



Stadt Ulm
Hauptabteilung Stadtplanung,
Umwelt, Baurecht

Stadt Ulm · SUB · 89070 Ulm

Münchner Straße 2

Landesanstalt für Umwelt
Messungen und Naturschutz
- Referat 33 -

Per E-Mail - laerm@lubw.bwl.de -

Sachbearbeitung	Herr Willmann
Telefon (0731)	161-6110
Telefax (0731)	161-1630
E-Mail	u.willmann@ulm.de
Unser Zeichen	SUB II-wil
Datum	18.12.2008

Lärmaktionsplanung
– Mitteilung an die EU-Kommission nach Artikel 10 Abs. 2 der EG-
Umgebungslärmrichtlinie (Datenberichterstattung) –

Hier: Ergänzung unseres Schreibens vom 24.11.2008 (Az.: SUB II-wil)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Gemeinderat der Stadt Ulm hat am 16.12.2008 den Lärmaktionsplan beschlossen.

Gem. Schreiben des Umweltministeriums vom 23.10.2008 (Az. 4-8826.15/75), Ziffer 1, teilen wir Ihnen folgende Angaben mit:

- Die Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken können der Anlage 1 zu diesem Schreiben entnommen werden.
- Zuständige Behörde für die Lärmaktionsplanung ist die Stadt Ulm.
- Der Rechtliche Hintergrund und die geltenden Grenzwerte können der Anlage 2 zu diesem Schreiben entnommen werden.
- Eine Zusammenfassung der Daten und Lärmkarten kann der Anlage 2 zu diesem Schreiben entnommen werden.
- Bezüglich der Auslösewerte des Umweltministeriums Baden-Württemberg (70dB(A)/60dB(A)) kann festgestellt werden:
 - Etwa 1.800 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{DEN} > 70$ dB(A) auftreten.

- Etwa 1.900 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von $L_{\text{Night}} > 60 \text{ dB(A)}$ auftreten.
- Das Protokoll der öffentlichen Anhörungen ist als Anlage 3 zu diesem Schreiben beigelegt.
- Die in den nächsten fünf Jahren geplanten Lärminderungsmaßnahmen können der Anlage 4 zu diesem Schreiben entnommen werden. Es handelt sich hierbei um die kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen.
- Die langfristige Strategie kann der Anlage 2 zu diesem Schreiben entnommen werden. Es handelt sich hierbei um die mittel- bis langfristig umsetzbaren Maßnahmen.
- Finanzielle Informationen und Kosten-Nutzen-Aspekte können der Anlage 2 zu diesem Schreiben entnommen werden. In den Lärmaktionsplan sind nur solche Maßnahmenvorschläge aufgenommen worden, die unter Kosten-Nutzen-Gesichtspunkten als sinnvoll erachtet worden sind.
- Neben der gesetzlich vorgeschriebenen Überprüfung und erforderlichenfalls einer Überarbeitung des Lärmaktionsplans alle fünf Jahre, hat der Gemeinderat der Stadt Ulm beschlossen, dass die Verwaltung jährlich über den Stand der Umsetzung des Lärmaktionsplans dem Gemeinderat berichtet. Somit ist eine kontinuierliche Umsetzung des Lärmaktionsplans im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten gewährleistet.
- Eine Gesamtaufstellung der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen, das Datum der Verabschiedung des Lärmaktionsplans, der vorgesehene Zeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen, sowie die Anzahl der entlasteten Personen kann der Anlage 4 zu diesem Schreiben entnommen werden.
- Kommunale Lärmschutzprogramme bestehen in Ulm derzeit nicht. Lärmschutzmaßnahmen werden u.a. im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung kontinuierlich umgesetzt.

Mit freundlichen Grüßen

i.A.

gez. Willmann

Anlagen:

- 1) Hauptverkehrsstraßen und Haupteisenbahnstrecken
- 2) Lärmaktionsplan Ulm, Stand: 12.11.2008 (ohne Anlagen)
- 3) Protokoll der öffentlichen Anhörung
- 4) Kurzdarstellung des Lärmaktionsplans

Anlage 1):

Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Mio. Fahrzeugen im Jahr (ca. 16.400 Kfz/24h):

Straßen- kategorie	Straße	Anzahl [Kfz/24h]			Straßenlänge [m] Straßenbaulastträger	
					Stadt	Land/ Bund
B 10	Adenauerbrücke			93.500		
B 10	Bismarckring	47.300	-	91.600	1.200	
B 10	Hindenburgring	62.600	-	64.400	200	
B 10	Wallstraßenbrücke	40.300	-	54.100	860	
B 10	B 10	40.200	-	48.200		5.500
B 19	Ludwig-Erhard-Brücke			33.800	490	
B 19	Karlstraße	18.800	-	22.000	900	
B 19	Heidenheimer Straße		ca.	17.900	1.100	
B 28	Blaubeurer Straße	17.100	-	33.500	2.300	
B 30	B 30	32.800	-	47.500		7.800
B 311	Illerstraße			21.600	190	
B 311	Erbacher Straße			19.100		940
B 311	Taubriedstraße			19.100		780
B 311	Erbacher Straße			18.300	230	
L 2021	Gänstorbrücke			31.500	100	
L 2021	König-Wilhelm-Straße			20.200	90	
L 2021	Münchner Straße		ca.	18.500	550	
L 2021	Sporerstraße			17.200	170	
L 260	Wiblinger Allee			22.600	430	
K 9913	Wielandstraße			18.100	730	
K 9913	Böfinger Straße			16.500	670	
K 9915	Wiblinger Allee	18.500	-	31.900	1.020	
	Neue Straße	16.400	-	31.800	1.520	
	Zinglerstraße	18.900	-	29.200	970	
	Friedrich-Ebert-Straße	23.000	-	28.500	390	
	Olgastraße	16.400	-	22.900	750	
	Blaubeurer-Tor-Kreis	12.300	-	22.000	520	
	Wiblinger Ring			21.600	210	
	Wagnerstraße		ca.	20.700	530	
	Jägerstraße			19.800	300	
	Lupferbrücke			18.700	240	
	Neutorstraße			18.100	150	
	Haßlerstraße	16.800	-	18.000	270	
	Olgastraße		ca.	17.800	180	
	Kienlesbergstraße		ca.	17.500	340	
	Basteistraße			16.500	240	

Summe [m]: 17.840 15.020
Summe [km]: 18 15

Haupteisenbahnstrecken mit mehr als 60.000 Zugfahrten jährlich im Bereich Ulm:

- Strecke 4700 (Stuttgart - Neu-Ulm)

Lärmaktionsplan Ulm

Stand: 12.11.2008

1. Rechtsgrundlagen / Aufgabenstellung

Mit der Änderung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) am 15.06.2005 ist die Umsetzung der Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juli 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm in deutsches Recht erfolgt. Demnach sind Ballungsräume (über 250.000 Einwohner) verpflichtet, bis zum 30.06.2007 Lärmkarten zu erstellen; Ballungsräume der Stufe 2 (über 100.000 Einwohner und einer Bevölkerungsdichte von mehr als 1.000 Einwohner pro km²) bis zum 30.06.2012.

Die Stadt Ulm hat sich entschlossen, die Lärmkartierung vorzuziehen und entsprechend den Anforderungen des § 47c BImSchG und der 34. BImSchV Lärmkarten für den Straßenverkehr, den Schienenverkehr (nur Straßenbahn) und für Gewerbe- und Industrieanlagen zu erstellen. Die Lärmkarten für den Ballungsraum Ulm (2.Stufe) wurden am 27.05.2008 im Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vorgestellt. Für besonders lärmbeeinträchtigete Gebiete sind nun Lärmaktionspläne zu erstellen.

Federführend bei der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung ist die Stadt Ulm.

2. Orientierungswerte für die Lärmaktionsplanung

Die Auslösekriterien für die Lärmaktionsplanung sind bislang vom Gesetzgeber nicht bestimmt worden. Nach Empfehlung des Umweltministeriums Baden-Württemberg liegt der Auslösewert für die Festlegung von Maßnahmen in jenen Bereichen, in denen eine verkehrsbedingte Verlärmung in Siedlungsflächen mit Wohnungen, Schulen und Krankenhäusern vorliegt, bei:

- 70 dB(A) bezogen auf den Lärmindex L_{DEN} bzw.
- 60 dB(A) bezogen auf den Lärmindex L_{Night} .

Kriterium ist die Überschreitung eines der beiden Werte, des 24-Stunden-Wertes L_{DEN} oder des Nachtwertes L_{Night} .

3. Analyse der strategischen Lärmkartierung

Für die Hauptverkehrsstraßen liegen seit Oktober 2007 die Ergebnisse der Betroffenheitsanalyse vor. In der erweiterten strategischen Lärmkartierung für den Stadtkreis Ulm, Ballungsraum Stufe 2, (vgl. Anlage „Schalltechnische Untersuchung zur Strategischen Lärmkartierung“), sind die entsprechenden Karten über die Zahl der lärmbeeinträchtigten Einwohner, Wohnungen, Schul- und Krankenhausbauwerke sowie die Gesamtfläche der lärmbeeinträchtigten Gebiete dargestellt. Sie wurden in einer öffentlichen Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 27.05.2008 vorgestellt.

4. Lärmaktionsplanung

Bezüglich der Auslösewerte des Umweltministeriums Baden-Württemberg (70dB(A)/ 60dB(A)) kann festgestellt werden:

- Etwa 1.800 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von LDEN >70 dB(A) auftreten.
- Etwa 1.900 Einwohner von Ulm leben in Wohnungen, vor deren Fenstern Fassadenpegel von LNight >60 dB(A) auftreten.

Dies bedeutet, dass ca. 1.800 Einwohner in Wohnungen leben, in denen sowohl tags als auch nachts die Auslösewerte überschritten werden.

Für die Quellengruppe Straßenverkehr lassen sich folgende Brennpunkte deutlich erkennen:

- der Bereich Bismarckring (B 10) / Zinglerstraße / Furttenbachstraße,
- Zinglerstraße,
- Karlstraße,
- König-Wilhelm-Straße und
- Am Bleicher Hag (zwischen Mähringer Weg und Lehrer-Tal-Weg).

Darüber hinaus bestehen im Stadtgebiet weitere Straßenabschnitte, in denen die o.g. Auslösewerte überschritten werden.

Hingegen lassen sich bei der Quellengruppe Straßenbahn keine ausgeprägten Brennpunkte finden.

Bei der Quellengruppe der IVU-Anlagen (Anlagen nach der Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung) lassen sich keine Brennpunkte ermitteln.

Dies verdeutlicht, dass die Lärm-Betroffenheiten in Ulm in aller erster Linie durch den Straßenverkehr erzeugt werden.

Für die Haupteisenbahnstrecken liegen die Lärmkartierungen durch das Eisenbahnbundesamt noch nicht vor.

Anhand der Analyse und Bewertung der Lärm- und Konfliktsituation wurden Lärmminderungsmaßnahmen in den betroffenen Brennpunkten entwickelt und hinsichtlich ihrer Wirkungen rechnerisch geprüft und bewertet. Die schalltechnische Untersuchung möglicher Lärmminderungsmaßnahmen zum Entwurf der Lärmaktionsplanung ist in der Anlage „Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung“ dargelegt.

Lärminderung kann bei den Emissionen oder bei den Immissionen ansetzen. Als primäre Strategie soll die Senkung der Emissionen an der jeweiligen Quelle angestrebt werden. Hierzu können planerische oder organisatorische Maßnahmen beitragen wie z.B. grüne Welle, Verkehrslenkung und –verlagerung, Verkehrsbeschränkungen, Straßenraumgestaltung oder auch Förderung lärmarmer Verkehrsmittel.

Als zweite Strategie kommen aktive Maßnahmen in Betracht, die den Lärm an seiner Ausbreitung hindern. Dabei geht es hauptsächlich um baulichen Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden oder –wällen, Teilabdeckungen, Tunneln oder Einschnitten.

Als dritte Strategie können städtebauliche Maßnahmen in Betracht kommen wie z.B. Schließung von Baulücken, Gebäudeorientierung, Nutzungszonierungen oder das Festsetzen ausreichender Abstände.

Wo aktive Maßnahmen nicht ausreichen, helfen oft nur passive Maßnahmen am Immissionsort wie z.B. Schallschutzfenster und Schalldämmlüfter.

5. Bisherige Maßnahmen zur Lärminderung

Lärminderungsplanung war schon in der Vergangenheit fester Bestandteil der Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplanung.

Zur Verkehrssituation auf der Ortsdurchfahrt der B 10 wurde zuletzt im Juli 2007 berichtet und das weitere Vorgehen beschlossen (GD 240/07). Die dort beschlossenen Maßnahmen wurden in den Lärmaktionsplan übernommen. Die schalltechnische Bewertung zum Übersichtsplan Lärmschutz B10 kann der Anlage „Schalltechnische Bewertung Lärmschutz B 10“ entnommen werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan Ulm/Neu-Ulm, dessen Oberziele die Bündelung des Verkehrs auf Hauptverkehrsstraßen und die flächendeckende Beruhigung der Wohngebiete sind, ist zugleich Grundlage für Maßnahmen zur Lärmreduzierung. Zur Philosophie der Straßenhierarchie gehören neben einem modernen Verkehrsleitsystem flächendeckend Tempo-30 –Zonen in Wohngebieten und eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung des „Umweltverbunds“ (Förderung des Fußgängerverkehrs, des Fahrradverkehrs und des ÖPNV). Ein Zwischenbericht zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans soll im Herbst dieses Jahres gegeben werden.

Mit dem Ausbau von Fußgängerzonen und verkehrsberuhigten Bereichen wurden nicht nur die Verkehrssicherheit erhöht und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum verbessert sondern auch die Luftschadstoff- und Lärmsituation deutlich gemildert. Der Bau der Neuen Mitte hat verdeutlicht, dass auch Hauptverkehrsstraßen innerstädtischen Verhältnissen angepasst werden können, wo alle Verkehrsteilnehmer gleichberechtigt sind.

Bereits 1979 hat der Gemeinderat der Stadt Ulm ein Schallschutzfensterprogramm beschlossen, in das zunächst drei Straßenzüge aufgenommen wurden (Karlstraße, Zinglerstraße und Wagnerstraße). In mehreren Schritten wurde das Programm auf insgesamt 27 Straßenabschnitte erweitert. Bei einer Bezuschussung von 25% bewegten sich die Zuwendungen zwischen 190.000 DM (im Jahr 1980) und 30.000 DM (im Jahr 1984). Das Schallschutzfensterprogramm wurde mangels Nachfrage Mitte der 90er Jahre eingestellt.

Die technischen Möglichkeiten des passiven Schallschutzes haben sich seither wesentlich verbessert. Auch der Verkehr und die Sensibilität für Lärm haben zugenommen.

6. Maßnahmen zur Verminderung und Vermeidung von Lärmproblemen

Auf Grundlage der fachgutachterlichen Untersuchungsergebnisse und der Beschlüsse des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt hat die Verwaltung folgendes Maßnahmenpaket zur weiteren Umsetzung entwickelt. Die Umsetzung der Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Finanzierung in künftigen Haushaltsjahren.

1 Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans

Maßnahme	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans
Wo?	Gesamtes Stadtgebiet
Wann?	2009 / Beschluss durch Gemeinderat vom 15.10.08 (GD-Nr.355/08)
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Grundlage aller verkehrslenkenden und beruhigenden Maßnahmen ist der bestehende Verkehrsentwicklungsplan Schwerpunkte: Reduzierung des Verkehrs in der Fläche, Konzentration auf Hauptstraßen, Lenkung des Durchgangsverkehrs auf die inzwischen fertig gestellten Tangenten, flächendeckendes Tempolimit 30 km/h außer auf Hauptstraßen, Ausbau von Geh- und Radwegen, Verkehrsberuhigung der Innenstadt, Abbau von oberirdischen Parkplätzen, Anlage von Fußgängerbereichen / Plätzen, Ausbau des ÖPNV (S-Bahn, Straßenbahn, Busse).
Kostenannahme	160.000 €

2 Flüsterasphalt (Versuchsstrecke Talstraße, K 9912 bei Mähringen und auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen – siehe auch Maßnahme 5 „Karlstraße“)

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Versuchsstrecke K 9912 mit lärminderndem Fahrbahnbelag - Ermittlung von geeigneten Abschnitten auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen zur Aufbringung von Flüsterasphalt
Wo?	<ul style="list-style-type: none"> - Talstraße (K9912) bei Mähringen - siehe Maßnahme 5 „Karlstraße“
Wann?	mittelfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Um eigene Erfahrungen zu gewinnen, ist vorgesehen, bei einer dafür geeigneten Straßensanierung, der Talstraße (K 9912) bei Mähringen, versuchsweise einen offenporigen Asphalt einzubauen. Auf der Versuchsstrecke sollen Erfahrungen im Hinblick auf Lärm-minderung, Unterhalt sowie Kosten gesammelt werden. Nicht geeignet ist diese Technik überall dort, wo das Entwässerungsniveau zu hoch, Brückenbauten oder Kabel bzw. Leitungstras-sen zu oberflächennah liegen. Dies ist in der Regel im gesamten innerstädtischen Bereich der Fall.
Kostenannahme	200.000 € für Versuchsstrecke

3 Schallschutzfensterprogramm

Maßnahme	Schallschutzförderprogramm (Passiver Schallschutz) Schallschutzfenster für Aufenthaltsräume und Lüftungseinrichtungen sollen einen Zuschuss erhalten. Je höher der Lärm, desto höher soll der Fördersatz ausfallen.
Wo?	Wohngebäude im Lärmpegelbereich Auslösewerte $L_{DEN} > 70$ dB (A) oder $L_{Night} > 60$ dB (A)
Wann?	Ab 2009
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Deutliche Entlastung von ca. 1.900 Einwohnern tags oder nachts
Kostenannahme	300.000 €

4 Lärmbrennpunkt B 10

4.1 Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8

Maßnahme	Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen
Wo?	Verlauf der B 10/ B 28 zwischen der Autobahnanschlussstelle Ulm-West (A 8) und dem Autobahndreieck Hittistetten (A 7)“
Wann?	kurzfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm/ Regierungspräsidium Tübingen
Wirkung/ Ziel	Reduzierung des LKW-Durchgangsverkehrs – Verringert die Schallemissionen
Kostenannahme	10.000 € für die Beschilderung

4.2 Umbau des Söflinger Kreisels

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Tunnels und Umgestaltung des Söflinger Kreisels - Realisierung
Wo?	Söflinger Kreisel / Bismarckring
Wann?	Mittel- bis langfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Tunnels. Kosten und Wirksamkeiten sollen im Detail analysiert werden, um zu einer sachgerechten Entscheidung kommen zu können.
Kostenannahme	12 bis 14 Mio. € (Planungs- und Baukosten)

4.3 Lärmschutzwände entlang der B 10

Maßnahme	- Lärmschutzwände an der B 10 gemäß „Übersichtsplan Lärmschutz B 10“ (<u>ohne</u> neue Erschließung des Wohnquartiers „Blumenscheinweg/ westl. Bleichstraße“ von der Blaubeur Straße aus)
Wo?	B 10 im Bereich zwischen Adenauerbrücke im Süden und Blaubeur Tor im Norden
Wann?	Mittel- bis langfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Errichtung von Lärmschutzwänden entlang der B 10 gemäß bestehendem Übersichtsplan Sehr hohe Wirksamkeit in den von der Wand geschützten Bereichen an der B 10: <ul style="list-style-type: none"> - Deutliche Entlastung von ca. 250 Einwohnern und deren Aufenthaltsbereichen im Freien - Deutliche Entlastung von ca. 3 ha öffentlichen Freiflächen in den Ehinger Anlagen, Dichterviertel und Blauinsel
Kostenannahme	2,5 Mio. €

5 Lärmbrennpunkt Karlstraße

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> - Entwicklung von Alternativen für den verkehrstechnischen und städtebaulichen Umbau der Karlstraße (Vorplanung bereits beauftragt) - Umsetzung der Ergebnisse der in Planung befindlichen Maßnahmen zum Umbau der Karlstraße - Planung und Kostenrechnung für Ausführung in Flüsterasphalt
Wo?	Karlstraße
Wann?	Kurz- bis mittelfristig
Zuständig für Umsetzung	Stadt Ulm
Wirkung/ Ziel	Verringerung der Schallemissionen durch Bündelung und Reduzierung von Fahrstreifen und deutliche Vergrößerung des Abstandes der südlichen Bebauung zum Fahrbahnrand, Aufwertung des Straßenraumes
Kostenannahme	2,1 Mio. € - ohne Kosten für das Erneuern/ Verlegen von Leitungen (mit Flüsterasphalt zusätzlich: 450.000 €)

6 Versuchsweise Einrichtung einer Tempo-30-Zone nachts auf einer belasteten Hauptverkehrsstraße

Maßnahme	<ul style="list-style-type: none">- Versuchsweise Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum auf einer der folgenden Straßenabschnitte:<ul style="list-style-type: none">- Zinglerstraße (zwischen Hasslerstraße im Westen und Zinglerbrücke im Osten)- Karlstraße (zwischen Neutorstraße im Westen und Frauenstraße im Osten)- König-Wilhelm-Straße (zwischen Wielandstraße im Süden und Schülinstraße im Norden)
Wo?	N.N.
Wann?	derzeit keine Möglichkeit der Umsetzung gegeben
Zuständig für Umsetzung	Hinweis: Die Umsetzung wird von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde beim Regierungspräsidium Tübingen abgelehnt , da die in Frage kommenden Straßenabschnitte Zinglerstraße, Karlstraße und König-Wilhelm-Straße als Bundes- oder Landesstraße gewidmet sind und die Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum im Hinblick auf die Funktion dieser Straßen als überörtliche Hauptverkehrsstraßen unverhältnismäßig sei.
Wirkung/ Ziel	Verringerung der Schallemissionen im Nachtzeitraum
Kostenannahme	N.N.

7. Fortschreibung des Lärmaktionsplanes

Der Lärmaktionsplan wird alle fünf Jahre überprüft und erforderlichenfalls fortgeschrieben.

8. Anlagen zum Lärmaktionsplan Ulm

- Schalltechnische Untersuchung zur Strategischen Lärmkartierung (ACB-0408-4115/15)
- Schalltechnische Untersuchung zur Lärmaktionsplanung (ACB-0708-4115/40)
- Schalltechnische Bewertung Lärmschutz B 10 (ACB-07/08-4115/20-3)
- Übersichtsplan Lärmschutz B 10

Anlage 3):

Protokoll der öffentlichen Anhörung:

Verfahrensübersicht

- a) Öffentliche Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Ulm und des Alb-Donau-Kreises Nr. 40 vom 02.10.2008.
- b) Auslegung des Lärmaktionsplans mit Anlagen bei der Hauptabteilung Stadtplanung, Umwelt, Baurecht, Münchner Straße 2, 89073 Ulm, vom 06.10.2008 bis 05.11.2008. Die Unterlagen konnten in diesem Zeitraum auch im Internet unter „www.ulm.de“ eingesehen werden.

Eingegangene Stellungnahmen

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

Folgende Äußerungen von Bürgern wurden vorgebracht:	Stellungnahme der Verwaltung
<p><u>1. Herr Guido Steck, Beyerstr. 35, 89077 Ulm, Schreiben vom 05.11.2008</u></p> <p>Das Anliegen von Herrn Steck ist die Herbeiführung von Lärmschutzmaßnahmen entlang der B10/ Ehinger Anlagen.</p> <p>Es wird zunächst auf die in der schalltechnischen Untersuchung aufgeführten Maßnahmen hingewiesen. Zur Vermeidung und Verminderung von Lärmproblemen wird lediglich die Lärmschutzwand entlang der B 10 als mittel- bis langfristige Maßnahme aufgeführt. Die als Anlagen 1.1 und 1.2 beigefügten Lärmkarten für den Straßenverkehr (tags/ nachts) ergeben das Heranreichen des Lärmpegels bis an die Fronten der anliegenden Gebäude in den betreffenden Straßen.</p> <p>Das die geschilderten Maßnahmen besser heute als Morgen durchgeführt werden müssten, ist gut ablesbar. Was die Gutachten aber nicht oder nur unzureichend berücksichtigen und was letztlich nur zu unzureichenden Maßnahmen führt ist folgendes:</p> <p>Die Sanierungsmaßnahmen der innerstädtischen Straßen und Tunnel der B 10 sind seit Jahren und noch für weitere Jahre in Gang.</p> <p>Wegen der damit verbundenen lfd. Verkehrsbehinderungen werden bereits seit 2007 die Benutzer der A 7 bzw. A 8 durch entsprechende Beschilderung darauf hingewiesen, mit dem Ziel, über das Elchinger Kreuz und nicht durch die Stadt zu fahren. Geht man davon aus, dass auch einige dies tun, sind die Gutachten nicht auf der Basis des realen Verkehrs erstellt.</p> <p>Geht man vom derzeitigen Verkehrsaufkommen mit Steigerungstendenzen aus, wird sich auch der Reparaturbedarf der Straßendecke lfd. erhöhen. Der Bereich Adenauerbrücke bis Tunnelleinfahrt ist deshalb bereits jetzt jährlich durch unebene Fahrbahnen, Fahrinnen und Belagsschäden lfd. mit Schildern „!“ und „40“ versehen und führt so zu extrem höheren Lärm bei der Durchfahrt insb. von schweren Lkw mit Aufliegern. Bei ungehinderter</p>	<p>Im Bereich der B 10 werden neben Lärmschutzwänden als weitere Maßnahmen im Lärmaktionsplan die Verlängerung des Tunnels / Umbau Söflinger Kreisel als langfristige Maßnahme sowie das Durchfahrtsverbot für Lkw auf der B 10 als kurzfristig umsetzbare Maßnahme aufgeführt.</p> <p>Für die anstehenden Sanierungsarbeiten des B 10-Tunnels sind derzeit zweimal je 10 Monate Bauzeit angesetzt. Die hierdurch bedingte Sperrung von Fahrspuren wird in diesen Zeiträumen deutliche Verkehrsbehinderungen in Ulm zur Folge haben.</p> <p>In dem dem Lärmaktionsplan zu Grunde liegenden Verkehrsgutachten können diesbezügliche Wirkungen ausgeschlossen werden. Die Verkehrszählung ist im Jahr 2006 durchgeführt und in das stadtweite Verkehrsmodell eingepreist worden.</p> <p>Der Zustand der Fahrbahnoberfläche in dem angesprochenen Bereich ist derzeit in einem relativ schlechten Zustand. Im Zuge der Sanierungsarbeiten wird geprüft, den Belag auch außerhalb des Tunnels in Richtung Adenauerbrücke zu erneuern. Hierdurch könnten die derzeit auftretenden Schallemissionen nach dem Abschluss der Sanierungsarbeiten deutlich und langfristig reduziert werden.</p>

<p>Durchfahrt der Schwerlasten außerhalb der RushHour bei Tag und bei Nacht könnte man meinen, man befindet sich mitten auf dem ehemaligen Rangierbahnhof, wo permanent die Puffer der Güterwaggons zusammenstoßen. Dass die mit den Reparaturmaßnahmen einhergehenden Staus dann quer durch die Stadt gehen, ist weitere sichtbare Folge sowie Lärm- und Abgasquelle.</p> <p>Im Tunnel selbst führt die Durchfahrt eines 4 m hohen Lkw zu Lärmdruck in Richtung Tunnelausfahrt, d.h. über die gesamte Durchfahrtszeit entsteht am jeweiligen Tunnelausgang entsprechender Lärm. Darüber hinaus lösen die vom Schwerlastverkehr überfahrenen tiefliegenden Kanalabdeckungen explosionsartige Schläge aus. Es wird daher darum gebeten, den Lärmaktionsplan um Maßnahmen zu ergänzen, die den geschilderten Umständen Rechnung tragen. Neben der vorgeschlagenen mittelfristig angestrebten Lärmschutzwand und der kurzfristig angestrebten Einschränkungen der Durchfahrt schwerer Lkw als weitere kurzfristige Maßnahmen:</p> <p>Bei der Tunnelsanierung einen zeitgemäßen Standard anzustreben, zu dem jedenfalls an allen Tunnelein- und -ausgängen eine Lärmschutzwand angebracht wird, wie es auch bei den sonstigen Tunnelsanierungen im Land üblich ist (Freiburg, Aalen etc.) und alle Schächte im Tunnel an den Fahrbahnrand zu verlegen.</p> <p>Einen ebenen Fahrbahnbelag in einer Qualität aufzubringen, der trotz des hohen Verkehrsaufkommens keine ununterbrochene Reparatur erfordert und auf die Erfahrungen mit dem lang haltbaren NU-Flüsterasphalt zurückgreifen.</p>	<p>Die anstehende Tunnelsanierung wird nach dem Stand der Technik durchgeführt. Es ist vorgesehen, den Lärmdruck an den Tunnelausfahrten im Rahmen der Sanierungsarbeiten zum Einen durch das Anbringen lärmabsorbierender Materialien an den seitlichen Wänden der Tunnelrampen zu verringern. Zum Anderen soll dieser Effekt durch die vorgesehenen Schallschutzwände gem. dem Rahmenplan B 10 ebenfalls deutlich reduziert werden.</p> <p>Die Verlagerung der Schächte im Tunnel ist technisch nicht möglich, da die Entwässerungskanäle unter der Fahrbahn verlaufen und die Schächte innerhalb des Tunnelprofils liegen müssen.</p> <p>Die Deckschicht im Rahmen der Sanierungsarbeiten wird durchgängig auf einer den Beanspruchungen entsprechenden Tragschicht ausgeführt. Flüsterasphalt ist in diesem Bereich der B 10 – anders als in Neu-Ulm – auf Grund der bestehenden geringen Aufbauhöhen der technischen Bauwerke (Brücken/ Tunnels) nicht möglich.</p>
<p><u>2. Brauerei Gold Ochsen GmbH, Schreiben vom 22.10.2008</u></p> <p>Die Brauerei Gold Ochsen GmbH ist seit über 110 Jahren am Standort Veitsbrunnenweg angesiedelt und ist sowohl indirekter – aber auch direkter Anlieger der Karlstraße. Die Karlstraße ist die Hauptzufahrtsstraße zur Brauerei. Die Zufahrten sind so wichtig, da die LKW aus wirtschaftlichen Gründen immer größere Dimensionen annehmen. Auf der Karlstraße kommen täglich ca. 130 LKW in die Brauerei.</p> <p>Das Bestehen und die positive Weiterentwicklung unserer Brauerei hängt davon ab, ob und vor allem wie einfach die Kunden und Lieferanten zur Brauerei kommen können.</p> <p>Daher sollten keine Maßnahmen getroffen werden, die dazu führen, dass der Lieferverkehr zur Brauerei behindert bzw. beeinträchtigt wird.</p>	<p>Die Karlsstraße stellt eine innerörtliche Hauptverkehrsstraße dar und ist als Bundesstraße (B 19) zur Aufnahme des weiträumigen Verkehrs bestimmt. Die geplanten Umbaumaßnahmen werden diesem Umstand Rechnung tragen. Die verkehrliche Funktion der Karlstraße und deren Erschließungsfunktion für die angrenzenden Siedlungsbereiche werden bei der verkehrsplanerischen Dimensionierung zu Grunde gelegt.</p> <p>Kunden und Lieferverkehr werden daher auch nach dem erfolgten Umbau ungehindert und ohne Beeinträchtigungen zur Brauerei gelangen können.</p>
<p><u>3. Leben in der Stadt e.V. c/o Achim Schuh, Schreiben vom 08.10.2008</u></p> <p>Den Verein Leben in der Stadt e.V. haben die Vorschläge zur Reduzierung des Verkehrslärms an den besonders belasteten Stellen in Ulm sehr gefreut. Es wird die Hoffnung geäußert, die Maßnahmen rasch umzusetzen, da die betroffenen Bewohner schon viel zu lange unerträglich belastet sind.</p> <p>Allerdings hat den Verein der Vorschlag von Herrn Stadtrat Keppler überrascht, den Blumenscheinweg und die Bleichstraße nicht über die Blaubeurer Straße neu zu erschließen. Sollte es bei diesem Beschluss bleiben, ist die geplante Lärmschutzwand an der Westseite der B 10 von der Wallstraße bis zum Grundstück der Fa. Schwenk ziemlich</p>	<p>In einer Sitzung des Fachbereichsausschusses Stadtentwicklung, Bau und Umwelt vom 23.09.2008 wurde die Beteiligung und Anhörung der Öffentlichkeit zum Entwurf des Lärmaktionsplans beschlossen. In dieser Sitzung wurde ebenfalls einstimmig beschlossen, auf die seitens der Verwaltung vorgeschlagene Teilmaßnahme 4.3 „Neue Erschließung des Wohnquartiers Blumenscheinweg/ westl. Bleichstraße von der Blaubeurer Straße aus“ zu verzichten. Ausschlaggebend war hier insb. der Schutz der Grünflächen im Bereich der Blau.</p> <p>Die schalltechnischen Wirkungen einer Lärmschutzwand in Höhe des Wohnquartiers "Blumenscheinweg/westl. Bleich-</p>

<p>wertlos. Bleiben die genannten Straßen zur B 10 hin offen, wirkt die Maßnahme eher wie ein Trichter und eine Entlastung der Bewohner ist obsolet.</p> <p>Herr Keppler wäre von der Neuerschließung direkt betroffen, da sein Grundstück vermutlich direkt an die neu zu bauende Zuführung angrenzt. Es stellt sich die Frage, ob er deshalb nicht bei der Entscheidung befangen ist und somit gar nicht abstimmungsberechtigt wäre.</p> <p>Die dem Ausschuss vorgelegten Maßnahmen sind von dem Verein Leben in der Stadt e.V. in Übereinstimmung mit vielen Bewohnern und auch in Kenntnis von Herrn Keppler, teilweise vorgeschlagen und in dankenswerter Weise von der Verwaltung aufgegriffen und ausgearbeitet worden. Es wird dringend gebeten, den Beschluss nicht in der momentanen Fassung umzusetzen, sondern das Thema „Neuerschließung Bleichstraße/ Blumenscheinweg“ nochmals zu beraten und zu beschließen. Alles andere wäre eine folgenreiche Fehlplanung.</p>	<p>straße" sind im Rahmen der gutachterlichen Untersuchungen im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung auch ohne die neue Erschließung von der Blaubeurer Straße untersucht worden. Auch mit den dadurch bedingten Öffnungen in der Lärmschutzwand ist gutachterlich ein effektiver Lärmschutz nachgewiesen worden. Durch die Lärmschutzmaßnahmen können in diesem Abschnitt – auch ohne die neue Erschließung – die Lärmimmissionen verringert und die Anwohner deutlich entlastet werden.</p>
---	---

Auf Grund der oben aufgeführten Äußerungen wurden keine Änderungen des Lärmaktionsplans notwendig. Die Stellungnahmen der Verwaltung sind vom Gemeinderat beschlossen worden.

Anlage 4:

Kurzdarstellung des Lärmaktionsplans Ulm:

- Datum der Verabschiedung des Lärmaktionsplans: 16.12.2008
- Auflistung über die Gesamtkosten der im Lärmaktionsplan enthaltenen Maßnahmen und der vorge-sehene Zeitbedarf für die Umsetzung der Maßnahmen:

Maßnahme		Kurzfristige Maßnahme	Mittelfristige Maßnahme	Langfristige Maßnahme	Kostenan- nahme
1	Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans	x			160.000 €
2	Flüsterasphalt (Versuchsstrecke Talstraße, K 9912 bei Mähringen)		x		200.000 €
3	Schallschutzfensterprogramm (Fördermittel)	x	x		300.000 €
4	Lärmbrennpunkt B 10				
4.1	Durchfahrtsverbot für LKW über 3,5 t zwischen A 7 und A 8	x			10.000 €
4.2	Umbau des Söflinger Kreisels				
	- Machbarkeitsstudie für die Verlängerung des Tunnels und Umgestaltung des Söflinger Kreisels		x		12 bis 14 Mio. €
	- Realisierung			x	
4.3	Lärmschutzwände entlang der B 10				
	- Planung und Bau von Lärmschutzwänden entlang der B 10			x	2 bis 2,5 Mio. €
5	Lärmbrennpunkt Karlstraße				
	- Entwicklung von Alternativen für den verkehrstechnischen und städtebaulichen Umbau der Karlstraße (Vorplanung bereits beauftragt)	x			100.000 €
	- Umsetzung der Ergebnisse der in Planung befindlichen Maßnahmen zum Umbau der Karlstraße		x		2 Mio. €
	- Planung und Kostenrechnung für Ausführung in Flüsterasphalt		x		450.000 €
6	Versuchsweise Tempo-30-Zone nachts auf einer Hauptverkehrsstraße				
	- Versuchsweise Anordnung von Tempo 30 im Nachtzeitraum auf einer der folgenden Straßenabschnitte:	derzeit keine Möglichkeit der Umsetzung gegeben			-
	- Zinglerstraße (zwischen Hasslerstraße im Westen und Zinglerbrücke im Osten)				
	- Karlstraße (zwischen Neutorstraße im Westen und Frauenstraße im Osten)				
	- König-Wilhelm-Straße (zwischen Wie-landstraße im Süden und Schölinstraße im Norden)				

- Geschätzte Anzahl der entlastbaren Personen:
 - Etwa 1.800 Einwohner für $L_{DEN} > 70$ dB(A).
 - Etwa 1.900 Einwohner für $L_{Night} > 60$ dB(A).