 50. Bei einer Länge von 300 m sind dies demnach maximal rund 15 Sekunden.</p> <p>Der Bleicher Hag ist seit der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2008 ein Hauptlärm Brennpunkt. Hier liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr (dtv) bei über 20.000 Fahrzeugen. Die Emissionen des Straßenverkehrs sind erheblich.</p>



<p><u>23. Äußerung Nr. 23, E-Mail vom 05.06.2014</u></p> <p>Der Bürger hält diese Aktion im Bereich Mähringer Weg/ Am Bleicher Hag auf einer Länge von ca. 100 m für nicht zielführend im Bezug auf Lärmreduzierung. Man darf nicht übersehen, dass gleichmäßig rollende Autos und Motorräder nach seiner Meinung weniger Lärm machen als Fahrzeuge, die abgebremst werden und dann wieder beschleunigen. Letzteres ist mit mehr Geräusch verbunden, als das gleichmäßige Durchfahren.</p>	<p>Der Bleicher Hag ist seit der Aufstellung des Lärmaktionsplans 2008 ein Hauptlärm Brennpunkt. Hier liegt der dtv bei über 20.000 Fahrzeugen. Die Emissionen des Straßenverkehrs sind erheblich. Die vorgesehene Geschwindigkeitsreduzierung bringt eine Verbesserung von ca. 2,5 dB(A). Die Tempo 30-Schilder werden im Mähringer Weg dort aufgestellt, wo sich gerade keine Häuser befinden.</p>
<p><u>24. Äußerung Nr. 24, Schreiben vom 06.06.2014</u></p> <p>Die geplanten Maßnahmen lassen erkennen, dass das Gebiet zwischen B 311 und B 10 zutreffend als Lärm Brennpunkt erkannt wird. Daher begrüßt der Bürger als Anwohner wie auch seine betroffenen Nachbarn jede Maßnahme zur Reduzierung des Verkehrslärms der bei Tag und Nacht insbesondere auf diesen Straßen erzeugt wird. Dass die turnusmäßige verwaltungsseitige Überprüfung des Lärmaktionsplans die nächtliche Temporeduzierung auf 30 km/h hervorgebracht hat, ist hierbei auch sehr erfreulich. Dennoch erscheint die Überarbeitung des Lärmaktionsplans mit der vorgeschlagenen Maßnahme das Problem nur teilweise anzugehen. Es sind folgend weitergehende Maßnahmen angezeigt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Die B 10 ist aus den Überlegungen und geplanten Maßnahmen völlig außen vor gelassen, obwohl gerade hier die gesamte Nacht über Durchgangsverkehr stattfindet. Diesem Durchgangsverkehr könnte es eigentlich egal sein, ob er nun mit 50+ oder mit 30+ nach der Adenauerbrücke in und aus dem Tunnel fährt, wenn der einzige Grund für das Durchfahren nicht der errechnete Zeitgewinn wäre. Der über die gesamte Durchfahrtszeit bestehende Lärmdruck an den Tunnellein- und ausfahrten wäre aber massiv gemindert. Evtl. würden Tempoanzeigen, wie sie heute an diversen Ortseinfahrten zu sehen sind, den geeigneten Fahrzeugführer zumindest zu angepasster Geschwindigkeit anhalten.</li> <li>2. In der Stellungnahme der Verwaltung zum Lärmaktionsplan 2008 wurde ausgeführt, dass vorgesehen sei, den Lärmdruck an den Tunnelausfahrten im Rahmen der Sanierung durch Anbringen lärmabsorbierender Materialien an den seitlichen Wänden der Tunnelrampen zu verringern, was aber bisher nicht erfolgt ist und nachzuholen wäre.</li> <li>3. Verhinderung des in irgendeinem Planungsstadium befindlichen Ausbaus der Einflugschneise B 10 aus Richtung Neu-Ulm mit dem 8-spurigen Ausbau der Adenauerbrücke mitsamt Zu- und Abfahrten, was genau hinter die Tore von Ulm das bezweckte massiv erhöhte Verkehrsaufkommen schaufelt, einhergehend</li> </ol>	<p>Entlang der B 10 als anbaufreier Straße ist im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Bau von Lärmschutzwänden vorgesehen. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans ändert an dieser bestehenden Maßnahme nichts. Der Baubeschluss für die erste Lärmschutzwand auf Höhe des südlichen Dichterviertels ist vom Ulmer Gemeinderat am 30.09.2014 gefasst worden. Für die B 10 wird darüber hinaus bei Fahrbahnsanierungen lärmindernder Asphalt eingebaut – der erste Abschnitt auf Höhe des Finanzamtes ist bereits realisiert. Zudem ist im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Geschwindigkeit auf der innerörtlichen B 10 von 60 auf Tempo 50 reduziert worden. Auch dies stellt zumindest eine geringe Verbesserung der Lärmsituation dar.</p> <p>Die weitere Planung sieht vor, dass die Seitenwände der Tunnelportale (Einfahrts-, sowie Ausfahrtsrampe) mit absorbierenden Lärmschutzmaterialien verkleidet werden (Ausführungszeitpunkt Frühjahr 2015).</p> <p>Zusätzliches Lärmaufkommen durch zunehmenden Verkehr wird in den Prognosen, welche unter Anderem auch Grundlage zur Planung sind, berücksichtigt.</p>

<p>mit dem derzeit nicht berechneten zusätzlichen Lärmaufkommen.</p> <p>4. Sofortiger Rückbau der Furttbachstraße auf die ursprünglichen Maße vor der Sanierung der B 10</p> <p>5. Verlängerung der Tempo 30-Zone in der Furttbachstraße bis zur Einfahrt in die B 10, da eh bereits in Sichtweite der Aufhebung der Tempo 30-Zone diese vergessen ist.</p> <p>Der Bürger sieht alle Maßnahmen dem Erhalt der Lebens- und Wohnqualität der hiesigen Bewohner förderlich und auch mit den Mobilitätsinteressen der Verkehrsteilnehmer gut vereinbar.</p>	<p>Mittlerweile ist die im Zuge der Tunnelsanierung geänderte Verkehrsführung wieder zurück gebaut worden.</p> <p>Die Ausweisung der Tempo 30-Abschnitte erfolgt in enger Abstimmung mit der unteren Straßenverkehrsbehörde der Stadt Ulm. Die genauen Standorte der Beschilderung sind noch nicht festgelegt worden.</p>
---	---

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

Bei der Überprüfung und Fortschreibung 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 – Abteilung 4 – Straßenwesen und Verkehr
- Regierungspräsidium Tübingen – Abteilung 5 – Umwelt
- 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
- Regionale Planungsgruppe Eselsberg
- Regionale Planungsgruppe Mitte/ Ost
- Regionale Planungsgruppe West

Des Weiteren sind folgende Stellungnahmen von Interessenvertretungen/ Organisationen eingegangen, die an dieser Stelle daher – ebenfalls nicht anonymisiert – behandelt werden können:

- Leben in der Stadt e.V.
- Lokale Agenda Ulm 21 – AK Mobilität
- Regionale Planungsgruppe West

Folgende Stellungnahmen wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>1. Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Schreiben vom 07.05.2014 (Anlage 2.1)</u></p> <p>Gegen die 2. Fortschreibung bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden hierdurch nicht berührt.</p> <p>Es wird gebeten, die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und die Bahn am Verfahren weiterhin zu beteiligen.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>2. Eisenbahn-Bundesamt, Schreiben vom 07.05.2014 (Anlage 2.2)</u></p> <p>Das EBA teilt mit, dass gem. § 47e Abs. 3 BImSchG das EBA zuständige Behörde für die Erstellung der Lärmkarten an Schienenwegen des Bundes ist, zuständige Behörden für die Lärmaktionsplanung sind entsprechend den Festlegungen des § 47 e Abs. 1 BImSchG die Gemeinden oder die nach Landesrecht zuständigen Behörden. Die Lärmaktionsplanung fällt daher entsprechend den gesetzlichen Regelungen in den alleinigen Zuständigkeitsbereich der nach Landesrecht zuständigen Behörden. Da eine Einbindung des EBA als Einvernehmensbehörde ebenfalls nicht gesetzlich geregelt ist, ist eine Mitwirkung des EBA an der Lärmaktionsplanung der Länder vom Gesetzgeber auch nicht vorgesehen.</p> <p>Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst auch keine Planungen oder Baumaßnahmen durch. In dieser Hinsicht ist Ihr Ansprechpartner im Bereich der Eisenbahnen des Bundes im Regelfall die DB Netz AG. Zum anderen verfügt das EBA auch nicht ansatzweise über die personelle Ausstattung, um die fachliche Unterstützung von bundesweit rund 900 Gemeinden gewährleisten zu können.</p> <p>Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen ergeben, hat das EBA im Rahmen einer Stellungnahme zu den von den Ländern erarbeiteten LAI-Hinweisen zur Lärmaktionsplanung bereits dargelegt. Insofern erübrigt sich auch die Abgabe einer Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes zu einzelnen Lärmaktionsplänen der Länder.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass nach § 47 e Abs. 4 BImSchG ab dem 01.01.2015 das Eisenbahn-Bundesamt zuständig für die Aufstellung eines bundesweiten Lärmaktionsplans für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes mit Maßnahmen in Bundeshoheit ist.</p> <p>Dies betrifft zukünftig auch die Haupteisenbahnstrecken in Ulm.</p>
<p><u>3. Handwerkskammer Ulm, Schreiben vom 28.05.2014 (Anlage 2.3)</u></p> <p>Gegen die Einrichtung von Tempo 30-Zonen nachts in den genannten Straßenabschnitten sind aus Sicht der Aufrechterhaltung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs keine Bedenken vorzubringen.</p> <p>Nicht schlüssig nachvollziehbar ist, dass Zwischen Ende der Zinglerstraße (derzeit schon 30 km/h nachts) und Olgastraße/ Neutorstraße (-Beginn neuer Zone 30 km/h nachts) nicht diese Geschwindigkeit beibehalten wird. Vermutlich sind auf der Strecke Zingler/ Friedrich-Ebert-Straße weniger Bewohner betroffen.</p>	<p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Für die Ausweisung von Tempo 30 nachts aus Lärmgründen müssen bestimmte Voraussetzungen zwingend vorliegen: 60 dB(A) und eine hohe Zahl betroffener Anwohner. Dies ist für den angesprochenen Streckenabschnitt eindeutig nicht der Fall. Betrachtet man das Gesamtkonzept der Tempo 30-Abschnitte, so wird deutlich, dass diese durchaus, auch wenn</p>

<p>Jedoch ist gerade im Bereich Hauptbahnhof/ Busbahnhof mit relativ hohem Fußgängeraufkommen zu rechnen. Eine Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung würde sich rechtfertigen. Deshalb und vor allem auch im Blick auf die Gewöhnung der Fahrzeughalter auf diesem Geschwindigkeitsbereich wird vorgeschlagen, im Bereich Friedrich-Ebert-Straße/Olgastraße diese Geschwindigkeit in der Nachtzeit beizubehalten.</p>	<p>es „Lücken“ gibt, ein nachvollziehbares Gesamtkonzept ergeben.</p> <p>Eine besondere Gefahrenlage für Fußgänger, die eine Anordnung von Tempo 30 erfordern würde (dies wäre ja insb. auch tagsüber der Fall) ist im Bahnhofsbereich nicht zu erkennen.</p>
<p><u>4. BUND Kreisverband Ulm, E-Mail vom 03.06.2014 (Anlage 2.4)</u></p> <p>Der BUND-Kreisverband Ulm unterstützt die vorgeschlagenen Maßnahmen vorbehaltlos.</p>	<p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p>
<p><u>5. Stadt Neu-Ulm, E-Mail vom 05.06.2014 (Anlage 2.5)</u></p> <p>Für die genannten Maßnahmen besteht Einverständnis.</p>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
<p><u>6. Industrie- und Handelskammer Ulm, Schreiben vom 06.06.2014 (Anlage 2.6)</u></p> <p>Grundsätzlich befürwortet die IHK Ulm umweltpolitische Maßnahmen. Zugleich müssen aber die Belange der Wirtschaft so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren.</p> <p>Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Ulm sieht eine Ausdehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen (Tempo 30 nachts) auf weiteren Hauptverkehrsstraßen vor. Diese Maßnahme steht aus Sicht der IHK Ulm der besonderen Verkehrsfunktion von Hauptverkehrsstraßen entgegen. Auf diesen Straßen bündeln sich der weiträumige sowie der innerörtliche Verkehr. Sie entlasten gleichzeitig andere Gebiete. Generell muss daher auf den Hauptverkehrsachsen im Innenstadtbereich ganztags die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h gelten. Eine nächtliche Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h kann aus Sicht der IHK nur erfolgen, wenn gleichwertige alternative Verbindungen zur Verfügung stehen.</p> <p>Der Wirtschaftsverkehr benötigt ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Tempo 50-Netz. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 summiert die Fahrzeiten, führt zu längeren Lieferzeiten im Wirtschaftsverkehr und kann teilweise bei den Lenkzeiten zu Problemen führen. Selbst eine Geschwindigkeitsbeschränkung nur in den Nachtstunden hätte für den Wirtschaftsverkehr erhebliche negative Folgen, da der Lieferverkehr vorwiegend in den frühen Morgenstunden abläuft. Laut EWS 1997 (Empfehlung für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen für Straßen der FGSV) fallen – Inflation berücksichtigt – bereits bei der Minute Zeitverlust für den Wirtschaftsverkehr Kosten in Höhe von 45 Cent an. Zusätzlich sind auch Pendler von den Geschwindigkeitsbeschränkungen indirekt betroffen und müssen für Wege von und zur Arbeit mehr Zeit einplanen.</p> <p>Zu den einzelnen Strecken-/Straßenabschnitten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Die Olgastraße ist die einzige Ost-West-Achse auf der noch keine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung besteht. Für die</li> </ul>	<p>Die Leistungsfähigkeit von Straßen hängt insbesondere von der Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte ab. Die Verkehrsfunktion einer Hauptverkehrsstraße kann auch bei einer reduzierten Geschwindigkeit von Tempo 30 erfüllt werden. In den Nachtstunden ist vorgesehen, die Ampelschaltungen (Grüne Welle) entsprechend anzupassen.</p> <p>Anders als bspw. beim Thema Umweltzone, werden vorliegend keine Fahrverbote oder ähnliches ausgesprochen. Der Allgemeingebrauch der betroffenen Straßen bleibt uneingeschränkt bestehen. Gewisse Fahrzeitverlängerungen durch Tempolimits sind zumutbar. Bei Tempo 30 und einem Kilometer Strecke bedeutet dies rein rechnerisch eine Fahrzeitverlängerung von 48 Sekunden. Dieser Zeitverlust dürfte in der Realität noch deutlich geringer ausfallen, da Beschleunigungs- bzw. Abbremsvorgänge bis bzw. ab 30 km/h zu keinen Fahrzeitverlängerungen führen. Tempolimits außerhalb von Ortschaften können sich ebenfalls ändern (bspw. auf Autobahnen, oder aktuell auf der B 10). Die Funktion der Straßen wird hier auch nicht beeinträchtigt.</p> <p>Eine unzumutbare Beeinträchtigung des Wirtschaftsverkehrs ist daher auf Grund der Tempo 30-Konzeption für Ulm nicht zu erkennen. Der wirtschaftliche Schaden bspw. durch Staus etc. ist ungleich höher. Die positiven Effekte einer Lärmreduzierung sind im Sinne einer Interessenabwägung aus Sicht der Stadt Ulm über die minimalen Beeinträchtigungen des Wirtschafts- und Pendlerverkehrs zu stellen.</p> <p>Die Ermittlung der Tempo 30-Abschnitte erfolgte nach objektiven Kriterien. Ein positiver „Nebeneffekt“ von Tempo 30 in Karl- und Olgastraße ist es, dass hier keine Verlagerungseffekte mehr zu befürchten sind.</p>

<p>Olgastraße gibt es keine gleichwertige Alternative, da in der Karlstraße bereits Tempo 30 nachts angeordnet ist. Daher ist Tempo 30 nachts auf der Olgastraße abzulehnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Frauenstraße ist eine wichtige Erschließungsstraße, die zudem über die Donaustraße eine wichtige Verbindung nach Neu-Ulm darstellt. Gleichwohl erhebet die IHK gegen Tempo 30 nachts keine Einwände, es wird aber gleichzeitig darauf hingewiesen, dass die IHK Tempo 30 tagsüber ablehnend gegenübersteht.</li> <li>- Zinglerstraße, Bismarkring und Furtenbachstraße sind wichtige Straßen des überörtlichen Verkehrs. Für diesen Netzknoten besteht keine Alternative, weshalb auch hier die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h ganztags beibehalten werden muss.</li> <li>- Im Bereich Söflinger Straße und Wagnerstraße kann für einen Straßenabschnitt Tempo 30 nachts eingeführt werden, wenn für den anderen Abschnitt weiterhin die Regelgeschwindigkeit von 50 km/h ganztags gilt. Nur dadurch ist eine Alternative gegeben.</li> <li>- IM Bereich Mähringer Weg und Am Bleicher Hag kann aus Sicht der IHK eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erfolgen.</li> </ul> <p>Generell weist die IHK darauf hin, dass durch den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA) eine höhere Pegelminderung erreicht werden kann als durch Geschwindigkeitsreduzierungen.</p>	<p>In der Frauenstraße soll insb. auch aus städtebaulich-funktionalen Gründen (Verbesserung der Aufenthaltsqualität, Querungsmöglichkeiten auch für die Schulen nördlich der Olgastraße, bessere Anbindung an die Einkaufsinnenstadt) und aus Gründen der Verkehrssicherheit Tempo 30 ganztägig eingeführt werden.</p> <p>vgl. oben</p> <p>vgl. oben</p> <p>Tempo 30 aus Lärmschutzgründen hat gegenüber lärmoptimierten Asphalten insb. die folgenden Vorteile:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Relativ preisgünstig</li> <li>2. Dauerhaft wirksam (LOA´s nehmen in ihrer Lärmwirkung relativ schnell ab)</li> <li>3. Schnelle/ zeitnahe Umsetzung</li> </ol> <p>Lärmoptimierter Asphalt wird in Ulm bereits angewendet (bspw. bei Mähringen auf der K 9912 und aktuell auf der B 10 in Höhe Finanzamt). Ein solcher Asphalt kann allerdings aus volkswirtschaftlichen Überlegungen heraus nur dort eingebaut werden, wo eine Fahrbahnerneuerung „so oder so“ ansteht.</p>
<p><u>7. SWU Verkehr GmbH (Schreiben vom 18.06.2014 (Anlage 2.7))</u></p> <p>Die SWU-Verkehr nimmt wie folgt Stellung:</p> <p><b>Auswirkung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf Straßenbahn (Linien 1 und 2)</b></p> <p>Die Straßenbahn fährt größtenteils auf besonderem Bahnkörper. Hier wurde eine Geschwindigkeit von 50 km/h bzw. zwischen Donauhalle und Böfingen von teilweise 60 km/h festgelegt. In entsprechender Form sind die Lichtsignalanlagen (LSA) programmiert. An den Knotenpunkten nimmt die Straßenbahn am allgemeinen Straßenverkehr teil. Um Geschwindigkeitseinbrüche an den Knotenpunkten zu vermeiden, die zu einem erhöhten Energieverbrauch führen, wird gefordert, an die geplanten „30 km/h“ Beschilderungen den Zusatz „Ausgenommen Straßenbahn“ anzubringen.</p>	<p>Eine Ausnahme von der Höchstgeschwindigkeit für die Straßenbahn kann nur erfolgen in den Abschnitten, in denen die Straßenbahn auf einem separaten Gleiskörper fährt.</p>

<p><b>Auswirkung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf Busverkehr</b></p> <p>Im Folgenden sind die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Buslinien der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH in den einzelnen betroffenen Straßenabschnitten dargestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Bismarckring/ Furttenbachstraße (Linien 3, 7, N7): Durch die derzeitige LSA-Programmierung und die Straßengeometrie in der Furttenbachstraße, ergeben sich voraussichtlich keine nennenswerten Zeitverluste.</li><li>– Bismarckring/Zinglerstraße (Linien 4, 10, N8): In Fahrtrichtung Haßlerstraße muss die LSA an der Kreuzung Zingler-/ Beyerstraße und evtl. auch die LSA an der Kreuzung Zingler-/ Furttenbachstraße umprogrammiert werden, da die Busse andernfalls durch die geringere Fahrgeschwindigkeit die Grün-Phase nicht mehr erreichen können.</li><li>– Mähringer Weg/ Bleicher Hag (Linien 3, 5, 6, N2): Die Straßenführung lässt in Richtung Eselsberg ohnehin keine wesentlich höhere Geschwindigkeit zu, sodass hier keine nennenswerten Fahrzeitverluste entstehen. In der Gegenrichtung muss bei Anfahrt der Haltestelle Lehrer Tal die Geschwindigkeit verringert werden. Einziger Fahrzeitverlust entsteht nach der Kurvenausfahrt bis zur Kreuzung Lehrer-Tal-Weg. Dies ist aber aus unserer Sicht akzeptabel.</li><li>– Frauenstraße (Linien 4, 7, 9, N4): Die straßenräumliche Situation lässt ohnehin keine wesentlich höhere Geschwindigkeit zu, sodass hier keine nennenswerten Fahrzeitverluste entstehen.</li><li>– Wagnerstraße/Söflinger Straße (Ein- und Ausrückfahrten): Mehraufwendungen entstehen durch zusätzliche Fahrpersonalstunden, weil bei allen Ein- und Ausrückfahrten, die über die Wagnerstraße bzw. Söflinger Straße verlaufen, die Fahrzeit verlängert werden muss. Hierdurch entstehen knapp 750 zusätzliche Personalstunden pro Jahr. Dies entspricht ca. 20.000 Euro p.a.</li></ul> <p><b>Auswirkung auf LSA-Schaltung und -Beeinflussung</b></p> <p>Das geplante Vorhaben hat teilweise Auswirkungen auf die vorhandene LSA-Beeinflussung, da sich durch die reduzierte Geschwindigkeit die Fahrzeiten von der Aussendung der Meldepunkte bis zum Erreichen der Haltelinie ändern und dadurch unter Umständen Anpassungen und Änderungen an den LSA-Programmen notwendig werden.</p> <p>An folgenden LSA muss bei der Umsetzung des Lärmaktionsplanes die ÖV-Beeinflussung durch ein Planungsbüro (gevas) überprüft und die LSA-Programme ggf. an die neuen Fahrzeiten angepasst werden:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Karlstraße/ Frauenstraße (LSA155) stadtauswärts</li><li>– Olgastraße/ Ensingerstraße/ Syrlinstraße (LSA106)</li></ul>	<p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Im Rahmen der Lärmaktionsplanung werden die Signalanlagen und die Grüne Welle in diesem Streckenzug überprüft und ggfs. angepasst.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Die hier angesetzten Personalmehraufwendungen werden nicht von der Stadt Ulm übernommen. Zur Begründung siehe weiter unten.</p> <p>vgl. oben</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"><li>- Olgastraße/ Karl-Scheffold-Straße/ Keplerstraße (LSA107)</li><li>- Olgastraße/ Frauenstraße (LSA109)</li><li>- Willy-Brandt-Platz/ Wielandstraße (LSA205)</li></ul> <p>In der Frauenstraße ist ganztägig Tempo 30 geplant. In diesem Fall kann statt einer Programmänderung eine Anpassung der Meldepunkt-Distanzen erfolgen. An folgenden LSA sind die Meldepunkt-Distanzen durch ein Planungsbüro (gevas) neu zu berechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Neue Straße/ Frauenstraße (LSA114) in Richtung Rathaus</li><li>- Frauenstraße/ Bockgasse (LSA192)</li><li>- Frauenstraße/ Rosengasse (LSA191)</li><li>- Karlstraße/ Frauenstraße (LSA155) stadteinwärts</li></ul> <p>Anfallende Planungs- und Umsetzungskosten sind von der Stadt Ulm zu tragen.</p> <p><b>Mögliche Auswirkungen auf das Anschlussssystem</b></p> <p>Durch Einführung eines verbesserten Anschlussystems sollen insbesondere während der Schwachlastzeiten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. An den zentralen Umsteigepunkten Ehinger Tor, Hauptbahnhof und Rathaus sind die Anschlüsse aufeinander abgestimmt. Die aktuell geplanten Maßnahmen haben keine negativen Auswirkungen auf das Anschlussystem. Bei weitergehenden Maßnahmen kann es allerdings notwendig werden, das Anschlussystem zu überprüfen.</p> <p>Weitere fahrzeitrelevante Maßnahmen, die zeitlich nicht mit dem Fahrplanwechsel abgestimmt sind, können bei der SWU Verkehr einen zusätzlichen Mehraufwand für die Anpassung der Fahrgastinformation und der Fahrplanmedien verursachen.</p> <p><b>Auswirkungen auf die standardisierte Bewertung der Linie 2</b></p> <p>Gesondert möchte die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH darauf hinweisen, dass bei weiteren signifikanten Verkehrsregelungsmaßnahmen, die dann ggf. auch Abschnitte der zukünftigen Linie 2 betreffen, die standardisierte Bewertung der Linie 2 neu zu berechnen wäre. So wurde z.B. im Rahmen der Planungen für die Linie 2 auch eine zusätzliche Haltestelle „Fort Unterer Eselsberg“ untersucht. Durch diesen zusätzlichen Halt würde sich die Fahrzeit je Richtung um eine Minute verlängern. Mit der Folge, dass ein zusätzliches Fahrzeug sowie zusätzliches Fahrpersonal notwendig werden würde. Der Nutzen-Kosten-Quotient für die Linie 2 wäre durch diese Maßnahme auf unter 1,0 gesunken, womit sie nach dem GVFG nicht mehr als förderwürdig gilt. Das bedeutet, dass selbst kleinere Verkehrsregelungsmaßnahmen der Stadt Ulm im Bereich der Linie 2 erhebliche Auswirkungen auf den Nutzen-Kosten-Quotient haben können.</p> <p><b>Weitere Hinweise</b></p>	<p>vgl. oben</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p> <p>Maßnahmen seitens der Stadt Ulm, die die Wirtschaftlichkeit der Linie 2 in Frage stellen könnten, sind selbstverständlich nicht geplant.</p> <p>Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.</p>
---	--

<p>Wie bereits ausgeführt verschlechtert sich durch die geplanten Verkehrsregelmaßnahmen der Stadt Ulm die Wirtschaftlichkeit der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH. Da die Stadt Neu-Ulm an der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH beteiligt ist, führt diese Maßnahme auch zu einer Mehrbelastung der Stadt Neu-Ulm. Nach unserer Auffassung würde die Kostentragung durch die SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH damit der konsortialvertraglichen Vereinbarung der Städte in § 9 Abs. 2 des Konsortialvertrages entgegenstehen. Dieser Paragraph sagt aus, dass wenn ein Gesellschafter, in diesem Falle die Stadt Ulm, zusätzliche Aufwendungen im Verkehrsgebiet veranlasst, die über den Status Quo hinausgehen und nicht im Rahmen der einheitlichen Fortentwicklung von der SWU oder einer Konzerngesellschaft initiiert werden, er diese selbst voll zu tragen hat.</p> <p>Ergänzend und vorsorglich möchten wir noch auf § 13 des Betrauungsvertrages zwischen den Städten Ulm/Neu-Ulm und der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH hinweisen. Darin wird festgestellt, dass Qualität und Verfügbarkeit der städtischen Infrastruktur eine wesentliche Geschäftsgrundlage darstellen. In der Anlage 3 des Betrauungsvertrages „Verfügbarkeit und Qualität der Infrastruktur“ wird die Verfügbarkeit zentraler ÖPNV-Infrastrukturen konkretisiert. Für den Fall einer 1%-igen Kostensteigerung – dies entspricht einer Summe von ca. 200.000,- Euro - würde auch hier eine Ausgleichspflicht der Städte greifen. Diese Summe ist dann schnell erreicht, wenn eine zusätzliche Bus- oder gar Straßenbahnbeschaffung notwendig wäre.</p>	<p>Die SWU verweist auf § 13 des Betrauungsvertrages zwischen den Städten Ulm/Neu-Ulm und der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH. Hier werden Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur behandelt. Explizit enthält dieser keine Regelung zu Geschwindigkeitsangaben auf den Straßen. Damit ist die fahrbare Geschwindigkeit kein Gegenstand der Betrauung selbst. Es lässt sich hieraus keine Kostentragungspflicht durch die Stadt Ulm ableiten.</p> <p>Es wird weiterhin darauf hingewiesen, dass verkehrliche Maßnahmen der Städte zur Verbesserung der ÖPNV-Leistung aufgrund dessen in der Vergangenheit finanziell nicht gegengerechnet wurden.</p> <p>Die Verkehrsregelungsmaßnahmen stehen aus Sicht der Stadt Ulm nicht im Widerspruch zum Konsortialvertrag.</p>
<p><u>8. Regionale Planungsgruppe West, Schreiben vom 05.06.2014 (Anlage 2.8)</u></p> <p>Tempo 30 nachts auf der Wagnerstraße hat aus Sicht der RPG West oberste Priorität, da es hier eine durchgängige, beidseitige, hohe, fahrbahnnahe Wohnbebauung gibt. Unter diesen Bedingungen wird die Lärmbelastung zusätzlich durch Schallreflexion zwischen den Gebäudefassaden verstärkt.</p> <p>In der Söflinger Straße sind diese Gesichtspunkte nicht durchgängig, sondern nur im Bereich zwischen Uhland- und Blücherstraße vorhanden. Es wäre deshalb denkbar, die Geschwindigkeitsreduzierung auf diesen Bereich zu beschränken.</p> <p>In jedem Fall gehen die Maßnahmen ins Leere, wenn nicht gleichzeitig Kontrollmaßnahmen vorgesehen sind.</p> <p>Im Bereich Bismarkring/ Zinglerstraße/ Furttenbachstraße</p>	<p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Aus Gründen der Nachvollziehbarkeit und Klarheit der Tempo 30-Konzeption soll im Bereich der Söflinger Straße die in der Planung gekennzeichnete Abschnitt für Tempo 30 ausgewiesen werden. Ein „ständiges“ Wechseln von 30 auf 50 und umgekehrt soll vermieden werden.</p> <p>Die Verwaltung teilt die Auffassung, dass eine Geschwindigkeitskontrolle auf diesen Abschnitten erforderlich ist. Nach der Einführung von Tempo 30 auf der Karl-, König-Wilhelm- und Zinglerstraße ist regelmäßig die Geschwindigkeit überwacht worden. Die Zahl der ausgesprochenen Bußgelder war anfangs sehr hoch. Mittlerweile ist die Akzeptanz (auch durch die Installation von LED-Schildern) deutlich besser geworden und hat sich auf einem „Normalmaß“ eingependelt. Eine Überwachung wird auch auf den neuen Abschnitten zwingend erforderlich sein.</p> <p>Die Ampelschaltungen werden entsprechend angepasst,</p>



<p>sollte der Verkehrsfluss stadtauswärts (sowohl in Richtung Ehingen als auch in Richtung Neu-Ulm) über Ampelschaltungen so gesteuert werden, dass eine „grüne Welle“ nachts bei Tempo 30 und tags bei Tempo 50 gewährleistet ist. Darauf sollte durch Hinweiszeichen aufmerksam gemacht werden.</p> <p>Auch im Bereich des Bismarkring aus Richtung Adenauerbrücke könnte Tempo 30 auf den Bereich beschränkt werden, wo die Wohnbebauung dicht an die Fahrbahn heranreicht. Tempo 30 nachts auf der Zinglerstraße stadteinwärts ist aus Sicht der RPG West sinnvoll.</p>	<p>dass auch im Nachtzeitraum die „grüne Welle“ gewährleistet ist. Eine diesbezügliche Beschilderung wird im Rahmen der Umsetzung geprüft.</p> <p>Dies ist in der Tempo 30-Konzeption bereits so vorgesehen.</p>
<p><u>9. Lokale Agenda Ulm 21, Schreiben vom 02.06.2014 (Anlage 2.9)</u></p> <p><b>Tempo 30 nachts:</b> Der AK Mobilität befürwortet die Einführung von Tempo 30 nachts auf allen vorgeschlagenen Abschnitten. Im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs wäre sogar eine Ausweitung auf weitere Straßen auch am Tag anzustreben. Dafür können die Bereiche mit Tempo 30 nachts einen Einstieg bilden und die Akzeptanz fördern.</p> <p><b>Stärkung des Umweltverbunds (Förderung von Fußverkehr, Fahrradverkehr und ÖPNV):</b> Da das stationsbasierte CarSharing (CS) bekanntermaßen als 4. Säule des Umweltverbundes zählt, wäre es nur logisch an Stellen besonderer Lärmbelastung so genannte Mobilitätsinseln einzurichten, d.h. Kombination von ÖPNV-Haltestellen, mehrere CS-Stellplätze und Fahrradabstellmöglichkeiten. Erwiesenermaßen ersetzt ein CS-Fahrzeug 6 bis 10 private Fahrzeuge. Private Fahrzeuge, die es dann nicht mehr gibt, verursachen auch keine Geräusche, speziell beim Parkplatzsuchverkehr. Durch entsprechende Verhaltensänderungen von CarSharing-Kunden wird der ÖPNV, das Fahrrad und die Fortbewegung zu Fuß mehr in Anspruch genommen. Die konkrete Fördermaßnahme wäre eine kostenfreie Überlassung von CS-Stellplätzen durch die Stadt Ulm.</p> <p><b>Förderung lärmarmen Verkehrsmittel:</b> Hier wäre eine finanzielle Förderung der Stadt Ulm zur Anschaffung zusätzlicher CarSharing-Hybrid-Fahrzeuge geeignet, das Geräuschniveau zu senken. Ein Hybrid-Fahrzeug fährt speziell in Bereichen mit Tempo 30 in der Regel elektrisch und verursacht somit keine Geräusche durch einen Verbrennungsmotor.</p>	<p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Stärkung des Umweltverbundes ist generelles Ziel der Stadt Ulm. Im Lärmaktionsplan der Stadt Ulm ist daher auch als Maßnahme Nr. 1 die „Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans“ enthalten. Diese Fortschreibung ist mittlerweile abgeschlossen. Weiterführende, detaillierte und im VEP beschriebene Maßnahmen sollten allerdings, da sie nur sehr mittelbar Auswirkungen auf die konkrete Lärmsituation haben, nicht in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden. Der Erfolg der Maßnahmen zur Lärmreduktion sollte konkret messbar sein.</p> <p>Zur Stärkung des Umweltverbundes bestehen darüber hinaus auch andere Aktionsbündnisse, bspw. Fahrrad.</p> <p>siehe oben</p>
<p><u>10. Leben in der Stadt e.V., Schreiben vom 04.06.2014 (Anlage 2.10)</u></p> <p>die geplante Einführung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Olga- und Frauenstraße, sowie in Söflinger-, Wagner- und Zinglerstraße wird seitens des Vorstandes des Vereins sehr begrüßt. Die Regelung in der Karl-, König-Wilhelm- und Zinglerstraße Ost hat gezeigt, dass damit eine gewisse Entlastung für die Bewohner möglich ist.</p> <p>Allerdings ergibt sich aus Erfahrung des Vereins weiterer Handlungsbedarf an folgenden Straßen:</p> <p><b>Münchener Straße:</b> Es zeigt sich, dass nach Ender der 30</p>	<p>Die positive Stellungnahme wird begrüßt.</p> <p>Die Entfernung zwischen Willy-Brandt-Platz und den ersten</p>

<p>km/h Zone nicht langsam beschleunigt wird sondern das Gaspedal mit Macht und entsprechendem Lärm, durchgetreten wird. Zwar wohnen in der Münchner Straße direkt nicht sehr viele Menschen, der Lärm strahlt aber in die dahinter liegenden bebauten Gebiete sowie in die östlichen Häuser der Olgastraße stark aus.</p> <p><b>Donaustraße:</b> Hier gilt ähnliches wie beider Münchner Straße. Die Donaustraße wird in den letzten Jahren verstärkt als nächtliche Rennbahn genutzt. Der Schall trifft auch die Herdbruckerstraße.</p> <p><b>Neue Straße:</b> Auch hier wird nach Ende der 20 km/h Zone ab dem „Gindele“ lautstark beschleunigt. Nicht nur das große Altersheim, sondern auch die Wohngebäude werden stark belastet. Hier wurden in den letzten Jahren ja verstärkt Wohngebäude errichtet. Der „Grüne Hof“ wird sowohl von der Donaustraße als auch von der Neuen Straße „beschallt“.</p> <p><b>Bismarcking/ Westl. Zinglerstraße. und Illerstraße:</b> Auch diese Bereiche sollten in eine – mindestens nächtliche – Geschwindigkeitsbegrenzung einbezogen werden.</p> <p><b>Hindenburgring:</b> Hier wurde erfreulicherweise bereits z.T. ein lärmindernder Belag aufgebracht. Trotzdem wird beantragt, dass auch hier eine weitere, nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird. Dies wäre zumindest für die Zeit bis zum Bau der geplanten Lärmschutzwände sinnvoll. Dass das auch auf Bundesstraßen möglich ist, zeigen die Beispiele Karlsruhe und Freiburg.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung wurden Verkehrszahlen aus 2008 zugrunde gelegt. Seitdem hat sich nach der Beobachtung des Vereins der Verkehr deutlich nach oben verändert. Für die Donaustraße trifft das eventuell für die Dauer der Bauarbeiten an der Neu-Ulmer Sparkasse nicht so deutlich zu, das wird sich aber nach deren Ende wieder ändern. In der Neuen Straße hatte sich nach Einführung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 20 km/h der Verkehr etwas reduziert. Inzwischen hat er wieder deutlich zugenommen, da insbesondere Verkehrsteilnehmer aus dem Kreis Neu-Ulm eben nicht durch Neu-Ulm sondern Neu-Ulm sondern durch Ulm fahren.</p> <p>Grundsätzlich ist es aus Sicht von Leise e.V. wichtig, spätestens bei einer Erneuerung der Fahrbahndecken, nur noch einen lärmindernden Belag zu verwenden.</p>	<p>Wohnhäusern am Schiffberg beträgt rund 150 m. Sollten die Autos an der roten Ampel stehen, so ist die Situation vergleichbar mit der IST-Situation. Ist die Ampel am Willy-Brandt-Platz grün, so beschleunigt der Autofahrer von Tempo 30 auf Tempo 50. Dieser Vorgang ist deutlich vor dem Schiffberg abgeschlossen. Ebenso verhält es sich in die andere Richtung.</p> <p>Die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen liegen für die Donaustraße nicht vor (lauter als 60 dB (A), hohe Zahl Betroffener).</p> <p>Die Voraussetzungen zur Anordnung von Tempo 30 nachts aus Lärmschutzgründen liegen für die Donaustraße nicht vor (lauter als 60 dB (A), hohe Zahl Betroffener).</p> <p>Diese Abschnitte sind Bestandteil der Tempo 30-Konzeption.</p> <p>Der Vorschlag, als eine Art Übergangslösung Tempo 30 nachts auf der B 10 einzuführen, bis die geplanten Lärmschutzwände errichtet sind, wird seitens der Verwaltung auf Grund der wichtigen Verkehrsfunktion der B 10 für das Stadtgebiet nicht befürwortet. Die Geschwindigkeit auf der B 10 ist bereits ganztags von 60 km/h auf 50 km/h gesenkt worden. Der Bau der Lärmschutzwände ist für die nächsten Jahre vorgesehen.</p> <p>Das dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegende Verkehrsaufkommen beruht auf dem von Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH, Aalen aufgestellten Verkehrsmodell der Stadt Ulm. Die Zahlen stammen aus dem Jahr 2008. Sie sind nicht mehr tagesaktuell, aber dennoch auch noch nicht als veraltet anzusehen. Dies hängt auch damit zusammen, dass sich in den letzten Jahren im Stadtgebiet den Straßenbau und die Verkehrsführung betreffend keine wesentlichen Änderungen ergeben haben. Der Rückbau der Neuen Straße war hier bereits erfolgt. Temporäre Auswirkungen von Baustellen können bei Lärmberechnungen keine Berücksichtigung finden.</p> <p>Der Einbau von lärminderndem Asphalt wird bei anstehenden Sanierungen seitens der Verwaltung im Einzelfall auf Eignung und Kosten hin geprüft. Im Lärmaktionsplan ist für die Zingler- als auch für die Karlstraße dies als Maßnahme bereits enthalten.</p>
<p><u>11. Regierungspräsidium Tübingen – Höhere Straßenverkehrsbehörde – Schreiben vom 02.06.2014 (Anlage 2.11)</u></p> <p>Die höhere Straßenverkehrsbehörde weist auf Folgendes hin:</p> <p>Nach § 45 Abs.9 StVO dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung ... erheblich übersteigt.</p>	

Nach dem Erlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23. März 2012 ist von einer solchen erheblichen Gefahrenlage auszugehen, wenn tagsüber 70 dB(A) und/ oder nachts 60 dB(A) überschritten sind. Besteht eine Gefahrenlage, hat eine Abwägung unter anderem zwischen den schützenswerten Belangen der Anwohner und der Funktionsfähigkeit der Straße zu erfolgen und ist zu prüfen, ob auch andere Maßnahmen in Betracht kommen. Liegen die Beurteilungspegel für eine große Zahl von Betroffenen über den genannten Werten, verdichtet sich das Ermessen der Behörde zum Einschreiten. Eine Pflicht, also eine Ermessensreduzierung auf Null, ist aber nicht grundsätzlich gegeben. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Auch bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der o.g. Werte darf von verkehrsrechtlichen Maßnahmen abgesehen werden, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z. B. in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.

Die Stadt Ulm wird daher in die Abwägung u.a. einzubeziehen haben, wie sich die geplanten Geschwindigkeitsbeschränkungen auf den Verkehrsfluss und auf die Luftreinhaltung auswirken.

Aus dem Gutachten der Fa. Accon und den Anlagen zum Entwurf der Fortschreibung ergibt sich, dass die oben genannten Richtwerte nicht auf allen im beigefügten Plan als zukünftig geschwindigkeitsbeschränkt dargestellten Straßenabschnitten überschritten sind.

In Betracht kommen daher Geschwindigkeitsbeschränkungen vorbehaltlich der og. Abwägung auf folgenden Strecken:

- Am Bleicher Hag und Mähringer Straße bis zur Einmündung der Straße Hubenbühl (nördlich davon sind die Richtwerte nicht überschritten)
  
- Söflinger Straße zwischen Uhlandstraße und Elisabethenstraße, wobei hier nur 15 Anwohner von Lärmpegeln zwischen 60 und 61 dB(A) und 3 Anwohner von Werten zwischen 61 und 62 dB(A) betroffen sind (westlich davon liegen keine Überschreiten des Richtwerts vor).

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Ulm ist sich dessen bewusst, dass in der Tempo-30-Konzeption auch Streckenabschnitte enthalten sind, die streng genommen nicht den Anforderungen des Ministerialerlasses entsprechen. Es handelt sich bei den betroffenen Straßenabschnitten aber nicht um einzelne, unabhängig voneinander zu sehende Abschnitte, sondern um zwei, jeweils zusammenhängende Schwerpunktbereiche, nämlich in der Neustadt und in der Weststadt. Zudem wurden bei der Erarbeitung der Konzeption auch Belange der Nachvollziehbarkeit und Klarheit für die Öffentlichkeit berücksichtigt. In anderen Fällen wurde aus anderen Gründen, wie z.B. besondere örtliche topographische Verhältnisse die Streckenabschnitte für Tempo 30 entsprechend ausgedehnt.

Dies wird im Einzelnen wie folgt begründet:

Hier ist auf Grund der topographischen Verhältnisse eine Ausweitung vorgesehen. Würde man den Lärmschutz nur bis zur LSA Bleicher Hag/ Mähringer Weg vorsehen, würden die Häuser am Bleicher Hag (Lärmbrennpunkt) dort weiterhin zu hoch durch Lärm belastet. Daher beabsichtigt die Stadt Ulm, Tempo 30 ca. 200 m in den Mähringer Weg hineinzuziehen, bis zu einem Bereich, in dem keine Wohnbebauung vorhanden ist. Somit ist gewährleistet, dass am Berg kein Anwohner durch beschleunigende bzw. abbremsende Kfz belastet werden.

Westlich der Einmündung Uhlandstraße liegen die Lärmwerte knapp unter den 60 dB(A) nachts. Allerdings ändert sich hier die städtebauliche Situation der Straßenrandbebauung nicht wesentlich. Im östlichen Bereich sollte die Beschränkung aus Gründen der Nachvollziehbarkeit (Übergang in den Bismarkring) beibehalten werden.

<ul style="list-style-type: none"><li>– Wagnerstraße zwischen Einmündung Elisabethenstraße und Bismarckring. Zwar liegen zwischen Thränstraße und Bismarckring auch keine Überschreitungen vor (vermutlich weil sich dort keine Wohnbebauung befindet); im Hinblick auf die Fortsetzung der Beschränkung auf dem Bismarckring Richtung Süden wäre es jedoch vertretbar, dieses Zwischenstück auch zu beschränken.</li> <li>– Zinglerstraße, Furttenbachstraße, Bismarckplatz wie vorgesehen</li> <li>– Olgastraße: zwischen Syrlinstraße und König-Wilhelm-Straße liegen an etlichen Gebäuden nachts 61 bzw. 62 dB(A) vor. Westlich davon werden 60 dB(A) gerade erreicht.</li> <li>– Frauenstraße: Im Abschnitt zwischen Neue Straße und Olgastraße liegen an einzelnen Gebäuden Lärmpegel von 60 oder 61 dB(A) vor. Nur am Eckgebäude westlich der Frauenstraße zur Neue Straße werden 62 dB(A) erreicht. Dazwischen befinden sich längere Abschnitte, an denen keine Gebäude von Überschreitungen des Richtwerts tangiert sind. Nördlich der Olgastraße liegen bis zum vorletzten Gebäude zur Kreuzung mit der Karlstraße keinerlei Überschreitungen des Richtwerts vor. Insofern kämen lärmbedingte Geschwindigkeitsbeschränkungen lediglich in den Kreuzungsbereichen zur Neue Straße und zur Karlstraße in Betracht, da auf der restlichen Strecke die Abschnitte ohne Überschreitungen die Abschnitte mit Überschreitungen überwiegen. Wie hoch die Lärmpegel bei Tag sind, ist den Anlagen zur Fortschreibung nicht zu entnehmen, obwohl laut Plan dort eine ganztägige Beschränkung geplant ist.</li></ul> <p>Auf S.9 f. des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist ein Durchfahrtsverbot auf der B 10 für Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t als kurzfristige Maßnahme erwähnt. Abgesehen davon, dass die Auswirkungen beschrieben werden müssten und eine Abwägung erfolgen müsste, wird darauf hingewiesen, dass ein Verbot für den Durchgangsverkehr, wie es jetzt bereits für Fahrzeuge über 12 t auf der Grundlage des Luftreinhalteplans besteht, kaum kontrollierbar sein wird. Kein Durchgangsverkehr sind laut Mautgesetz (und wortgleich laut Anlage 2 zur StVO lfd. Nr. 30.1) alle Fahrten, die dazu dienen, ein Grundstück an der vom Verkehrsverbot betroffenen Straße zu erreichen oder zu verlassen, sowie jeder Güterverkehr innerhalb eines Umkreises von 75 km Luftlinie vom Mittelpunkt des zu Beginn einer Fahrt ersten Beladeorts des jeweiligen Fahrzeugs. Dabei gehören alle Gemeinden, deren Ortsmittelpunkt innerhalb dieses Gebiets liegt, zu dem Gebiet. Außerdem gibt es nach dem Verkehrsgutachten von Dr. Brenner fast keinen Durchgangsverkehr auf der B 10, es handelt sich ganz überwiegend um Ziel- und Quellverkehr. Insofern stellt sich die Frage nach der Wirksamkeit der</p>	<p>Westlich der Einmündung Elisabethenstraße liegen die Lärmwerte knapp unter den 60 dB(A) nachts. Allerdings ändert sich hier die städtebauliche Situation der Straßenrandbebauung nicht. Der Bereich Wagnerstraße ist in Ulm der Bereich mit der dichtesten Wohnbebauung in Ulm. Hier wohnen über 500 EW/ ha. Die Zahl der Betroffenen ist hier enorm hoch. Daher ist es gegenüber der Öffentlichkeit schlicht nicht vermittelbar, warum hier eine – rechnerisch vorhandene – Differenzierung vorzunehmen wäre.</p> <p>Die Stadt Ulm begrüßt die zustimmende Stellungnahme.</p> <p>Die Stadt Ulm wertet die Einschätzung als zustimmende Stellungnahme.</p> <p>Die Stadt Ulm beabsichtigt, in der Frauenstraße insb. auch aus städtebaulich-funktionalen Gründen, wie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch stadtverträglichen Umbau – aktuell für 2015 geplant, Querungsmöglichkeiten auch für die Schulen nördlich der Olgastraße, Verkehrssicherheit, bessere Anbindung an die Einkaufsinnenstadt, Verbesserung der Situation für Fahrradfahrer, Tempo 30 ganztägig einzuführen. Daher ist die Lärmsituation nur für den Nachtzeitraum berechnet.</p> <p>Wie die Bürgerbeteiligung gezeigt hat, ist die Frauenstraße gerade auch im Nachtzeitraum ein Lärmbrennpunkt, auch wenn die Berechnungsergebnisse nicht ganz so eindeutig wie in anderen Bereichen sind. Diese durch die historische Altstadt führende und damit auch nachts belebte Straße verleitet offensichtlich zudem zu einem nicht immer anwohnerverträglichen Verkehrsverhalten. Auch diese Situation könnte durch die Anordnung von Tempo 30 verbessert werden.</p> <p>Das „selektive Durchfahrtsverbot für Lkw über 3,5 t“ ist bereits seit 2008 als Maßnahme im Ulmer Lärmaktionsplan enthalten.</p> <p>Die Maßnahme ist ebenfalls im Luftreinhalte- und Aktionsplan des Landes vom Mai 2008 enthalten, hier auch ab einem Gesamtgewicht über 3,5 t.</p> <p>Auf die Tatsache, dass das Durchfahrtsverbot seitens des Landes nicht kontrolliert wird, hat die Stadt mehrfach gegenüber den zuständigen Polizeidienststellen hingewiesen. Eine Kontrolle wird vor allem aus organisatorischen Gründen abgelehnt.</p> <p>Die Frage der Wirksamkeit der Maßnahme ist nach Auffassung der Stadt Ulm in den beiden o.g. Planungen hinreichend beschrieben worden. Die Anordnung der Maßnahme erfolgte auf der Grundlage des Luftreinhalte- und Aktionsplans des Landes. Da das Verbot aber auch positive Auswirkungen auf die Lärmsituation hat (immerhin fahren seit Einführung ca. 1000 Lkw pro Tag weniger durch Ulm) ist diese Maßnahme weiterhin Bestandteil des Ulmer</p>
--	--

<p>Maßnahme.</p> <p>Wir bitten die Stadt als untere Verkehrsbehörde nach Beschlussfassung über die Fortschreibung des Lärmaktionsplans und eigene Prüfung die verkehrsrechtlichen Anordnungen mit Begründung (Abwägung) und Karten, aus denen die konkrete Ausdehnung der beschränkten Strecken erkennbar wird, zur Zustimmung vorzulegen. Der Zustimmungsvorbehalt gemäß VwV des Bundes zur StVO zu § 45 zu Abs.1 bis 1e V. für die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen gilt entgegen den Darlegungen im Text der Fortschreibung nicht nur für Hauptverkehrsstraßen, sondern für alle Straßen.</p> <p>In der schriftlichen Abwägung sind auch die Auswirkungen auf die Luftreinhaltung darzulegen.</p>	<p>Lärmaktionsplans.</p> <p>Der Lärmaktionsplan der Stadt Ulm wird an dieser Stelle entsprechend korrigiert.</p> <p>Im Rahmen der letzten Fortschreibung des Luftreinhalte- und Aktionsplans durch das Regierungspräsidium Tübingen (in Kraft getreten am 12.11.2012) wurde auch als eine mögliche Maßnahme die Festsetzung von Tempo 30 in der Karlstraße und in der Zinglerstraße untersucht. Hier ist seitens des Landes ein Gutachten in Auftrag gegeben worden (Wirkungsanalyse im Zuge der Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt Ulm - Tempo 30, Aviso GmbH, Aachen, Mai 2011). Im Ergebnis ist festgestellt worden, dass durch diese Maßnahme für den Nachtzeitraum keine relevanten Änderungen der Immissionen von NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> zu erwarten gewesen wären. Daher ist diese Maßnahme seinerzeit im Benehmen mit der Stadt Ulm nicht weiter verfolgt worden.</p> <p>Bei der Erstellung der Tempo 30-Konzeption ist dieses grundsätzlich neutrale Ergebnis berücksichtigt und auf die anderen Straßenabschnitte übertragen worden. Die Stadt Ulm vertritt hierbei die Auffassung, dass eine Neuberechnung für jeden einzelnen neuen Abschnitt unverhältnismäßig gewesen wäre.</p>
---	--

Auf Grund der oben aufgeführten Stellungnahmen wird eine redaktionelle Änderung des Lärmaktionsplans vorgeschlagen (siehe Abwägung Stellungnahme Regierungspräsidium Tübingen >> Genehmigungspflicht gilt für alle innerstädtischen Straßen, nicht nur Hauptverkehrsstraßen).

## 2. 5. Zwischenbericht zur Umsetzung des Kommunales Lärmschutzprogramms

In einer Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 17.05.2011 wurde das kommunale Lärmschutzprogramm mit einer Investitions- bzw. Fördersumme in Höhe von 6,1 Mio. € beschlossen (vgl. GD 161/11).

Über die Bereitstellung der Mittel ist im Rahmen der jährlichen Haushaltsberatungen zu beraten und zu beschließen.

Für das Jahr 2014 stehen für Lärmschutzmaßnahmen insgesamt 650.000 € zur Verfügung.

Mit dieser richtungsweisenden Entscheidung des Ulmer Gemeinderates können nunmehr in den kommenden Jahren nicht nur Pläne und Programme aufgestellt, Lärmbrennpunkte identifiziert und entsprechenden Maßnahmen entwickelt werden.

Es steht vielmehr nun ein mit ausreichenden finanziellen Mitteln auf den Weg gebrachtes Programm zur konkreten Umsetzung von Maßnahmen im gesamten Ulmer Stadtgebiet zur Verfügung.

Derzeit werden drei Handlungsschwerpunkte verfolgt. Dies sind:

- das Lärmschutzfensterprogramm
- die Anordnung von Tempo 30 nachts auf Hauptverkehrsstraßen und
- Planung und Bau von Lärmschutzwänden

### **Lärmschutzfensterprogramm:**

Das Lärmschutzfensterprogramm ist überall dort notwendig, wo aktive Schallschutzmaßnahmen nicht möglich sind, die Anwohner jedoch sehr starkem Straßenverkehrslärm ausgesetzt sind. Das Programm wird sehr gut angenommen und soll in den nächsten Jahren fortgesetzt werden. Bis zum 30.09.2014 konnten insb. entlang der Lärmbrennpunkte König-Wilhelm-Straße, Zinglerstraße/ B10 und Söflinger Straße im Rahmen von 91 Förderanträgen für 160 Wohnungen der Einbau von Lärmschutzfenstern bereits gefördert bzw. eine Förderung zugesichert werden (vgl. hierzu Anlage 1).

### **Tempo 30 nachts auf drei Hauptverkehrsstraßen:**

An innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen wurde Tempo 30 nachts bisher auf den drei Abschnitten:

- Zinglerstraße (zwischen Bismarkring und Zinglerbrücke)
- Karlstraße und
- König-Wilhelm-Straße

umgesetzt. Hierbei handelt es sich um die im Lärmaktionsplan der Stadt Ulm aus dem Jahr 2008 bereits identifizierten Lärmbrennpunkte, an denen eine Temporeduzierung möglich erschien.

Berichte von Anwohnern zeigen auf, dass sich die Wohnsituation in den entsprechenden Straßenabschnitten, zumindest „gefühl“, deutlich verbessert hat.

In der Zinglerstraße und in der Karlstraße wurden im 1. Quartal 2014 neue stationäre Geschwindigkeitsmessanlagen in Betrieb genommen. In der König-Wilhelm-Straße ist dies auf Grund der Kürze des Tempo-30-Bereiches (weniger als 150 m) nicht möglich.

In der Zinglerstraße liegt die Beanstandungsquote bei 4,5 %. Es wurden seit der Inbetriebnahme 16 Fahrverbote ausgesprochen und 6679 Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet. In der Karlstraße liegt die Beanstandungsquote bei 6,7 %. Es wurden seither 9 Fahrverbote 3402 Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt. In der König - Wilhelm Straße sind in diesem Jahr zwei mobile Messungen durchgeführt worden. Es wurden - bei einer Beanstandungsquote von 11,4 % - 65 Geschwindigkeitsüberschreitungen geahndet (kein Fahrverbot).

Zur Akzeptanzverbesserung und Übersichtlichkeit wurde die Beschilderung auf den drei Abschnitten um Tempo-30-Schilder auf weißer Tafel (wie bei Tempo-30-Zonen) und um elektronische Geschwindigkeitsanzeigen ergänzt

#### **Planung und Bau von Lärmschutzwänden:**

Der Schwerpunkt des Lärmschutzwandprogramms wird in den nächsten Jahren auf der B 10 liegen. Für die Lärmschutzwand auf Höhe der Ehinger Anlagen sind bereits entsprechende Haushaltsmittel bereit gestellt worden.

Um für diese überregional bedeutende Bundesstraße eine dem innerstädtischen Charakter entsprechende architektonische und städtebauliche Qualität der Lärmschutzwände zu erzielen und ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten, wurde im zweiten Quartal 2012 eine Mehrfachbeauftragung mit fünf Ingenieurbüros durchgeführt.

Über das Wettbewerbsergebnis ist ausführlich in den Fachbereichsausschusssitzungen vom 06.11.2012 (GD 320/12) und vom 07.05.2013 (GD 161/13) berichtet worden.

In der Sitzung vom 09.07.2013 (GD 250/13) musste allerdings die durchgeführte Submission wieder aufgehoben werden, da das billigste Angebot bereits bei über 1,3 Mio. € lag und dabei fast doppelt so teuer wie von dem mit der Planung beauftragten Ingenieurbüro kalkuliert war.

In einer Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 30.09.2014 (GD 156/14) ist für den Lärmschutz Südliches Dichterviertel die Entwurfsplanung genehmigt und der Baubeschluss gefasst worden. Vorgesehen ist eine Lärmschutzwand mit einer Länge von 260 m.

Allerdings ist auf Grund der mittlerweile geänderten Planung für die Sanierung der B 10 (insb. das Vorziehen der weiteren Tunnelsanierung des südlichen Teils der Weströhre von 2014 nach 2013) in Abhängigkeit mit weiteren Baustellen in der Innenstadt (Umbau Karlstraße etc.) eine geänderte Reihenfolge der Lärmschutzwände für den Zeitraum 2014 bis 2016 notwendig geworden.

Diese Änderung betrifft insb. den baulichen Ablauf an den Ehinger Anlagen.

Für die Jahre 2015 und 2016 sollen die Lärmschutzwand im südlichen Dichterviertel und an der Thränstraße realisiert werden.

Das Vorziehen der Thränstraße ist aus Aspekten der Bauabwicklung sinnvoll, da diese Fläche nach Beendigung der Baumaßnahmen an der nördlichen Tunnelröhre zeitnah wieder

hergestellt werden soll. Durch die zeitgleiche Errichtung der hier vorgesehenen Lärmschutzwand erspart man sich das neuerliche Bauen und Aufreißen in diesem Bereich.

Die Reihenfolge soll für die Jahre 2015 bis 2017 wie folgt geändert werden.

Lärmschutzwand	neue Planung	ursprüngliche Planung
Südliches Dichterviertel	2015	2013
Thränstraße	2016	2015
Ehinger Anlage	2017	2014
B 30/ Johannes-Palm-Straße	2017	2013

Die folgende Tabelle gibt nochmals einen Überblick über die bereits umgesetzten Maßnahmen.

Maßnahme		Haushalts- ansatz 2014	Bemerkungen
1	Lärmschutzfenster im gesamten Stadtgebiet	250.000 €	
2	Karlstraße		
	2.1 Tempo 30 nachts	aus laufenden Mitteln (anteilig ca. 70.000 €)	Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist zum 15.04.2012 angeordnet worden.  Ergänzend wurden Tempo-30-Schilder auf weißer Tafel und elektr. Geschwindigkeitsanzeigen installiert.
3	König-Wilhelm-Straße		
	- Tempo 30 nachts	aus laufenden Mitteln (anteilig ca. 70.000 €)	Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist zum 15.04.2012 angeordnet worden.  Ergänzend wurden Tempo-30-Schilder auf weißer Tafel und elektr. Geschwindigkeitsanzeigen installiert.
4	Zinglerstraße (B10 bis Zinglerbrücke)		
	- Tempo 30 nachts	aus laufenden Mitteln (anteilig ca. 70.000 €)	Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist zum 15.04.2012 angeordnet worden.  Ergänzend wurden Tempo-30-Schilder auf weißer Tafel und elektr. Geschwindigkeitsanzeigen installiert.
5	Donaustetten		
	- Lkw-Durchfahrtsverbot nachts		Das nächtliche Lkw-Durchfahrtsverbot/ ergänzend Tempo 40 ganztags ist seitens des RP Tübingen abgelehnt worden. Alternativ wurde eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h nachts vorgeschlagen und auf Antrag der Stadt Ulm genehmigt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung ist zum 29.11.2011 angeordnet worden.
	- Lkw-Durchfahrtsverbot nachts und Tempo 40	aus laufenden Mitteln	



Für die Jahre 2015 bis 2017 sollen die folgenden Maßnahmen realisiert werden. Es wurden hierzu für den Haushalt 2015 für Lärmschutzmaßnahmen insg. 570.000 € (ausgenommen Umbau Karlstraße) angemeldet.

Maßnahme		Haushalts- ansatz 2015/ 16	Bemerkungen
1	Lärmschutzfenster im gesamten Stadtgebiet	150.000 €/ 150.000 €	Für das Lärmschutzfensterprogramm sind insgesamt 1 Mio. € vorgesehen. Auf Grund der derzeit hohen Nachfrage ist auch für die Jahre 2015/16 mit dem entsprechenden Mittelabruf zu rechnen.
2	Karlstraße		
	2.1 lärmindernder Asphalt	vgl. hierzu GD 218/12	Für alle drei vorgesehenen Abschnitte (vgl. GD 218/12) werden, soweit bautechnisch möglich, lärmindernde Beläge eingebaut, die zu einer weiteren Verringerung der Schallemissionen beitragen werden. Das Minderungspotential liegt bei 4,5 dB(A). Im September 2014 ist mit dem Umbau des ersten Abschnitts von der Besserer- bis zur Frauenstraße begonnen worden.
	2.2 Umbau	vgl. hierzu GD 218/12	Durch das Abrücken der Fahrbahnen von der bestehenden Bebauung und die optisch deutlich ansprechendere Gestaltung wird zukünftig neben einer Verbesserung des subjektiven Lärmempfindens auch objektiv eine wahrnehmbare Lärminderung eintreten (Entlastung um bis zu 2 bis 3 dB(A). Im September 2014 ist mit dem Umbau des ersten Abschnitts von der Besserer- bis zur Frauenstraße begonnen worden.
7	B 10 – Lärmschutzwände (LSW)		
	7.1 Ehinger Anlagen	400.000 €	Die Gestaltung dieser LSW war Bestandteil des o.g. Gutachterverfahrens. Hierdurch kann eine einheitliche Ausführung entlang der B 10 gewährleistet werden. Baubeginn ist – auf Grund der geänderten Sanierungsplanung B 10 – nunmehr für das Jahr 2017 vorgesehen.
	7.2 Thranstraße	400.000 €	Baubeginn ist – auf Grund der geänderten Sanierungsplanung B 10 – nunmehr für das Jahr 2016 vorgesehen. Die bauliche Ausführung wird sich an die Ergebnisse des Gutachterverfahrens anlehnen.
	7.3 südliches Dichterviertel	693.500 €	Die Gestaltung dieser LSW war ebenfalls Bestandteil des o.g. Gutachterverfahrens. Hierdurch kann eine einheitliche Ausführung entlang der B 10 gewährleistet werden. Die Errichtung ist – auf Grund der geänderten Sanierungsplanung B 10 – nunmehr für das Jahr 2015 vorgesehen. Für die Wand wurde beim Land ein Antrag auf Fördermittel nach dem LPVFG gestellt, das zuständige RP hat zwischenzeitlich einen Förderbetrag von 148.500 € beschieden.

		Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich laut Baubeschluss auf 842.000 €. Abzüglich der Fördermittel verbleibt bei der Stadt damit ein Investitionsanteil voraussichtlich von 693.500 €.
--	--	---

Darüber hinaus wurde bzw. wird zukünftig auf der B 10 lärmmindernder Split-Matrix-Asphalt eingebaut. Realisiert wurde bereits ein ca. 180 m langes Teilstück in Fahrtrichtung Norden auf Höhe des Finanzamtes und in Fahrtrichtung Süden werden derzeit 420 m auf dem Hindenburgring eingebaut. Fahrtrichtung Süden (Hindenburgring) ist bereits mit lärmminderndem Asphalt ausgerüstet.