



Deutsche Bahn AG • DB Immobilien • Bahnhofstraße 5 • 76137 Karlsruhe

Stadt Ulm
SUB
89070 Ulm

| | | | | |
|----------------------|----|-----|----|---|
| Stadt Ulm | | | | |
| Hauptabteilung | | | | |
| Stadtplanung, Umwelt | | | | |
| und Baurecht | | | | |
| Eing. 09. MAI 2014 | | | | |
| HA | II | III | IV | V |
| z.d.A. | | | | |

Wiel

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Südwest
Bahnhofstraße 5
76137 Karlsruhe
www.deutschebahn.com

3 und 6 bis Mathystraße

Barbara Schreiber
Telefon 0721 938-3675
Telefax 0721 938-1256
barbara.ba.schreiber@
deutschebahn.com
Zeichen FRI-SW-L(A) Sr
AZ: TÖB -KAR-14-8329

07.05.14

Ihre Zeichen: SUBII-wil

Ihr Schreiben vom: 23.04.14

Umgebungslärmrichtlinie – Lärmaktionsplan der Stadt Ulm: 2. Fortschreibung zu „Tempo 30 nachts“

Sehr geehrte Damen und Herren,

zunächst möchten wir Sie darüber informieren, dass mit Wirkung vom 30. August 2013 die DB Services Immobilien GmbH auf die Deutsche Bahn AG verschmolzen wurde. Die DB Services Immobilien GmbH ist somit als eigenständiges Unternehmen erloschen. Sämtliche Rechte und Pflichten sind auf die Deutsche Bahn AG übergegangen und werden durch die neue Organisationseinheit „DB Immobilien“ wahrgenommen. Künftige Benachrichtigungen sind daher ausschließlich an die folgende Anschrift zu richten:

Deutsche Bahn AG
DB Immobilien
Region Südwest, FRI-SW-L(A)
Bahnhofstraße 5
76137 Karlsruhe

Im Zuge einer elektronischen Beteiligung ist die Benachrichtigung auch an die folgende E-Mail-Anschrift zu richten: dbsimm.nl.kar.flaeche@deutschebahn.com

Die Deutsche Bahn AG, DB Immobilien als von der DB Netz AG bevollmächtigtes Unternehmen, übersendet Ihnen hiermit folgende Gesamtstellungnahme der DB AG als Träger öffentlicher Belange zum o.g. Verfahren:

Gegen die 2. Fortschreibung bestehen aus eisenbahntechnischer Sicht keine grundsätzlichen Bedenken. Öffentliche Belange der DB AG werden hierdurch nicht berührt.

...

Deutsche Bahn AG
Sitz Berlin
Registergericht
Berlin-Charlottenburg
HRB 50 000
USt-IdNr.: DE 811569869

Vorsitzender des
Aufsichtsrates:
Prof. Dr. Utz-
Hellmuth Felcht

Vorstand:
Dr. Rüdiger Grube,
Vorsitzender

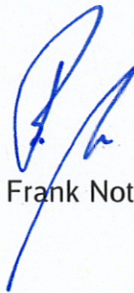
Gerd Becht
Dr.-Ing. Heike Hanagarth
Dr.-Ing. Volker Kefer
Dr. Richard Lutz
Ulrich Weber

Wir bitten Sie, uns die Abwägungsergebnisse zu gegebener Zeit zuzusenden und uns an dem Verfahren weiterhin zu beteiligen.

Mit freundlichen Grüßen

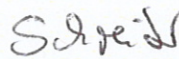
Deutsche Bahn AG

i.V.



Frank Nottebaum

i.A.



Barbara Schreiber



Eisenbahn-Bundesamt

| | | | | |
|--------------------------------------|----|-----|----|---|
| Stadt Ulm | | | | |
| Hauptabteilung | | | | |
| Stadtplanung, Umwelt und Baurecht | | | | |
| Eing. 09. MAI 2014 | | | | |
| HA | II | III | IV | V |
| Z.O.A. | | | | |

Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart

Eisenbahn-Bundesamt, Südenstraße 44, 76135 Karlsruhe

Stadt Ulm
Münchner Straße 2
89070 Ulm

Bearbeitung: Petra Eisele
Telefon: +49 (721) 1809-141
Telefax: +49 (721) 1809-9141
E-Mail: EiseleP@eba.bund.de
sb1-kar-stg@eba.bund.de
Internet: www.eisenbahn-bundesamt.de
Datum: 07.05.2014

Geschäftszeichen (bitte im Schriftverkehr immer angeben)

VMS-Nummer:

59141-591pt/012-2014#125

Betreff: Umgebungslärmrichtlinie - Lärmaktionsplan der Stadt Ulm: 2. Fortschreibung zu "Tempo 30 nachts"
Bezug: SUBII-wil
Anlagen: 0

Sehr geehrte Damen und Herren,

zu Ihrer Anfrage teile ich Ihnen mit, dass gemäß § 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 § 47e 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.

Das EBA ist im Hinblick auf die Lärmaktionsplanung auch kein Träger öffentlicher Belange und führt selbst 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.

Die Möglichkeiten der Gemeinden, im Rahmen der Lärmaktionsplanung an Schienenwegen des Bundes tätig zu werden, sowie die Einschränkungen, die sich aus bundesgesetzlichen Regelungen

Hausanschrift:
Südenstraße 44, 76135 Karlsruhe
Tel.-Nr. +49 (721) 1809-0
Fax-Nr. +49 (721) 1809-699
Öff. Verkehrsmittel: Straßenbahnlinie 2, Haltestelle ZKM (von dort ca. 3 Minuten Fußweg).

Überweisungen an Bundeskasse Trier
Deutsche Bundesbank, Filiale Saarbrücken
BLZ 590 000 00 Konto-Nr. 590 010 20
IBAN DE 81 5900 0000 0059 0010 20 BIC: MARKDEF1590

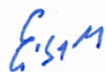
Formgebundene, fristwahrende oder sonstige rechtserhebliche Erklärungen sind ausschließlich auf dem Postweg einzureichen

gen 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.

Bei Fragen stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag



Eisele



Handwerkskammer Ulm • Olgastraße 72 • 89073 Ulm

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung
Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2
89070 Ulm

| | | | | | |
|----------------------|---|--|--|--|---|
| Stadt Ulm | | | | | |
| Hauptabteilung | | | | | |
| Stadtplanung, Umwelt | | | | | |
| und Baurecht | | | | | |
| Eing. 30. MAI 2014 | | | | | |
| PAI | | | | | ✓ |
| z.d.A. | m | | | | |

Geschäftsbereich
Unternehmensberatung

Umgebungslärmrichtlinie – Lärmaktionsplan der Stadt Ulm

2. Fortschreibung zu „Tempo 30 nachts“

28. Mai 2014

Ihr Zeichen: SUBII-wil
Unser Zeichen: mae.g / U14BR2201

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen die Einrichtung von Tempo-30-Zonen nachts in den genannten Straßenabschnitten sind aus Sicht der Aufrechterhaltung eines flüssigen Wirtschaftsverkehrs keine Bedenken vorzubringen.

Ansprechpartner:
Elisabeth Maeser
Telefon 0731 1425-6370
Telefax 0731 1425-9370
E-Mail: e.maeser@hwk-ulm.de

Nicht schlüssig nachvollziehbar ist, dass zwischen Ende 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 Zinglerstraße/Friedrich-Ebert-Straße weniger Bewohner betroffen, jedoch ist gerade im Bereich Hauptbahnhof/Busbahnhof mit relativ hohem Fußgängeraufkommen auch in der Nachtzeit zu rechnen. Eine Beibehaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung würde sich rechtfertigen. Deshalb und vor allem auch im Blick auf die Gewöhnung der Fahrzeughalter auf diesem Geschwindigkeitsbereich schlagen wir vor, im Bereich Friedrich-Ebert-Straße/Olgastraße diese Geschwindigkeit in der Nachtzeit beizubehalten.

Handwerkskammer Ulm
Olgastraße 72
89073 Ulm

info@hwk-ulm.de
www.hwk-ulm.de

Sparkasse Ulm
BLZ 63050000
Konto 12098
IBAN DE86 6305 0000 0000 0120 98
BIC (Swift-Code) SOLADES1ULM

Volksbank Ulm
BLZ 63090100
Konto 1757008
IBAN DE35 6309 0100 0001 757008
BIC (Swift-Code) ULMVDE66

Mit freundlichen Grüßen

Elisabeth Maeser
Dipl.-Ing. (FH)

Postgiro Stuttgart
BLZ 60010070
Konto 1448-703
IBAN DE18 6001 0070 0001 448703
BIC (Swift-Code) PBNKDEFF

Willmann, Ulrich (Stadt Ulm)

Von: BUND-Umweltzentrum Ulm [bund.ulm@bund.net]
Gesendet: Dienstag, 3. Juni 2014 14:57
An: Willmann, Ulrich (Stadt Ulm)
Betreff: 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Ulm

Bezug: Ihr Schreiben vom 23.4.2014

Sehr geehrter Herr Willmann,

wir bedanken uns für die Beteiligung an diesem Verfahren und geben folgende Stellungnahme ab:

Der BUND-Kreisverband Ulm unterstützt die vorgeschlagenen Maßnahmen vorbehaltlos.

Mit freundlichen Grüßen

Ralf Stolz
Regionalgeschäftsführer

BUND-Umweltzentrum Ulm
Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Baden-Württemberg e.V.
Pfauengasse 28 || 89073 Ulm || Fon: 0731 66695 || Fax: 0731 66696
ralf.stolz@bund.net | www.bund-ulm.de | [facebook.com/BUND-Donau-Iller-Ulm](https://www.facebook.com/BUND-Donau-Iller-Ulm)
Newsletter-Abo: www.bund-bawue.de/newsletter
Vertretungsberechtigt: Dr. Brigitte Dahlbender | Amtsgericht Radolfzell | VR 101

Willmann, Ulrich (Stadt Ulm)

Von: Baumgärtner Günther [G.Baumgaertner@neu-ulm.de]
Gesendet: Donnerstag, 5. Juni 2014 10:51
An: Willmann, Ulrich (Stadt Ulm)
Betreff: Lärmaktionsplan der Stadt Ulm - 2. Fortschreibung

Sehr geehrter Herr Willmann,
für die in ihrem Schreiben genannten Maßnahmen besteht Einverständnis.

Mit freundlichen Grüßen

Günther Baumgärtner

Stadt Neu-Ulm
FB3/Stabsstelle Umweltstrategie
Augsburger Str. 15
89231 Neu-Ulm

Telefon +49 731 7050-3050 - Telefax +49 731 7050-3099 g.baumgaertner@neu-ulm.de - www.neu-ulm.de

IHK Ulm | Postfach 24 60 | 89014 Ulm

Stadt Ulm
SUB
Münchner Straße 2
89070 Ulm

| | | | | | |
|---|---|----|-----|----|---|
| Stadt Ulm Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt und Baurecht | | | | | |
| Eing. 10. JUNI 2014 | | | | | |
| HA | I | II | III | IV | V |
| z.d.A. | | | | | |

wil

6. Juni 2014

Umgebungslärmrichtlinie – Lärmaktionsplan der Stadt Ulm: 2. Fortschreibung zu „Tempo 30 nachts“

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Verbände

Sehr geehrte Damen und Herren,

die IHK Ulm bedankt sich für die Beteiligung in oben genanntem Verfahren.

Grundsätzlich befürwortet die IHK Ulm umweltpolitische Maßnahmen. Zugleich müssen aber die Belange der Wirtschaft so berücksichtigt werden, dass Standorte nicht an Attraktivität verlieren.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Ulm sieht eine Ausdehnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen („Tempo 30 nachts“) auf weitere 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 unserer Sicht nur erfolgen, wenn gleichwertige alternative Verbindungen zur Verfügung stehen.

Der Wirtschaftsverkehr benötigt ein zusammenhängendes und leistungsfähiges Tempo-50-Netz. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit auf Tempo 30 summiert die Fahrtzeiten, 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 einer Minute Zeitverlust für den Wirtschaftsverkehr Kosten in Höhe von 45 Cent an. Zusätzlich sind auch Pendler von den Geschwindigkeitsbeschränkungen direkt betroffen und müssen für Wege von und zur Arbeit mehr Zeit einplanen.

...



Zu den einzelnen Strecken-/Straßenabschnitten:

- Die **Olgastraße** ist die einzige Ost-West-Achse auf der noch keine durchgehende Geschwindigkeitsbeschränkung besteht. Für die 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.
- Die **Frauenstraße** ist eine wichtige Erschließungsstraße, die zudem über die Donaustraße eine wichtige Verbindung nach Neu-Ulm darstellt. Gleichwohl erheben wir gegen Tempo 30 nachts keine Einwände, wollen aber gleichzeitig darauf hinweisen, dass wir Tempo 30 tagsüber ablehnend gegenüberstehen.
- **Zinglerstraße, Bismarckring 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.
- Im Bereich **Söflinger Straße oder 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.
- Im Bereich **Mähringer Weg und Am Bleicher Hag** kann aus unserer Sicht eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h erfolgen.

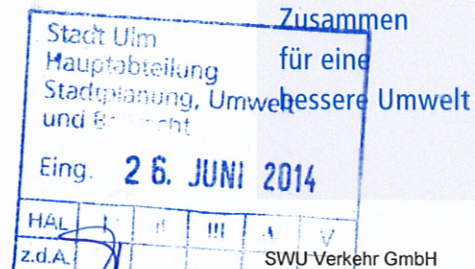
Generell möchten wir darauf hinweisen, dass durch den Einbau eines lärmoptimierten Asphalts (LOA) eine höhere Pegelminderung erreicht werden kann als durch Geschwindigkeitsreduzierungen.

Mit freundlichen Grüßen



Simon Pflüger





SWU

SWU Verkehr GmbH Postfach 3867 89028 Ulm

SWU Verkehr GmbH
Bauhoferstraße 9
89077 UlmHauptgeschäftsfeld Verkehrsmanagement
HV
Martin Pöhler
Telefon 0731 / 166-27 00
Telefax 0731 / 166-21 09
martin.poebler@swu.de

18. Juni 2014

Herrn Willmann
Stadt Ulm, Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht
Münchner Straße 2

89073 Ulm

**Stellungnahme SWU Verkehr
Umgebungsrichtlinie - Lärmaktionsplan der Stadt Ulm: 2. Fortschreibung zu
"Tempo 30 nachts"**

Sehr geehrter Herr Willmann,

zu Ihrem Schreiben vom 23.04.2014 nimmt die SWU Verkehr wie folgt Stellung:

Auswirkung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf Straßenbahn (Linien 1 und 2)

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, fordern wir an die geplanten „30 km/h“ Beschilderungen den Zusatz „Ausgenommen Straßenbahn“ anzubringen.

Auswirkung der geplanten Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h auf Busverkehr

Im Folgenden sind die Auswirkungen von Tempo 30 auf die Buslinien der SWU Nahverkehr Ulm/Neu-Ulm GmbH in den einzelnen betroffenen Straßenabschnitten dargestellt:

- Bismarckring/Furttbachstraße (Linien 3, 7, N7): Durch die derzeitige LSA-Programmierung und die Straßengeometrie in der Furttbachstraße, ergeben sich voraussichtlich keine nennenswerten Zeitverluste.
- 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-/Furttbachstraße umprogrammiert werden, da die Busse andernfalls durch die geringere Fahrgeschwindigkeit die Grün-Phase nicht mehr erreichen können.

Ein Unternehmen der
SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH
Internet: www.swu.de
E-Mail: info@swu.deGeschäftsführer:
Matthias Berz
Ingo WortmannVorsitzender des Aufsichtsrats:
Oberbürgermeister Ivo Gönner
Amtsgericht Ulm HRB Nr. 3863
Ust.-ID-Nr. DE812774619Bankverbindung:
Sparkasse Ulm
Kto.-Nr. 88266
BLZ 630 500 00

- 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.
- Frauenstraße (Linien 4, 7, 9, N4): Die straßenräumliche Situation lässt ohnehin keine wesentlich höhere Geschwindigkeit zu, sodass hier keine nennenswerten Fahrzeitverluste entstehen.
- 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.

Auswirkung auf LSA-Schaltung und -Beeinflussung

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.

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:

- Karlstraße/ Frauenstraße (LSA155) stadtauswärts
- Olgastraße/ Ensingerstraße/ Syrlinstraße (LSA106)
- Olgastraße/ Karl-Scheffold-Straße/ Keplerstraße (LSA107)
- Olgastraße/ Frauenstraße (LSA109)
- Willy-Brandt-Platz/ Wielandstraße (LSA205)

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:

- Neue Straße/ Frauenstraße (LSA114) in Richtung Rathaus
- Frauenstraße/ Bockgasse (LSA192)
- Frauenstraße/ Rosengasse (LSA191)
- Karlstraße/ Frauenstraße (LSA155) stadteinwärts

Anfallende Planungs- und Umsetzungskosten sind von der Stadt Ulm zu tragen.

Mögliche Auswirkungen auf das Anschlusssystem

Durch Einführung eines verbesserten Anschlusssystems sollen insbesondere während der Schwachlastzeiten zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden. An unseren zentralen Umstei-

gepunkteten Ehinger Tor, Hauptbahnhof und Rathaus sind die Anschlüsse aufeinander abgestimmt. Die aktuell geplanten Maßnahmen haben keine negativen Auswirkungen auf das Anschlusssystem. Bei weitergehenden Maßnahmen kann es allerdings notwendig werden, das Anschlusssystem zu überprüfen.

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.

Auswirkungen auf die standardisierte Bewertung der Linie 2

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.

Weitere Hinweise

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.

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.


Für Rückfragen stehen wir Ihnen jederzeit gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüße

SWU Verkehr GmbH



Ingo Wortmann



ppa. Martin Pöhler



RPG West
Kontakt:
Moltkestraße 10
89077 Ulm
Petra Schmitz
Tel.: 0731 / 360 04 70
Fax: 0731 / 360 04 04
p.schmitz@agwest.de
www.agwest.de

AG West e.V. | Moltkestraße 10 | 89077 Ulm

Stadt Ulm
SUB II
Herrn Ulrich Willmann
89070 Ulm

Ulm, den 05.06.2014

Stellungnahme der RPG West zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Sehr geehrter Herr Willmann,

die RPG West hat sich mit den geplanten Lärmschutzmaßnahmen durch Tempo 30 nachts im Bereich der Weststadt auseinandergesetzt und gibt hierzu folgende Stellungnahme ab:

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.

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.

In jedem Fall gehen die Maßnahmen ins Leere, wenn nicht gleichzeitig Kontrollmaßnahmen vorgesehen sind.

Im Bereich Bismarckring/Zinglerstraße/Furttenbachstraße 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.

Auch im Bereich des Bismarckrings 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.

Nach Beratung im AK Verkehr der RPG West gezeichnet

Volker Sievers (RPG-Sprecher)
Friedrich Scholtz (RPG-Sprecher)

ag west e.V.
WeststadtHaus, Moltkestraße 10, 89077 Ulm
Canapé Café, Söflinger Straße 158, 89077 Ulm
Dichterviertel Treff, Gartenstraße 11, 89077 Ulm
Jugendfarm Ulm, Unterer Kuhberg 30, 89077 Ulm

Steuernummer: 88040/02005
Kontoverbindung: Sparkasse Ulm
BLZ: 630 500 00 / Konto: 620 387
IBAN: DE32 6305 0000 0000 6203 87
BIC: SOLADES1ULM



AK Mobilität

Stadt Ulm · OB/A · 89070 Ulm

Stadt Ulm
SUB II
Herrn Willmann

Kontakt:
Agenda-Büro der Stadt Ulm
Frauenstraße 19
89073 Ulm

Tel. 0731-161-1015
Fax 0731-161-1675

p.schmitz@ulm.de

2. Juni 2014

Stellungnahme des AK Mobilität zur Fortschreibung des Lärmaktionsplans

Sehr geehrter Herr Willmann,

der Arbeitskreis (AK) Mobilität der lokalen agenda ulm 21 hat sich mit der geplanten Fortschreibung des Lärmaktionsplans befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

Tempo 30 nachts

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.

Stärkung des Umweltverbunds (Förderung von Fußverkehr, Fahrradverkehr und ÖPNV)

Da das stationsbasierte CarSharing (CS) bekanntermaßen als 4. Säule des Umweltverbunds 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 Verhaltensveränderungen 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.

Förderung lärmarmen Verkehrsmittel

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.

Mit freundlichen Grüßen

für den AK Mobilität gez.
Helmut Bommas (Sprecher)
Gérard Elineau (Stellv. Sprecher)

Leben in der Stadt e.V.

Gemeinnütziger Verein

| | | | | | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|
| Stadt Ulm | | | | | |
| Hauptabteilung | | | | | |
| Stadtplanung, Umwelt und Baurecht | | | | | |
| Eing. 05. JUNI 2014 | | | | | |
| HAI | | | | | |
| z.d.A. | | | | | |

Leben in der Stadt e.V./o Ursula Girmond Judenhof 2 89073 Ulm

Stadt Ulm
Hauptabt. Stadtplanung
Umwelt, Baurecht
z.Hdn. v. Herrn Willmann
Münchnerstr. 2

89073 U l m

4.6.2014

Lärminderungsplan Fortschreibung 2014

Sehr geehrter Herr Willmann,

die geplante Einführung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in der Olga- und Frauenstrasse, sowie in Söflinger-, Wagner- und Zinglerstraße begrüßen wir sehr. Die Regelung in der Karl-, König-Wilhelm und Zinglerstraße Ost hat gezeigt, dass damit eine gewisse Entlastung für die Bewohner möglich ist.

Allerdings gibt es aus unserer Erfahrung weiteren Handlungsbedarf an folgenden Straßen:

Münchner Strasse: Es zeigt sich, dass nach Ende der 30 km/h Zonen nicht langsam beschleunigt sondern das Gaspedal mit Macht und entsprechenden Lärm, durchgetreten wird. Zwar wohnen in der Münchener 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.

Donaustrasse: Hier gilt ähnliches wie bei der Münchner Straße. Die Donastrasse wird in den letzten Jahren verstärkt als nächtliche Rennbahn genutzt. Der Schall trifft auch die Herdbruckerstrasse.

Neue Straße: 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 Donastrasse als auch von der Neuen Straße „beschallt“.

**Bismarckring/
Westl.Zinglerstr.
und Illerstrasse:**

Auch diese Bereiche sollten in eine – mindestens nächtliche – Geschwindigkeitsbegrenzung einbezogen werden.

Hindenburgring: Hier wurde erfreulicherweise bereits z.T. ein lärmindernder Belag aufgebracht. Trotzdem beantragen wir, dass auch hier eine weitere, nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt wird. Dies wäre mindestens für die Zeit bis zum Bau der geplanten Lärmschutzwände sinnvoll.
Dass das auch auf Bundesstrasse möglich ist, zeigen die Beispiele Karlsruhe und Freiburg.

Bei der vorliegenden Planung wurden Verkehrszahlen aus 2008 zugrunde gelegt. Seitdem hat sich nach unserer Beobachtung 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 durch Ulm fahren.

Grundsätzlich ist es aus unserer Sicht wichtig, spätestens bei einer Erneuerung der Fahrbahndecken, nur noch einen lärmindernden Belag zu verwenden.

Wir bitten, unsere zusätzlichen Vorschläge auf Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung mit aufzunehmen

Mit freundlichem Gruß
Leben in der Stadt e.V.
Für den Vorstand

U. Girmond

Telefon: 0731/ 6 84 82 oder 0731/6 52 26. e-mail Leben-in-der-Stadt-eV@gmx.de
Bankverbindung: Sparkasse Ulm DE 78 6305 0000 0000 7001 66

Vorstand: Viktor Bucholtz, Mühlengasse 3, 89073 Ulm, Tel.0731/65226, e-mail: vbucholtz@gmx.de
Bettina Claßen, Auf der Insel 3, 89073 Ulm, Tel. 0731/1517991, e-mail: bettina.classen80@gmx.de
Ursula Girmond, Judenhof 2, 89073 Ulm, Tel.0731/68482, e-mail: urselundfritz@girmond.de
Dr. Norbert Grewe, Kronengasse 4/1, 89073 Ulm, Tel.0731/263143, e-mail: U.N.Grewe@gmx.de
Dr. Bernhard Ott, Platzgasse 4, 89073 Ulm, Tel.0174/1922427, e-mail: dr.bernhardott@gmx.de



Baden-Württemberg
REGIERUNGSPRÄSIDIUM TÜBINGEN

| | | | | |
|--------------------------------------|----|-----|----|---|
| Stadt Ulm | | | | |
| Hauptabteilung | | | | |
| Stadtplanung, Umwelt und Baurecht | | | | |
| Eing. 05. JUNI 2014 | | | | |
| HAL | II | III | IV | V |
| z.d.A. | | | | |

Regierungspräsidium Tübingen · Postfach 26 66 · 72016 Tübingen

Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht
Münchner Str.2
89070 Ulm

Tübingen 02.06.2014

Name Eva Schöpf

Durchwahl 07071 757-3413

Aktenzeichen 46-1/3851.5-6012 / LAP Ulm

Fortschreibung 2014

(Bitte bei Antwort angeben)

2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Ulm

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und Verbände, Ihr Schreiben vom
23.04.2014

Sehr geehrter Herr Willmann,

vielen Dank für die Gelegenheit, zum Entwurf der Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Ulm Stellung zu nehmen. Als höhere Straßenverkehrsbehörde weisen wir auf Folgendes hin:

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.

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 bebefügten 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 Überschreitungen des Richtwerts vor).
- 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.
- Zinglerstraße, Furtenbachstraße, Bismarckplatz wie vorgesehen
- 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.

- 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.

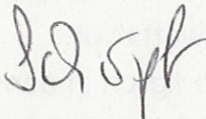
Auf S.9 f. des Entwurfs der Fortschreibung des Lärmaktionsplans ist ein Durchfahrtsverbot auf der B 10 für Kfz mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 t als kurzfristige Maßnahme erwähnt. Abgesehen davon, dass die Auswirkungen beschrieben werden müssten und eine Abwägung erfolgen müsste, wird darauf 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 Maßnahme.

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.

In der schriftlichen Abwägung sind auch die Auswirkungen auf die Luftreinhaltung darzulegen.

Mit freundlichen Grüßen



Eva Schöpf

Leiterin des Referats Verkehr