



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2019/1148
	Verantwortlich:	Dez. 5
Lärmaktionsplan - Anpassung an aktuelle Rechtsprechung		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit/Naturschutzbeirat	26.11.2019	4		x	vorberaten
Gemeinderat	10.12.2019	17.1	x		

Beschlussantrag

Der Gemeinderat beschließt die Anpassung des Lärmaktionsplanes. Er beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen.

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit der Veröffentlichung zur Anpassung des Lärmaktionsplanes.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant		Nein <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema: Grüne Stadt		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)		Nein <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften		Nein <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

Seit Veröffentlichung des „Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung“ des damaligen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 23. März 2012 hat sich in Sachen Lärmaktionsplanung viel bewegt. Zuletzt hat der VGH Mannheim mit seinem Urteil zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (10 S 2449/17) zumindest für Baden-Württemberg diesen häufigen Streitpunkt bei der Umsetzung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen geklärt. Die Kompetenzen der Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden mit dieser Rechtsprechung gestärkt, gleichwohl aber auch die Anforderungen für eine umfassende Abwägung und rechtsfehlerfreie Festlegung von Maßnahmen in den Plänen festgelegt.

Die Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (MV) baut auf dem Urteil des VGH auf. Die bisherigen Schreiben des Verkehrsministeriums zur Lärmaktionsplanung wurden darin aktualisiert.

Das aktuelle Gerichtsurteil fordert die Gemeinden auf, Lärm- und Belastungssituationen vor Ort genau zu erfassen, mögliche Maßnahmen zu entwickeln und gegenüberzustellen und im Rahmen einer Gesamtwirkungsanalyse diejenigen Maßnahmen festzulegen, mit denen die größtmögliche Lärmentlastung unter Beachtung widerstreitender Interessen wie beispielsweise der Verkehrsfunktion einer Straße erreicht werden kann. Lärmaktionspläne, die diese Anforderungen beachten, sind nach dem nun vorliegenden Urteil des VGH für die Verwaltungsbehörden verbindlich. Die Festsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, wird somit erleichtert.

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm und Abgasen bedürfen zusätzlich der Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe als höhere Straßenverkehrsbehörde.

Auch die Stadt Karlsruhe hat als Ballungsraum Lärmaktionspläne aufgestellt, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurde in der Gemeinderatssitzung am 19. Juli 2016 beschlossen. Das darin enthaltene Maßnahmenpaket zur Lärminderung wird Zug um Zug umgesetzt.

Mit dem VGH Urteil steht fest, dass Lärmaktionspläne Bindungswirkung entfalten. Es liegt allein im Ermessen der planaufstellenden Gemeinden, auch unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzusehen.

Die erwähnte Ermessensausübung spiegelt sich auch im „Kooperationserlass“ wieder. Dort wird erwähnt, dass im Rahmen des Lärmaktionsplanes besonders die Werte ab 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts zu berücksichtigen sind. Diese Herabsenkung der Werte um 5 dB(A) wurden in Anlehnung an das betreffende VGH Urteil formuliert, da eine derartige Lärmbelastung als gesundheitskritisch bewertet wird.

Die Gemeinden konkretisieren damit den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Die Lärmaktionsplanung ist somit eine „Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft und kann daher von den Gemeinden als subjektives Recht durchgesetzt werden“.

Entwurf des zusätzlichen Maßnahmenpaketes für Geschwindigkeitsbegrenzungen

Der Vorentwurf zur Anpassung des Lärmaktionsplanes wurde am 14. März 2019 im Planungsausschuss und am 15. März 2019 im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit sowie am 26. März 2019 im Gemeinderat behandelt. Danach wurde der Vorentwurf der Öffentlichkeit vorgestellt.

Anlässlich des Urteils werden nun neue Möglichkeiten zur Geschwindigkeitsbeschränkung im Stadtgebiet überprüft.

Dabei werden aus gesundheitlichen Gründen folgende Beurteilungspegel berücksichtigt:

65 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)

55 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts).

Diese Werte wurden im Lärmaktionsplan schon bisher als „verbesserungswürdige Bereiche“ betrachtet und sollen für die Festsetzung weiterer Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Grunde gelegt werden.

Hierbei handelt es sich um eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h, da nur dadurch eine wahrnehmbare Lärminderung um 2 dB(A) erreicht werden kann.

Gemäß des neuen „Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung“ sind bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen Kriterien, wie mögliche Verlagerungsprozesse oder Auswirkungen auf den ÖPNV in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können, gemäß „Kooperationserlass“, zwischen zwei Straßenabschnitten mit Tempolimit Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Bei der Ausweisung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurden mögliche Verdrängungseffekte auf das umgebende Straßennetz berücksichtigt. Damit es zu keinen Verlagerungsprozessen kommen kann, wurden die Geschwindigkeitsreduzierungen auf die jeweiligen Zeitbereiche angepasst. Somit gelten für einzelne Straßenabschnitte ein ganztägiges Tempolimit und für andere Bereiche nur ein nächtliches Tempolimit für den Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr, obwohl im Tageszeitraum der Beurteilungspegel von 65 dB(A) überschritten ist.

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt die Straßenabschnitte wieder, in denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h überprüft und angeordnet werden soll. Diese wurde mit dem zuständigen Ordnungs- und Bürgeramt sowie dem Stadtplanungsamt auf ihre Umsetzbarkeit überprüft.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Pegel in dB(A) tags	Pegel in dB(A) nachts	Tempolimit (ganztägig / nachts)
1	Durmersheimer Straße	zw. Blohnstr. und Rheinhafenstr.	69-70	61-57	ganztägig
2	Eckenerstraße	zw. Silcherstr. und Franz-Abt-Str.	70	60-64	ganztägig
3	Rheinhafenstraße	zw. Agathenstr. und Kirschstr.	69-70	59-61	ganztägig
4	Badener Straße / B3 / Grötzing- ger Straße	zw. Rommelstr. und Neßlerstr	69-71	60-62	ganztägig
5	Reinhold-Frank-Straße	zw. Moltkestr. und Kriegsstr.	70	59	ganztägig
6	Kriegsstraße	zw. Weinbrennerplatz und Rein- hold-Frank-Str.	69-70	59	ganztägig

7	Ortsdurchfahrt Grünwettersbach: Wiesenstraße	zw. Reickertstr. und Am Wiesenacker	67-70	58-60	ganztägig
8	Ortsdurchfahrt Palmbach: Talstraße	zw. Waldbronner Str. und Auf der Römerstr.	69-70	59-60	ganztägig
9	Ortsdurchfahrt Stupferich: Thomashofstraße / Karlsbader Straße / Kleinsteinbacher Straße	zw. Enzianstr. und Kleinsteinbacher Str. / zw. Pfefferackerstr. und Efeustr.	68-70	58-60	ganztägig
10	Ortdurchfahrt Hohenwettersbach: Tiefentalstraße / Am Lustgarten	zw. Rehbucket und Lindenstr.	65-67	55-57	ganztägig
11	Rüppurrer Straße	zw. Baumeisterstr. und Stuttgarter Str.	64-68	57-59	ganztägig
12	Augustenburgstraße	zw. Kirchstr. und Winkler-Dentz-Str.	67-68	56-58	ganztägig
13	Rheinstraße/Kaiserallee	zw. Entenfang und Händelstr.	68	59-60	nachts
14	Karlstraße	zw. Jollystr. und Ebertstr.	68-70	58-60	nachts
15	Moltkestraße	zw. Erzbergerstr. und Hertzstr.	68	57-59	nachts
16	Herrenalber Straße	zw. Tulpenstr. und Battstr.	65-68	57	nachts
17	Rittnertstraße	zw. Badener Str. und Dürrbachstr.	63-65	57	nachts

Durchführung der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des zusätzlichen Maßnahmenpaketes

Nach Vorstellung des Maßnahmenpaketes in den städtischen Gremien, wurde der Entwurf den Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme mit Frist zum 24. Mai 2019 zugesandt.

Dabei wurden auch den Nachbarkommunen Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Ettlingen, Rheinstetten, Stutensee und Wörth die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Des Weiteren wurde allen Ortsverwaltungen die Möglichkeit gegeben, den Entwurf zur Anpassung des Lärmaktionsplanes in den Ortschaftsgremien zu beraten. Die Offenlage fand hierzu vom 4. September 2019 bis zum 27. Oktober 2019 statt. Zeitgleich wurde auch die Arbeitsgemeinschaft Karlsruher Bürgervereine e.V. über den Entwurf informiert und den Bürgervereinen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Eine Information der allgemeinen Öffentlichkeit fand vom 27. September 2019 bis zum 27. Oktober 2019 statt. Hierbei bestand die Möglichkeit sich im Internet über den Entwurf des Lärmaktionsplanes zu informieren und Anregungen oder Hinweise online auf einer speziell eingerichteten Webseite dem Umwelt- und Arbeitsschutz mitzuteilen.

Die Bevölkerung wurde im Vorfeld mehrfach über die Stadtzeitung, die Badische Neueste Nachrichten (BNN), über ka-news sowie über die städtische Homepage auf diese Möglichkeit aufmerksam gemacht.

Ergebnis aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Nachbarkommunen Eggenstein-Leopoldshafen, Karlsbad, Pfinztal, Waldbronn, Weingarten, Ettlingen, Rheinstetten, Stutensee und Wörth teilten ihre Zustimmung mit und hatten keine Anmerkungen.

Die Verkehrsbetriebe Karlsruhe (VBK) sind der Auffassung, dass die im Lärmaktionsplan zugrunde gelegten Schallberechnungen rein fiktiv seien. Durch die EU- Umgebungsärmrichtlinie in Verbindung mit der „Verordnung über die Lärmkartierung – 34. BImSchV“ legt jedoch der Gesetzgeber spezifische Vorgaben fest, nach welchen Kriterien die Schallberechnung zu erfolgen hat. Somit entsprechen die Lärmkarten den gesetzlichen Vorgaben und stellen ein realitätsnahes Abbild dar. Im Ergebnis sind die berechneten Pegelwerte in der Regel höher als Schallpegel-Messwerte, da in der Berechnung Zuschläge eingerechnet werden.

Des Weiteren weisen die VBK bei der Hälfte der vorgeschlagenen Straßenabschnitte darauf hin, dass es zu fahrplanrelevanten Fahrtzunahmen kommen wird. Diese könnten nur mitgetragen werden, wenn gleichzeitig Kompensationsmaßnahmen umgesetzt werden. Hierbei schlagen die VBK unterschiedliche beschleunigende Maßnahmen für die betroffenen Linien vor. Vorschläge sind unter anderem eine Beschleunigung an Signalanlagen, Aufhebung noch bestehender Rechts-vor-Links-Regelungen im Busverkehr, Schaffung von Busspuren oder Beschränkungen des ruhenden Verkehrs, durch Unterbindung des Baumscheibenparkens.

Sofern keine Kompensationsmaßnahmen ergriffen werden sollten, würde es bei der Hälfte der vorgeschlagenen neuen Geschwindigkeitsreduzierungen zu deutlichen Fahrzeitverlängerungen auf den jeweiligen Linien kommen. Die Folge wäre der Einsatz von zusätzlichen Fahrzeugen, was Mehrkosten von rund 300.000 Euro pro Jahr entspräche.

Die Auswirkung bei einer Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf den ÖPNV wurde durch die Hochschule Karlsruhe im Rahmen einer wissenschaftlichen Studie untersucht. Dabei wurde die Auswirkung von Tempo 30 speziell auf den Busverkehr in der Durmersheimer Straße genauer betrachtet. Durch eine rechnerische Deckelung der Fahrzeiten bei Tempo 30 kommt es auf dem ca. 1,5 km langen Abschnitt zu einer Verlängerung der Fahrzeit zwischen 12 und 48 Sekunden, im Mittel um 30 Sekunden. Die Fahrzeiten sind insgesamt durch hohe Schwankungen geprägt. Die Studie zeigt, dass sich eine rechnerische Verlängerung der Fahrzeit von Bussen von Tempo 50 km/h auf 30 km/h um 20 Sekunden/km ergibt. Wegen der großen Streuung innerhalb der gesamten Fahrzeiten der Busse wirkt sich die Verzögerung nicht wahrnehmbar aus.

Gemäß „Kooperationserlass“ kann eine mögliche Fahrzeitverlängerung durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet werden, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt.

Die Verwaltung will angesichts der gesundheitlichen Beeinträchtigung der Anwohner an den beabsichtigten Tempolimits festhalten, schlägt jedoch im Zuge einer ganzheitlichen Betrachtung der Streckenverläufe der einzelnen Linien vor, gemeinsam mit der VBK Kompensationsmaßnahmen zu erarbeiten.

Die Bewertung durch die Stadtverwaltung zu den Hinweisen der VBK, bezogen auf die jeweiligen Straßenabschnitte, werden in der Anlage 1 aufgelistet.

Weitere Hinweise kamen vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club e.V. (ADFC). Er spricht sich dafür aus, dass in den vorgeschlagenen Straßen mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung, ganztägig die Begrenzung auf Tempo 30 eingeführt werden sollte. Es wird befürchtet, dass es tagsüber bei den Straßen ohne Tempolimit zu Verkehrsverlagerungen kommen könnte. Dies gilt insbesondere für den Verkehrsfluss der parallel führende Karlstraße und Reinhold-Frank-Straße. Der Verkehr in nördlicher Richtung könnte vermehrt in die Karlstraße ausweichen. Für die Moltkestraße wird ein ähnlicher Effekt erwartet. Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden jedoch im Vorfeld von der Verwaltung überprüft und werden nicht erwartet.

Auch das Regierungspräsidium Karlsruhe hat Bedenken bei einem Tempolimit für die Reinhold-Frank-Straße geäußert. Grund hierfür ist die knappe Unterschreitung des Grenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO_2). Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung könnte der Grenzwert überschritten werden. In diesem Fall hätte das Regierungspräsidium einen Luftreinhalteplan aufzustellen, in dem Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der entstehenden Luftverunreinigung festzulegen wäre. Daher wird vom Regierungspräsidium empfohlen, eine gutachterliche Prognose zu den Auswirkungen auf die NO_2 Immissionen erstellen zu lassen.

In den letzten 20 Jahren waren die Luftbelastungen durch NO_2 insgesamt rückläufig. Seit 2016 ist der Grenzwert unterschritten. Aktuelle Jahresmittelwerte der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) zeigen, dass die Belastungssituation durch NO_2 an der verkehrsnahen Messstation in der Reinhold-Frank-Straße seit dem Jahr 2016 vom ehemals $39 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 auf $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahre 2018 weiter zurückgegangen ist.

Auf der Reinhold-Frank-Straße tritt ohnehin häufig "stop-and-go" Verkehr auf, zudem befindet sich dort die Luftschadstoffmessstelle der LUBW. Sollten nach Einrichtung eines Tempolimits die Luftmesswerte signifikant ansteigen, würde das Tempolimit wieder aufgehoben.

Die weitere detaillierte Auswertung der Stadtverwaltung zu den eingegangenen Hinweisen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ist in der **Anlage 1** dargestellt.

Hinweise aus den Ortsverwaltungen zum Entwurf des zusätzlichen Maßnahmenpaketes

Wegen der derzeitigen Baumaßnahmen an der L 623 und der Bundesautobahn A 8, bittet der Ortschaftsrat Stupferich, die vorübergehenden Tempo 30 Beschränkung an allen drei Ortsausgängen dauerhaft beizubehalten. Dies ist bereits im Entwurf des Maßnahmenpaketes enthalten und soll weiterhin bestehen bleiben.

Der Ortschaftsrat Hohenwettersbach spricht sich für ein einheitliches Tempolimit auf den Durchfahrtsstraßen im gesamten Ortsteil aus. Daher soll in der noch nicht erfassten Straße „Spitalhof“ ebenfalls eine Geschwindigkeitsreduzierung veranlasst werden. Außerdem soll noch die Straße Rehbuckel einbezogen werden.

Der Straßenbereich Rehbuckel wurde im Rahmen der Lärmkartierung nicht erfasst, da dieser unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Untersuchungsschwelle von 4.000 Kfz liegt. Es wird aber geprüft, ob dort die in Wohngebieten üblichen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h eingerichtet werden können. Im Abschnitt Spitalhof sind die Voraussetzungen erfüllt und er kann daher in das Maßnahmenkonzept aufgenommen werden.

Der Ortschaftsrat Neureut bittet um Aufnahme des Straßenzuges Welschneureuter Straße in den Lärmaktionsplan. Im Bereich des bebauten Straßenabschnittes werden die Voraussetzungen, die Überschreitung der Beurteilungspegel, erfüllt. Somit soll die Welschneureuter Straße zwischen dem bebauten Bereich ab Michael-Pacher-Weg bis zur Neureuter Hauptstraße ganz-tägig mit Tempo 30 versehen werden.

Der Bürgerverein Daxlanden spricht sich für eine Verlängerung des Tempolimits in der Eckenerstraße bis zur Rheinhafenstraße aus. Im verlängerten Bereich liegt die Lärmbelastung jedoch unterhalb der untersuchten Lärmschwellen.

Des Weiteren bittet der Bürgerverein Daxlanden auch darum, das Tempolimit auf der Rheinhafenstraße auf der gesamten Strecke zwischen der Daxlanderstraße und der Eckenerstraße / B 36 zu verlängern. Zusätzlich soll dabei ein nächtliches Lkw Durchfahrtsverbot angeordnet werden. Dabei soll der derzeitige Zusatz „Anlieger und zur B 36 frei“ herausgenommen werden. Außerdem solle die Fortführung des Mittelstreifens Kirschstraße/Agathenstraße mit Bäumen versehen werden. Im Zuge der Bebauung des August Klingler Areals fordert der Bürgerverein weiterhin eine Kreiselanlage an der Zufahrt der August Dosenbachstraße.

Für die Rheinhafenstraße wird die geplante Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Eckenerstraße verlängert. Die weiteren Vorschläge werden den zuständigen Fachdienststellen zur Prüfung zugeleitet.

Der Ortschaftsrat Grötzingen spricht sich dafür aus, die komplette Augustenburgstraße mit Tempo 30 zu beschildern und den westlichen Teil der Eisenbahnstraße bei der Schneckenudelbrücke ebenfalls. Auch an der Beunstraße/B 3 nördlich der Ampel Bruchwaldstraße sollten Lärmschutzmaßnahmen ins Auge gefasst werden. Im Übrigen sollten andere Maßnahmen mit einbezogen werden wie z. B. Flüsterasphalt und Maßnahmen gegen entferntere Lärmquellen wie Bahn und Autobahn.

Für die Augustenburgstraße wird die geplante Geschwindigkeitsreduzierung bis zum Ende des bebauten Bereichs auf Höhe Carl-Langhein-Straße verlängert. Der genannte Bereich in der Eisenbahnstraße liegt die Lärmbelastung jedoch unterhalb der untersuchten Lärmschwellen. Die weiteren genannten Vorschläge werden zwar dokumentiert, fließen jedoch nicht in die Anpassung des Lärmaktionsplans mit ein, da diese Fortschreibung ausschließlich eine Anordnung weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen zum Ziel hat.

Der Bürgerverein Neureut Heide schlägt zur Überprüfung von weiteren Tempolimits folgende Straßen vor: Linkenheimer Landstraße, Bocksbornweg, Am Wald, Klammweg und Alter Postweg.

In den genannten Straßen liegt die Lärmbelastung unterhalb der untersuchten Lärmschwellen, so dass diese nicht in das Maßnahmenkonzept aufgenommen werden können.

Der Ortschaftsrat Durlach bittet darum, das Tempolimit in der Rittnertstraße bis zur Straße In der Tasch zu verlängern. Im Entwurf ist die Rittnertstraße für ein nächtliches Tempolimit auf 30 km/h zwischen Badener Straße und Dürrbachstraße vorgesehen. Im Bereich Dürrbachstraße bis In der Tasch ist die Lärmbelastung jedoch unterhalb der untersuchten Schwellenwerte. Der Ortschaftsrat spricht sich dafür aus, dass geprüft wird, ob auch unterhalb der Schwellenwerte ein Tempolimit festgesetzt werden kann, da seiner Meinung nach das Urteil des VGH keine Untergrenze nenne. Des Weiteren ist er der Auffassung, dass ein Lückenschluss zwischen der bestehenden Tempo 30 Beschränkung auf der Rittnertstraße im Bereich In der Tasch und der ge-

planten Tempo 30 Beschränkung bis zur Dürrbachstraße vorgesehen werden könne. Der Abstand beträgt mehr als 600 Meter. Im Kooperationserlass ist eine maximale Distanz von 300 Metern genannt.

Diese Anregungen werden noch rechtlich geprüft. Sofern die Verwaltung dies für möglich hält und das Regierungspräsidium Karlsruhe dem zustimmt, wäre eine erneute Überprüfung des gesamten Stadtgebietes erforderlich, da diese Entscheidung sich auf zahlreiche Stellen im Stadtgebiet auswirken würde. In diesem Fall müsste ein erneutes Verfahren zur Aufstellung des Lärmaktionsplanes mit der erforderlichen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt werden. Um das jetzt laufende Verfahren nicht zu behindern, soll es unter den jetzt zu Grunde gelegten Randbedingungen zum Abschluss gebracht werden. Sollte die juristische Prüfung zum Ergebnis kommen, dass hier weitere Spielräume bestehen, werden in einem neuen Verfahren zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes weitere Straßenabschnitte für Geschwindigkeitsbeschränkungen gesucht.

Die detaillierte Auswertung der Stadtverwaltung zu den eingegangenen Hinweisen aus den Ortschaftsräten und Bürgervereinen ist ebenfalls in der Anlage 1 dargestellt.

Auswertung der Bürgerbeteiligung zum Entwurf des zusätzlichen Maßnahmenpaketes für Geschwindigkeitsbegrenzungen

Die eingegangenen Hinweise aus der Bürgerschaft wurden geprüft und bewertet. Bis zum Fristablauf sind über 180 Anregungen an die Verwaltung herangetragen worden. Zahlreiche Hinweise zu Geschwindigkeitsreduzierungen sind bereits Bestandteil des Maßnahmenkonzeptes (24 %).

Von den Bürgerinnen und Bürgern wurden häufig anderweitige straßenverkehrsrechtliche Vorschläge genannt, wie z. B. die strengere und häufigere Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und auch ein Lkw Durchfahrtsverbot (33%). Diese werden zwar dokumentiert, fließen jedoch nicht in die Anpassung des Lärmaktionsplans mit ein, da diese Fortschreibung ausschließlich eine Anordnung weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen zum Ziel hat.

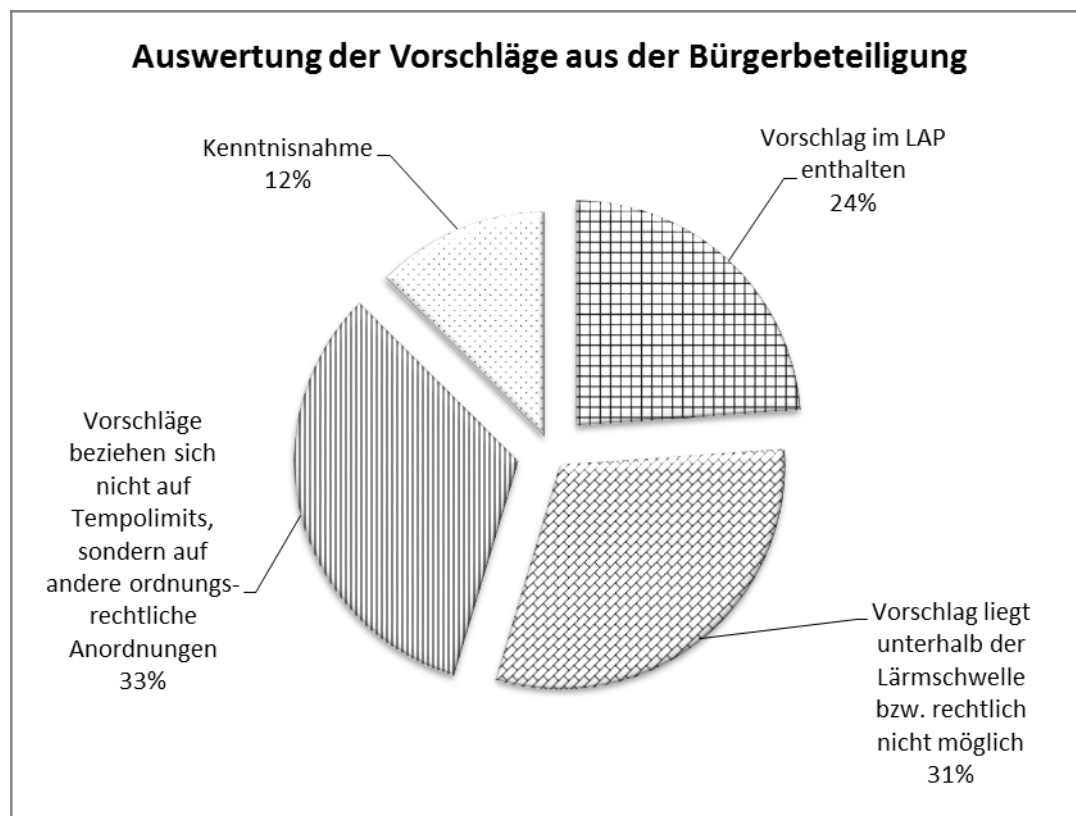
Ebenso enthielten die Informationen aus der Bevölkerung häufig Wünsche auf weitere Geschwindigkeitsreduzierungen für Straßen, die unterhalb der derzeitigen Lärmschwelle liegen (31 %). Im Entwurf des Maßnahmenkonzeptes werden ausschließlich Bereiche mit einer Lärmbelastung bis 65 dB(A) tags und 55 dB(A) in der Nacht untersucht.

Mehrere Vorschläge beziehen sich auf eine Änderung der Straßenraumgestaltung. Die verkehrsplanerischen Veränderungen können sich dabei auch positiv auf die Lärmsituation auswirken. Die Planungen sind jedoch nicht mit dem Lärmschutz begründet, sondern der Verkehrssicherheit, so dass sie nicht in den Maßnahmenkatalog des Lärmaktionsplanes aufgenommen werden können.

12 % der Schreiben aus der Bevölkerung unterstützten den Entwurf des Maßnahmenkonzeptes.

Anhand der eingegangenen Anregungen lassen sich vier Hauptbelastungsbereiche innerhalb der Straßenzüge im Stadtgebiet erkennen: Die Rheinhafenstraße, die Durmersheimer Straße, die Eckenerstraße und die Rittnertstraße. In diesen vier Straßen tritt gehäuft der Wunsch nach Geschwindigkeitsbegrenzungen oder auch Lkw Durchfahrtsverbote auf.

Die folgende Grafik zeigt die prozentuale Verteilung aus der Bürgerbeteiligung.



Die Vorschläge aus der Bürgerbeteiligung wurden von den zuständigen Behörden und Dienststellen geprüft. Die Entscheidung über anderweitige straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Geschwindigkeitskontrollen, Durchfahrtsbeschränkungen) wurde an die entsprechende Dienststelle weitergeleitet.

Die detaillierte Auswertung zu den eingegangenen Hinweisen aus der Bürgerbeteiligung ist in der **Anlage 2** dargestellt.

Finales Maßnahmenkonzept zum Lärmaktionsplan – Anpassung an aktueller Rechtsprechung

Nach Prüfung und Auswertung der eingegangenen Hinweise zum Entwurf der Anpassung des Lärmaktionsplanes wurde ein finales Maßnahmenkonzept für die neuen Geschwindigkeitsreduzierungen erarbeitet.

Die Geschwindigkeitsreduzierungen aus Lärmschutzgründen umfassen dabei sowohl den Nachtzeitraum als auch ganztägige Ausweisungen. Voraussetzung dafür ist im Wesentlichen, dass der betreffende Straßenzug durchgängig Beurteilungspegel über 65 dB(A) tags und oder 55 dB(A) nachts überschreitet.

Im Entwurf des Maßnahmenkonzeptes wurden 17 Straßenzüge aufgenommen, die diese Kriterien erfüllen. Nach dem Beteiligungsprozess erhöhen sich im finalen Maßnahmenkonzept die Straßenzüge auf 19 Abschnitte. Neu hin zu kommen die Welschneureuter Straße und in Hohenwettersbach die K 9652 (Spitalhof) ab dem bebauten Bereich östlich des Friedhofs bis zur Lindenstraße.

Des Weiteren wird in der Rheinhafenstraße die geplante Ausweisung der Geschwindigkeitsreduzierung bis zur Eckenerstraße verlängert. Der ursprüngliche Abschnitt ging nur bis zur Agathenstraße.

Folgendes Maßnahmenkonzept soll im Rahmen der Anpassung des Lärmaktionsplanes beschlossen werden. Die **Anlage 3** stellt hierzu die Maßnahmen kartographisch dar.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Pegel in dB(A) tags	Pegel in dB(A) nachts	Tempolimit (ganztägig / nachts)
1	Durmersheimer Straße	zw. Blohnstr. und Rheinhafenstr.	69-70	61-57	ganztägig
2	Eckenerstraße	zw. Silcherstr. und Franz-Abt-Str.	70	60-64	ganztägig
3	Rheinhafenstraße (ergänzt)	zw. Eckenerstr./ B 36 und Kirschstr.	69-70	59-61	ganztägig
4	Badener Straße / B3 / Grötzinger Straße	zw. Rommelstr. und Neißlerstr	69-71	60-62	ganztägig
5	Reinhold-Frank-Straße	zw. Moltkestr. und Kriegsstr.	70	59	ganztägig
6	Kriegsstraße	zw. Weinbrennerplatz und Reinhold-Frank-Str.	69-70	59	ganztägig
7	Ortsdurchfahrt Grünwettersbach: Wiesenstraße	zw. Reickertstr. und Am Wiesenacker	67-70	58-60	ganztägig
8	Ortsdurchfahrt Palmbach: Talstraße	zw. Waldbronner Str. und Auf der Römerstr.	69-70	59-60	ganztägig
9	Ortsdurchfahrt Stupferich: Thomashofstraße / Karlsbader Straße / Kleinsteinbacher Straße	zw. Enzianstr. und Kleinsteinbacher Str. / zw. Pfefferäckerstr. und Efeustr.	68-70	58-60	ganztägig
10	Ortsdurchfahrt Hohenwettersbach: Tiefentalstraße / Am Lustgarten	zw. Rehbucket und Lindenstr.	65-67	55-57	ganztägig
11	Spitalhof (K 9652) (neu)	Ab bebauter Bereich östlich Friedhof bis zur Lindenstr.	65	55	ganztägig
12	Rüppurrer Straße	zw. Baumeisterstr. und Stuttgarter Str.	64-68	57-59	ganztägig
13	Augustenburgstraße	zw. Kirchstr. und Winkler-Dentz-Str.	67-68	56-58	ganztägig
14	Welschneureuter Straße (neu)	zw. Michael-Pacher-Weg und Neureuter Hauptstraße	65	55	ganztägig
15	Rheinstraße/Kaiserallee	zw. Entenfang und Händelstr.	68	59-60	nachts
16	Karlstraße	zw. Jollystr. und Ebertstr.	68-70	58-60	nachts

17	Moltkestraße	zw. Erzbergerstr. und Hertzstr.	68	57-59	nachts
18	Herrenalber Straße	zw. Tulpenstr. und Battstr.	65-68	57	nachts
19	Rittnertstraße	zw. Badener Str. und Dürrbachstr.	63-65	57	nachts

Um Ausweichverkehre zu verhindern, sollen die Straßenabschnitte Nr. 1 bis Nr. 3 zeitgleich umgesetzt werden.

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat, nach Vorberatung im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit

1. Der Gemeinderat beschließt die Anpassung des Lärmaktionsplanes. Er beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der genannten Maßnahmen.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung mit der Veröffentlichung der Anpassung des Lärmaktionsplanes.