



BESCHLUSSVORLAGE

VORL.NR. 250/15

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung
FB Sicherheit und Ordnung

Sachbearbeitung:

Ressler, Gerhard
Schlichczin, Richard
Leban, Achim

Datum:

22.06.2015

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	02.07.2015	ÖFFENTLICH
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	16.07.2015	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	29.07.2015	ÖFFENTLICH

Betreff: Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II
- Beschluss über die Abwägung der Anregungen und Bedenken
- Beschluss des Lärmaktionsplans

Bezug SEK: Masterpläne Wirtschaft & Arbeit, Attraktives Wohnen, Lebendige Innenstadt, Mobilität, Energie

Bezug: Vorl.Nr. 133/14 Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II – Beschluss zur Entwurfsoffenlage und Beteiligung

Anlagen: Anl. 1: Abwägung der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange
Anl. 2: Tabelle und Abwägungsvorschläge
Anl. 3: Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft

Beschlussvorschlag:

1. Den Abwägungsvorschlägen zu den Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange wird zugestimmt (Anlage 1).
2. Den Vorschlägen zur weiteren Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft bei der Aktualisierung des Lärmaktionsplans wird zugestimmt (Anlage 2).
3. Die Verwaltung wird beauftragt, den Lärmaktionsplan entsprechend den Beschlüssen über die Abwägung als Grundlage für die endgültige Verabschiedung zu aktualisieren (Beschluss im Gemeinderat am 29.07.2015 vorgesehen).

Sachverhalt/Begründung:**1. Verfahrensstand und weiteres Vorgehen**

Die Offenlage des Lärmaktionsplanentwurfs für die Beteiligung der Bürgerschaft und der Träger öffentlicher Belange wurde am 02.07.2014 vom Gemeinderat beschlossen. Die Bürgerschaft wurde

ab dem 15.07.2014 (öffentliche Auftaktveranstaltung) beteiligt und hatte bis zum 19.09.2014 Gelegenheit, schriftlich per Post oder E-Mail oder persönlich zur Niederschrift im BBB bzw. telefonisch Stellung zu nehmen.

Im Zeitraum der Offenlage gab es knapp 90 Rückmeldungen mit insgesamt ca. 290 Anregungen und Bedenken (ohne Mehrfachnennungen ca. 190 unterschiedliche Anregungen). Wird berücksichtigt, dass Schreiben teilweise von mehreren Personen unterzeichnet sowie auch einige Unterschriftenlisten abgegeben wurden, so haben sich ca. 680 Personen mit etwa 2.400 Rückmeldungen aktiv beteiligt.

Unterschriftenlisten kamen hauptsächlich zur Neckarstraße (400 Sammelunterschriften z. B. für Tempo 30 kurzfristig) und zur Neckartalstraße (L 1100) im weiteren Umfeld der Laurentiusstraße (ca. 100 Unterschriften für eine Lärmschutzwand). Aus der Friedrichstraße kamen zahlreiche ähnlich lautende Schreiben und zur Uhlandstraße eine Liste mit 23 Unterschriften. In den Jahren zuvor waren auch zur Bottwartalstraße und zur Marbacher Straße umfangreich Wünsche nach Verbesserungsmaßnahmen bei der Stadt eingegangen, die bereits in den Entwurf des Lärmaktionsplans aufgenommen wurden.

Hinzuweisen ist darauf, dass die Abwägung zu Maßnahmen des Lärmaktionsplans grundsätzlich alle Einzelnennungen unabhängig von der Häufigkeit berücksichtigen muss.

Die Träger öffentlicher Belange wurden angeschrieben und hatten vom 21.08. bis zum 02.10.2014 die Möglichkeit zur Stellungnahme. Es beteiligten sich 18 Verwaltungen und sonstige Interessenvertretungen.

Zunächst erfolgen Vorberatungen im BTU über den weiteren Umgang mit den eingebrachten Anregungen und Bedenken (Abwägung). Diese werden in den Lärmaktionsplan eingearbeitet. Abschließend muss der Gemeinderat dann über die Abwägung und den aktualisierten Lärmaktionsplan entscheiden. Für den Gemeinderatsbeschluss wird die aktualisierte Fassung des Lärmaktionsplans vorab als neue Vorlage versandt.

In seiner endgültigen Form wird der Lärmaktionsplan dann Leitlinie des Verwaltungshandelns. Ein rechtlicher Anspruch auf die Umsetzung bestimmter Maßnahmen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt ergibt sich daraus nicht.

2. Zusammenfassende Bewertung der Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange

Bei den Kommunen steht im Allgemeinen der Wunsch nach weiterer Beteiligung im Vordergrund, sofern Maßnahmen in Ludwigsburg sich in den Nachbarkommunen negativ auswirken können. Die Stadt Stuttgart verweist explizit auf ihre kritische Sicht des Nord-Ost-Rings und die ablehnende Haltung gegenüber weitreichenden Lkw-Durchfahrtsverboten mit Rückwirkungen auf Stuttgart, die Stadt Remseck a. N. auf die Umweltprobleme im Bereich der Neckarbrücke.

Von Seiten der regionalen Verwaltungen kommen vom Regierungspräsidium Stuttgart (RP-S) und vom Landkreis Ludwigsburg die umfassendsten Stellungnahmen, meist zum Verfahren. Die Anregungen werden zur Kenntnis genommen bzw. im weiteren Verfahren berücksichtigt. Lediglich bei der Geschwindigkeitsreduzierung auf der BAB, die vom RP-S abgelehnt wird, besteht die Stadt weiterhin auf der Prüfung.

Die IHK Stuttgart unterstützt zahlreiche Maßnahmenvorschläge der Stadt, wendet sich aber vor allem gegen Lkw-Durchfahrtsverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen, insbesondere auf vierstreifigen Straßen und der B 27. Diese Bedenken werden zur Kenntnis genommen und im Rahmen des weiteren Abwägungsprozesses berücksichtigt. Auf dieses sorgfältige Abwägungserfordernis wird bereits im Entwurf des Lärmaktionsplans vielfach hingewiesen.

Auf die möglichen gravierenden Auswirkungen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Busverkehr weisen die Ludwigsburger Verkehrslinien und die RegioBus Stuttgart hin. Diese Bedenken sind im Einzelfall detailliert und mit höherem Aufwand zu untersuchen. Die Mehrzahl der Linien weist keine zeitlichen Reserven mehr im Fahrplan auf. Sofern es nicht gelingt, Fahrzeitverlängerungen durch vermehrte Busbeschleunigung aufzufangen, könnten diese Folgen tatsächlich vielfach den Verzicht auf stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen nahelegen oder erhebliche zusätzliche Investitionen in das ÖPNV-Angebot zur Folge haben. Wegen der Folgen auf den Verkehrsfluss, Fußgängerwartezeiten und die Leistungsfähigkeit sind der Busbeschleunigung jedoch enge Grenzen gesetzt. In der Abwägungstabelle zu Geschwindigkeitsbegrenzungen und in den Einzelsteckbriefen zu den Lärmschwerpunkten sind die höheren Ansprüche des Busverkehrs entsprechend neu hervorzuheben. Das betrifft auch den Nachtbusverkehr, der bislang unzureichend berücksichtigt war.

Seitens des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen ist der Verweis neu aufzunehmen, dass Lärmoptimierter Asphalt vom Typ LOA 5D nur bei der kompletten Fahrbahnsanierung ab einer Länge von ca. 200 m sinnvoll ist.

3. Zusammenfassende Bewertung der Rückmeldungen aus der Bürgerschaft.

Anregungen und Bedenken aus der Bürgerschaft sind in Anlage 2 stichwortartig aufgelistet und mit Vorschlägen zur Abwägung bzw. zur weiteren Berücksichtigung versehen. Die Stichworte enthalten in erster Linie die konkreten Maßnahmen, die seitens der Bürgerschaft gewünscht werden oder auf die verzichtet werden sollte. Die ausführlichen Wortlaute der Rückmeldungen sind anonymisiert Anlage 3 zu entnehmen. Über eine entsprechende Nummerierung wird der Bezug zwischen den Anlagen 2 (Spalte „Bezug“) und 3 (Nummern in Spalte 1) hergestellt. Damit können auf Wunsch auch die Details der Eingaben nachgelesen werden, die oftmals ausführliche Begründungen und Argumente enthalten.

Im Prinzip wurden bei den Rückmeldungen überwiegend die Vorschläge des Lärmaktionsplans aufgenommen und bestätigt. Am häufigsten wurden Temporeduzierungen, Lkw-Durchfahrverbote, Überwachungsmaßnahmen und stationäre Blitzanlagen sowie Lärm mindernde Fahrbahnbeläge gewünscht. Auch Radwegebau, ÖPNV-Maßnahmen und Umgehungsstraßen wurden häufiger genannt. Nur vereinzelt wurden Bedenken gegenüber Tempo 30 geäußert. In der Regel wurde die zügige Umsetzung von Maßnahmen angemahnt (z. B. Neckarstraße „30 km/h sofort“, Beihinger Straße/Bottwartalstraße: kurzfristige Umsetzung).

Der Anlage 2 ist im Detail zu entnehmen, wie mit den weiteren Anregungen verfahren werden sollte. Die gelb unterlegten und mit einem „+“ versehenen Vorschläge sollten in den Lärmaktionsplan aufgenommen werden (in der Mehrzahl der Fälle Prüfaufträge). Zahlreiche Vorschläge betreffen zudem Maßnahmen, die bereits bei anderen Konzepten oder Projekten außerhalb des Lärmaktionsplans erarbeitet werden („o“ hellgrün unterlegt).

4. Anpassung der Maßnahmenliste

Zwischenzeitliche Fortschritte bei laufenden Projekten und Maßnahmen werden ergänzend im Lärmaktionsplan aktualisiert. Ebenso werden die Informationen zum Schienenlärm der nunmehr vorliegenden Kartierung übernommen. Hervorzuheben sind folgende Änderungen der Maßnahmenliste – Kurzfassung (Tabellen 15 – 18 S. 183ff des Lärmaktionsplanentwurfs):

- Nr. 0: bereits im Jahr 2014 durchgeführte Verkehrserhebungen (Mitte und östliche Stadt)
- Nr. 2: abgeschlossene Abrundung der Tempo 30 Zone in der Unteren Stadt
- Nr. 35: aus Gründen der Verkehrssicherheit und Luftreinhaltung auf die Bottwartalstraße ausgedehnte Tempo 30-Regelung tags und nachts (von 150 auf 450 m Länge). Für die Beihinger Straße folgt daraus, dass hier auch die ganztägige Beschränkung auf 30 km/h

geprüft und ggf. zeitnah umgesetzt werden sollte (bisher nur nachts vorgesehen).

Die weiteren Änderungen erfolgen, nachdem über die Anlagen 1 und 2 abgestimmt wurde. Die Maßnahmenliste und die Abwägungstabelle werden entsprechend ergänzt und zur endgültigen Abstimmung (je nach Diskussionsverlauf in einem weiteren BTU oder direkt im Gemeinderat) eingebracht.

5. Schienenlärm

Der Lärmaktionsteilplan zum Schienenverkehr wird schnellstmöglich erarbeitet und in einem vergleichbaren Verfahren verabschiedet. Die Einflussmöglichkeiten der Kommune sind gering. Die Handlungsempfehlungen des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) zur Erstellung des Plans sind unter T-14 (1) in der Anlage 1 (Seiten 26-27) zitiert.

Maßnahmen werden erforderlich, da sich trotz durchgeführter Schienenlärmreduzierung die Betroffenenzahl nur von 830 auf 640 Betroffene verringert hat (Anzahl nachts sehr hoch Belasteter über 60 dB(A)).

6. Gesamtbewertung und Ausblick

- Kurzfristige Maßnahmen

Insgesamt bestätigen die unterschiedlichen Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerschaft die Notwendigkeit intensiver Abwägung und Detailprüfung der Maßnahmen. Die in Vorlage 133/14 beschlossenen kurzfristigen Maßnahmen können überwiegend umgesetzt werden (Tempo 30 ganztags in der Neckarstraße). Für die Kreisstraßen (Lechtstraße – Neckarweihingen und Steinheimer Straße – Poppenweiler) besteht ein Genehmigungsvorbehalt des RP-S. Die Prüfung der Umsetzung weiterer konkreter Maßnahmen und größerer Projekte der nachhaltigen Mobilität wird die Verwaltung in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen und den Finanzierungsbedarf erhöhen.

- Kosten

Hinsichtlich der Kosten sei hier zunächst auf den Entwurf des Lärmaktionsplans Tabelle 20 (S. 193) verwiesen. Für die verbleibende kurzfristige Beschilderung fallen ca. 15.000 € an (Schwerpunkt Neckarstraße). Für die kurzfristigen Untersuchungen zu Tempo 30 ganztags wurden bisher etwa 50.000 €, bei deren mittelfristiger Umsetzung zusätzlich knapp 300.000 € veranschlagt (Oststraße, Marienstraße – Umlandstraße, August-Bebel-Straße – Martin-Luther-Straße, Leonberger Straße, Asperger Straße West). Diese Kosten werden sich ggf. erhöhen, wenn die ÖPNV-Anschluss-Qualität sichergestellt werden muss. Das Ausmaß müssen die Untersuchungen zeigen. Das betrifft auch die Untersuchung von flächendeckend Tempo 30 nachts. Im weiteren Verfahren werden entsprechende Angebote eingeholt. Nach Vorliegen der jeweiligen Untersuchungsergebnisse bleibt die Vergabe/Realisierung jeweils Einzelfallentscheidungen vorbehalten.

Gesondert zu entscheiden ist über die Förderung von Lärmschutzfenstern, die die Kommune weitgehend selbst gestalten kann.

Für die Untersuchung und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan sind bisher keine finanziellen Mittel eingestellt. Es wird vorgeschlagen eine eigenständige Haushaltsstelle einzurichten.

- Aktualisierungsbedarf

Da für bestimmte Strecken und für die Beurteilung von Lärmschutzfenstern ergänzend Berechnungen nach deutschen Richtlinien notwendig sind, sollen in der zweiten Jahreshälfte die

noch ausstehenden Verkehrserhebungen in den westlichen Stadtteilen durchgeführt werden. Damit kann parallel eine zwischenzeitliche Aktualisierung des Lärmaktionsplans erfolgen. Die nächste Aktualisierung ist dann gemäß EU-Verordnung im Jahr 2017/18 notwendig. Die zwischenzeitliche Aktualisierung macht insofern Sinn, weil die Sanierungsgrenzwerte um 3 dB(A) abgesenkt (d. h. verschärft) wurden und weil die übergeordneten Verkehrsbehörden oftmals die Nachberechnungen einfordern. Die bisherige Kartierung in Intervallen von 5 dB(A) ist dazu zu grob. Ferner differenzieren nur die nationalen Richtlinien Lärmwerte nach Geschosshöhen.

- Rechtliche Rahmenbedingungen

Auf folgende Rechtsunsicherheiten ist speziell hinzuweisen:

- unverbindliche Lärmgrenzwerte ohne Anspruch auf Einhaltung im Bestand (Lärmsanierung ist „freiwillig“).
- Widerspruch zwischen der hohen Schwelle der StVO hinsichtlich Geschwindigkeitsbeschränkungen und den Anforderungen an die Kommune, auch ruhige Gebiete zu schützen und zu entwickeln.

Diese fehlende Verbindlichkeit ist oftmals Streitpunkt zwischen Kommunalverwaltungen als verantwortlichen Planungsträgern und den Verkehrsbehörden als Vertreter des Fachrechts (StVO). Diese Konflikte können nur vom Gesetzgeber gelöst werden.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen?				
<input type="checkbox"/> Ja	<input type="checkbox"/> Nein	Gesamtkosten Maßnahme/Projekt:		EUR
Ebene: Haushaltsplan				
Teilhaushalt		Produktgruppe		
ErgHH: Ertrags-/Aufwandsart				
FinHH: Ein-/Auszahlungsart				
Investitionsmaßnahmen				
Deckung		<input type="checkbox"/> Ja		
		<input type="checkbox"/> Nein, Deckung durch		
Ebene: Kontierung (intern)				
Konsumtiv			Investiv	
Kostenstelle	Kostenart	Auftrag	Sachkonto	Auftrag

Verteiler:

D I, D II, D III, R05, FBe, 20, 32, 60, 61, 67, 68