



BESCHLUSSVORLAGE

Federführung:

FB Stadtplanung und Vermessung

VORL.NR. 293/15

Sachbearbeitung:

Ressler, Gerhard

Datum:

08.07.2015

Beratungsfolge	Sitzungsdatum	Sitzungsart
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	16.07.2015	ÖFFENTLICH
Ausschuss für Bauen, Technik und Umwelt	23.07.2015	ÖFFENTLICH
Gemeinderat	29.07.2015	ÖFFENTLICH

Betreff: Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II

- Beschluss des Maßnahmenkonzepts zum Lärmaktionsplan

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

Bezug:

VorlNr.: 250/15 Lärmaktionsplan Ludwigsburg Stufe I und II

- Beschluss über die Abwägung der Anregungen und Bedenken

- Beschluss über das Maßnahmenprogramm zum Lärmaktionsplan

VorlNr.: 218/14 Lärmaktionsplan Stufe I und II

- abweichender Empfehlungsbeschluss über den Entwurf des Lärmaktionsplans und Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Behörden (abweichend zu Vorlage 133/14)

Anlagen:

Präsentation Lärmaktionsplan Ludwigsburg - Abwägung und Beschluss (Vorberatung) vom 02.07.2015

Beschlussvorschlag:

Mit dem nachfolgenden Beschlussvorschlag wird der Beschlussvorschlag der Vorlage 250/15 ersetzt.

1. Beschluss des Maßnahmenkonzepts zum Lärmaktionsplan

- a. Die Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage 250/15 - Anlage 1).
- b. Die Rückmeldungen aus der Bürgerschaft und die Abwägungsvorschläge der Verwaltung werden zur Kenntnis genommen (vgl. Vorlage 250/15 - Anlage 2).
- c. Die weitere Berücksichtigung der Rückmeldungen im Lärmaktionsplan wird entsprechend dem nachfolgenden aktualisierten Maßnahmenpaket (Ziffer 2 bis 15) beschlossen. Die Verwaltung wird beauftragt die Endfassung des Lärmaktionsplans unter diesen Vorgaben als Leitlinie des zukünftigen Verwaltungshandelns fertigzustellen. Die Umsetzung von Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt positiver Prüfergebnisse, finanzieller Ressourcen, teilweise der Zustimmung übergeordneter Planungsträger und Verkehrsbehörden sowie

ggf. der weiteren Beteiligungs- und Abstimmungsergebnisse.

2. Anordnung Tempo 30 ganztägig

Aus Gründen der Lärminderung wird in folgenden Straßen kurzfristig ganztägig Tempo 30 angeordnet:

- a. Schlösslesfeld: **Neckarstraße** zwischen Schlösslesweg und Schorndorfer Straße.
- b. Ortsdurchfahrt der **K 1695 in Poppenweiler**: Hochberger Straße südlich vor der Einmündung Sommerhalde bis zur Steinheimer Straße zwischen den Einmündungen Weiherstraße und Am Ring (Ausdehnung der bestehenden Tempo-30-Regelung).
- c. Neckarweihingen: **Lechtstraße** bis über die Einmündung Rilkestraße ortsauwärts.

Die Ausweisung im Schlösslesfeld wird von Verkehrserhebungen vor (*erledigt*) und nach der Einrichtung begleitet (Menge, Geschwindigkeit insbesondere in der Neckarstraße und in der Waliser Straße).

3. Prüfung Tempo 30 ganztägig

Mit dem Ziel, dass die notwendige Koordinierung von Signalanlagen nicht zu unzumutbaren Verschlechterungen für den Verkehrsfluss (Unstetigkeit, Abgasemissionen), den Busverkehr (Fahrzeiten) oder für Fußgänger (Wartezeiten) führt, wird in den Lärmaktionsplan die zeitnahe Prüfung von ganztägig Tempo 30 in folgenden Straßen aufgenommen:

- a. Oststraße
- b. Straßenzug Marienstraße - Abelstraße - Uhlandstraße
- c. August-Bebel-Straße - Kurfürstenstraße - Martin-Luther-Straße
- d. Leonberger Straße
- e. Asperger Straße
- f. *Beihinger Straße*
- g. *Neckargröninger Straße (ab Mauserstraße ortseinwärts)*

4. Prüfung Tempo 30 nachts

Für alle Verkehrsstraßen ab einer nächtlichen Lärmbelastung von 55 dB(A) (Schwelle zur Gesundheitsgefährdung) werden zeitnah die Auswirkungen einer Anordnung von Tempo 30 nachts (insbesondere auch Verlagerungen und Busverkehr) geprüft. Bei ermittelten Problemen wird alternativ Tempo 40 untersucht.

5. Lärmoptimierter Asphalt

Bei jeder umfassenderen Fahrbahnsanierung auf Verkehrsstraßen, für die im Rahmen der Lärmaktionsplanung eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundes-Immissionsschutz-Verordnung zu erwarten ist, wird im Fall einer Sanierung der Fahrbahn Lärmoptimierter Asphalt nach dem aktuellen Stand der Technik eingebaut (Mehrkosten derzeit ca. 15 €/ m²), sofern nicht begründete Bedenken bestehen (z. B. eingeschränkte Haltbarkeit aufgrund überdurchschnittlichen Anteils Schwerverkehr *oder zu kurzer Streckenabschnitt*).

6. Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot

Weitere Überprüfung der Auswirkungen und anschließende Beantragung von Lkw-Durchfahrtsverboten (tags, nachts, ganztags) einschließlich Maßnahmen gegen unerwünschte innerstädtische oder überörtliche Verlagerungen mittels Verkehrsmodell, insbesondere für die B 27 zwischen Einmündung Marbacher Straße und südlichem Ortsrand. *Angeregte Sperrungen von Teilstrecken (z. B. Bottwartalstraße oder nächtliche Verbote in Straßen der Weststadt mit Wohnbebauung) werden ergänzend untersucht.*

7. Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts

Prüfen von Maßnahmen auf oder an Außerortsstrecken ggf. in Abstimmung mit anderen zuständigen Baulastträgern (Land für Bundesautobahn A 81, B 27, L 1100 und L 1140; z. B. Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 81, lärmmindernde Fahrbahnbeläge auf Landesstraßen im Nahbereich von Wohnungen oder zum Schutz von Naherholungsbereichen).

8. Langfristige Konzepte und Strategien zur Lärminderung

Langfristige Konzepte zur Lärmvermeidung und zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität sowie weitere Detailuntersuchungen sind - unter anderem auch aus Gründen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes - ein unverzichtbarer Teil der Lärmaktionsplanung und werden als Daueraufgabe weiter verfolgt (z. B. *Rad-, Fußwege- und ÖPNV-Konzept*, Elektromobilität, Lärmschutzwände). Für einzelne Lärmschwerpunkte werden spezifische Lösungen entwickelt, um Synergien verschiedener Maßnahmen zu nutzen (Beispiel: verträglicheres Miteinander von Rad-, Fußgänger- und Kfz-Verkehr bei verringerter zulässiger Geschwindigkeit und ggf. veränderte Querschnittsaufteilung, insbesondere bei überbreiten Fahrbahnen). *Bei Lärmschutzwänden und -wällen werden sowohl die Qualität bestehender Anlagen (z. B. L 1100 Neckarweihingen) als auch fehlende Abschnitte (z. B. B 27 Ludwigsburg-Süd Ostseite) geprüft. In diesem Zusammenhang werden auch grundsätzlich Begrünungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Grünleitplanung untersucht.*

9. Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung

10. Signalanlagen und Busbevorrechtigungen

Kurzfristige Verbesserung der Signalanlagenabstimmung und Überprüfung der Busbevorrechtigungsschaltungen auf Verhältnismäßigkeit.

11. Intensivierung der Verkehrskontrollen

Geprüft werden ferner die technische Möglichkeit einer mobilen Rotlichtüberwachung sowie die personellen Konsequenzen, ergänzend zu verstärkten bisherigen Kontrollen.

12. Freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster überprüfen

13. Lärmverlagerung und Bündelung durch Straßenneubau, Fahrverbote, Lenkungskonzepte (z. B. speziell für Lkw), Pfortnerampel usw.

Kleinräumige örtliche Lösungen zum Schutz von Wohngebieten vor Durchgangsverkehr sind zu prüfen (hohe Priorität). *Ergänzend zu den bisher dargestellten baulichen Maßnahmen in Lärmschwerpunkten werden aus der Bürgerschaft u. a. die Anregungen Tunnel/Tieferlegung Stuttgarter Straße und Tunnel westliche Friedrichstraße/Keplerstraße als längerfristige Projektideen zur Bewertung aufgenommen.*

14. Grundsätzliche Konzentration auf die drei Tempozone „Verkehrsberuhigter Bereich“, „Tempo 30“ und „Tempo 50“ zur Erleichterung der Übersichtlichkeit im Stadtgebiet.

15. Beteiligungsverfahren

Im Interesse einer Erhöhung der Effizienz und der Realisierungschancen von Maßnahmen und Maßnahmenpaketen z. B. durch Verminderung negativer Folgewirkungen im weiteren Umfeld wird die Stadt Ludwigsburg entsprechende Beteiligungsverfahren (z. B. mit Trägern öffentlicher Belange, insbesondere Nachbarkommunen und Busunternehmen) anstoßen.

Sachverhalt/Begründung:

1. Ausgangssituation und aktualisierter Beschlussvorschlag

Hinsichtlich der Ergebnisse der Beteiligungsrounden und der Vorschläge zum weiteren Verfahren wird auf die Vorlage 250/15 sowie die beigefügte Präsentation im BTU vom 02.07.2015 verwiesen.

Der vorstehende aktuelle Beschlussvorschlag orientiert sich an der Gliederung der Vorlage 218/14 (abweichender Beschluss zu Vorlage 133/14 im Gemeinderat am 02.07.2014). In der Präsentation ist bereits dieser bisherige Stand dargestellt, auch wenn als Bezug noch Nr. 133/14 genannt ist.

Die Ziffer 1 des jetzigen Beschlussvorschlages ersetzt den Beschlussvorschlag der Vorlage 250/14, die Ziffern 2 bis 15 ergänzen ihn analog der Vorlage 218/14. Die **Änderungsvorschläge nach dem Beteiligungsverfahren gegenüber dem Entwurfsbeschluss aus dem Jahr 2014 sind kursiv dargestellt.**

2. Gesamtüberblick und Umsetzung des Maßnahmenkonzeptes

Zwischen vielen der zum Beschluss vorgeschlagenen Maßnahmen bestehen enge inhaltliche Abhängigkeiten, so dass das Maßnahmenkonzept sowohl hinsichtlich der zeitlichen Abfolge (kurz-, mittel-, langfristig und Daueraufgabe) als auch der inhaltlichen Tiefe differenziert wird (Umsetzung oder zunächst Prüfung). Beispielhaft wird hier auf die Abhängigkeiten bei Temporeduzierungen hingewiesen, die ohne Gesamtkonzept zu unerwünschten Verlagerungen führen können. Sollten folglich einige Geschwindigkeitsreduzierungen unter 2. (Neckarstraße) und 3. (z. B. Marienstraße - Abelstraße - Uhlandstraße und August-Bebel-Straße - Kurfürstenstraße - Martin-Luther-Straße) nicht umsetzbar sein, scheiden mehr oder weniger auch Reduzierungen auf der Schlossstraße aus, die zu Verlagerungen in die erstgenannten Straßen führen können. Ferner wird unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit auf den anderen Hauptverkehrsstraßen (4.) zunächst nur eine nächtliche Reduzierung geprüft.

Im Überblick stellen sich die Teilkonzepte wie folgt dar:

Nr.	Maßnahmenbereich	Aufgabe	Zeithorizont
1.	Beschluss Maßnahmenkonzept (Gemeinderat geplant am 29.07.15)	Beschluss	kurzfristig
2.	Anordnung Tempo 30 ganztägig	Umsetzung	kurzfristig
3.	Prüfung Tempo 30 ganztägig	Prüfung	kurzfristig
4.	Prüfung Tempo 30 nachts (abhängig von 3.)	Prüfung	mittelfristig
5.	Lärmoptimierter Asphalt	Umsetzung	Daueraufgabe
6.	Prüfung Lkw-Durchfahrtsverbot	Prüfung	kurzfristig
7.	Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts	Prüfung	kurzfristig
8.	Langfristige Konzepte und Strategien	Prüfung + Umsetzung	Daueraufgabe
9.	Nord-Ost-Ring Stuttgart	Prüfung	Daueraufgabe
10.	Signalanlagen und Busbevorrechtigungen	Prüfung	Daueraufgabe
11.	Intensivierung der Verkehrskontrollen	Umsetzung	Daueraufgabe
12.	Freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster	Prüfung + Umsetzung	kurzfristig
13.	Lärmverlagerung und Bündelung, Neubau, Verkehrslenkung usw.	Prüfung + Umsetzung	Daueraufgabe
14.	Konzentration auf drei Tempozonen	Prüfung + Umsetzung	Daueraufgabe
15.	Beteiligungsverfahren	Umsetzung	Daueraufgabe

3. Erläuterungen zu den vorgeschlagenen Änderungen/Ergänzungen

Es wird kurz auf die Änderungen eingegangen-

Zu 2.: Anordnung Tempo 30 ganztägig

Die Arrondierung der Tempo-30-Zone in der **Unteren Stadt** ist erledigt, die Ergänzung in der Neckargröninger Straße neu.

Zu 3.: Prüfung Tempo 30 ganztägig

Neu aufgenommen wird die Beihinger Straße, damit nicht auf kurzen Streckenabschnitten unterschiedliche Einzelregelungen gelten (Bottwartalstraße bereits aus Sicherheitsgründen Tag und Nacht auf 30 km/h reduziert).

Zu 4.: Prüfung Tempo 30 nachts

Keine Änderung. Aus der Bürgerschaft wurde eher die schnellere Umsetzung oder die Ausweitung auf ganztags gefordert. Dies scheint in vielen Fällen derzeit nicht verhältnismäßig, deshalb Prüfaufträge. Tempo 30 führt nachts nicht zu Leistungseinbußen und grüne Wellen sind leichter zu erhalten..

Zu 5.: Lärmoptimierter Asphalt (LOA)

Wegen des unterschiedlichen Belagsaufbaus sollten nur größere Bereiche bei Komplettsanierung einer Fahrbahn einbezogen werden. Dies wird vom Fachbereich Tiefbau und Grünflächen bei jeder Maßnahme geprüft.

Zu 6.: Prüfen Lkw-Durchfahrtsverbot

Anregungen aus der Bürgerschaft wurden neu mit aufgenommen. Es geht u. a. um Teilstrecken der Mörikestraße und der Schlieffenstraße, für die nachts und an Wochenenden/Feiertagen Verbote gewünscht wurden.

Zu 7.: Prüfung Geschwindigkeitsbegrenzung außerorts

Ausdrücklich neu aufgenommen wurde die L 1140 (Anregung aus Obweil). Die Liste der genannten Straßen ist jedoch nicht abschließend.

Zu 8. Langfristige Konzepte und Strategien zur Lärminderung

Mit dem Rad-, Fußwege- und ÖPNV-Konzept sind nun alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds aufgelistet. Das Thema der Lärmschutzwände/-walle wurde durch konkret angesprochene Beispiele und Aufgaben ergänzt. Begrünungsmaßnahmen wie Hecken werden als zusätzlicher Beitrag zur Luftreinhaltung ebenfalls ergänzend angesprochen.

Zu 9.: Weiterplanung der Nord-Ost-Umfahrung

Der Auftrag, sich für die Weiterplanung einzusetzen, wurde übernommen (keine Änderung der Beschlusslage).

Zu 10.: Signalanlagen und Busbevorrechtigungen

Keine Änderung. Die Aufgabenstellung gewinnt mit den möglichen negativen Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den ÖPNV besonderes Gewicht.

Zu 11.: Intensivierung der Verkehrskontrollen

Neben dem Wunsch nach häufigeren Kontrollen und zusätzlichen stationären Standorten wurde vielfach die Rotlichtüberwachung eingefordert. Der kommunale Ordnungsdienst wird gemeinsam mit dem Fachbereich Tiefbau und Grünflächen die technischen Möglichkeiten und die Anschaffung einer mobil einsetzbaren Rotlichtüberwachungsanlage prüfen.

Zu 12.: Freiwilliges Förderprogramm für Lärmschutzfenster überprüfen

Keine Änderung. Im Rahmen dieser Prüfung werden auch betroffene Schulen mit berücksichtigt (Hinweis des Landratsamtes)

Zu 13.: Lärmverlagerung und Bündelung durch Straßenneubau, Fahrverbote, Lenkungskonzepte...

Weitere Prüfaufträge wurden entgegen genommen. Der Favoriteparktunnel wurde aufgrund der ungünstigen Planfallbewertung durch das Büro Kölz nicht aufgenommen (häufiger Wunsch aus Hoheneck). Diese Maßnahmenkonzepte für die Entlastung vor allem Eglosheims werden unabhängig

vom Lärmaktionsplan zeitnah bewertet und dann ggf. bei einer Fortschreibung nachrichtlich übernommen. Lkw-Lenkungskonzepte wurden ebenfalls mehrfach und konkret bezogen auf einzelne Strecken angesprochen, beispielsweise auch die Verbesserung der Wegweisung im Bereich Oßweil, Daimlerstraße und Umlenkung von/nach Süden über die B 27a zur A 81 Anschlussstelle Süd. Diese Anregungen werden zur Prüfung in den Lärmaktionsplan aufgenommen. Aufgrund der begrenzten Wirkung von reinen Lenkungsmaßnahmen besteht ein enger Zusammenhang mit Fahrverboten (siehe auch Punkt 6).

Zu 14.: Grundsätzliche Konzentration auf die drei Tempozone...
Keine Änderung.

Zu 15.: Beteiligungsverfahren

Auf diesen Punkt wird extra hingewiesen, weil zahlreiche Konzepte sich nur in enger Abstimmung realisieren lassen (vielfache Hinweise der Träger öffentlicher Belange)..

4. Offene Fragen (BTU 02.07.2015)

Die Diskussion im BTU zeigte, dass einige Punkte zusätzlicher Erläuterungen bedürfen:

a) Zur Systematik der Abwägung

Widersprüche in Stellungnahmen unterschiedlicher Interessenvertretungen sind üblich (z. B. Haltung von IHK und Landratsamt zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen). Die Verwaltung schlägt im Detail vor, wie damit umgegangen werden sollte (nicht weiter verfolgen/zur Kenntnis nehmen/neu aufnehmen). Die **Rückmeldungen aus der Bürgerschaft sind zudem farblich gekennzeichnet**: Alle Stellungnahmen, die nicht in den Lärmaktionsplan gehören oder denen aus anderen Gründen aus Sicht der Verwaltung nicht gefolgt werden kann, sind entsprechend „rot“ als nicht weiter zu verfolgen dargestellt. Ebenso wurde mit Rückmeldungen zu Lärmverfahren, die nicht Gegenstand der Lärmaktionsplanung sind (z. B. Hundegebell). In der Abstimmung über die Abwägung geht es darum, diese Verwaltungsvorschläge zum Umgang mit den Rückmeldungen zu bestätigen, nicht darum, dem Wortlaut der Rückmeldungen Beteiligter zuzustimmen.

b) Wie sind die Wirkungen von Geschwindigkeitsregelungen auf Luftschadstoffe berücksichtigt?

Die Methodik ist in Anlage 9.8 (Anlagen S. 27-29) erläutert und geht auf einen Untersuchungsbericht der AVISO-GmbH im Auftrag der LUBW zurück. Diese Untersuchung kommt zu folgenden Ergebnissen:

„Der Bereich der auf den untersuchten Messstrecken durch T30 erzielbaren **NOX-Reduktionen liegt zwischen -1% und -10%**.

Bei **Feinstaub (Abgas) und Kraftstoffverbrauch** sind in weiten Bereichen durch T30 keine positiven Wirkungen zu erwarten. Da ein Großteil der Feinstaubemissionen jedoch durch Aufwirbelung und Abrieb bedingt ist und es dabei in Folge von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Minderungen bis zu 10 % kommen kann (BAST 2009), sind **hinsichtlich der gesamten Feinstaubemissionen auch Minderungen durch T30 möglich**.“

Im Lärmaktionsplan wurde aufgrund der Einflussgrößen Lkw-Anteil, Steigungsverhältnisse und Stetigkeit des Verkehrsflusses (z. B. über die Anzahl der Signalanlagen und die Verkehrsmenge je Fahrstreifen) die Wirkung abgeschätzt und für jeden Straßensteckbrief erläutert bzw. in der Gesamttabelle (Entwurf Lärmaktionsplan S. 46 bzw. neu in Folie 32 der angehängten Präsentation) zusammenfassend dargestellt. Auch wenn sich überwiegend neutrale bis leicht positive Wirkungen einstellen, wird vor Umsetzung von Maßnahmen die Detailprüfung und Anpassung der Signalanlagenprogramme notwendig. Steigungs- oder Gefällestrecken sind hinsichtlich der Luftreinhalteeffekte bei Tempo 30 i. d. R. positiver zu bewerten (z. B. Neckarstraße, Lechtstraße, Asperger Straße).

c) Wie wirkt sich Elektromobilität auf den Lärm aus?

Auf die Elektromobilität wird im Lärmaktionsplan auf den Seiten 27 und 176 näher eingegangen. Ab 50 km/h überwiegen bei herkömmlichen modernen Fahrzeugen die Rollgeräusche deutlich, machen jedoch schon ab 20 km/h wesentliche Anteile am Gesamtlärm aus. Würde bis 2020 jedes 50. Fahrzeug ein E-Mobil sein, wäre dies auf den Hauptverkehrsstraßen nicht wahrnehmbar, da jeweils mit den Rollgeräuschen die Hälfte der Lärmanteile bei 50 km/h verbleiben würden. Das entspräche rechnerisch ca. einer Verringerung der Fahrzeugmenge um -1 % bzw. einer Lärminderung von -0,1 dB(A). Der Ersatz aller Fahrzeuge durch E-Fahrzeuge würde den Lärm um ca. 3 dB(A) senken (entsprechend ca. der Halbierung der Fahrzeugflotte, nicht der Halbierung des Lärms!). Diese Schätzwerte hängen von weiteren zukünftigen Entwicklungen z. B. auch bei den Reifenprofilen ab. Schneller spürbar werden die Vorteile an stark frequentierten Haltestellen, wenn das Anfahren von Bussen elektrisch erfolgt sowie bei der Luftreinhaltung.

d) Vergleich von Tempo 30 und LOA

Maßnahme	Lärminderung:	Kosten (theoretisch für alle Lärmschwerpunkte)	Hinweise
Lärmoptimierter Asphalt (LOA 5D)	ca. 4 dB(A) (3 - 5 dB(A) je nach Lkw-Anteil). Gesamtwert der Minderung aus Summe von roll- und verbleibenden Motorgeräuschen.	a) ca. 5,2 Mio € im Rahmen von <u>Sanierungen</u>	a) Einbau bei Fahrbahnerneuerungen bedeutet nur <u>sehr langfristige Realisierung</u> ggf. nach zufälliger Reihenfolge (nicht allein an Lärmschwerpunkten orientiert).
		b) ca. 17 Mio. € als <u>Sonderprogramm</u>	b) <u>Teuer.</u> Mittelfristig ausgiebige Behinderungen durch <u>Baustellen</u> , wenn schnelle Realisierung angestrebt wird.
		Die offizielle <u>Zulassung steht noch aus</u> (Lärmschutzrichtlinien RLS 90 noch nicht aktualisiert). Widersprüchliche Aussagen zur <u>Haltbarkeit</u>). Düsseldorf verbaut LOA seit 2007 und investiert jedes Jahr erheblich in weitere Hauptverkehrsstraßen. Der Aussage, der LOA halte nur 1,5 Jahre, liegt eine <u>Verwechslung</u> mit einem bestimmten <u>offenporigen Asphalt (OPA)</u> zugrunde, der zudem innerorts nicht verbaut werden kann/sollte.	
Tempo 30	ca. 3 dB(A)	1,3 Mio. € (nur flächenhafte Umstellung aller Signalanlagen, ohne Beschilderung)	Realisierbarkeit abhängig von Erhalt eines stetigen Verkehrsflusses (Berechnungen und Umprogrammieren von Koordinierungen)

Allgemeiner Hinweis: Beide Maßnahmen für sich genommen reichen an vielen Lärmschwerpunkten nicht aus, Grenzwerte einzuhalten.

e) Akzeptanz und Wirkung von Tempo 30 nachts

Zahlreiche Erfahrungen, Untersuchungen und Berichte belegen:

- Als Kompromisslösung für den Abbau von besonders gefährlichen Schlafstörungen ist Tempo 30 nachts zu empfehlen.
- Nachts wird es keine Leistungseinbußen geben, da der Verkehr nur Bruchteile des Tagesverkehrs ausmacht.
- Extreme Lärmspitzen durch überhöhte Geschwindigkeiten werden ebenfalls reduziert.
- Durch den geringeren Verkehr bestehen deutlich bessere Möglichkeiten, einen stetigen Verkehrsfluss zu erhalten.
- Verdrängungen in das Nebenstraßennetz finden kaum statt.

Eine zusammenfassende Bewertung des aktuellen Kenntnisstandes findet sich in: Umweltbundesamt (Hrsg.): TUNE ULR - Technisch wissenschaftliche Unterstützung bei der Novellierung der EU-Umgebungslärmrichtlinie. Arbeitspaket 2: Geschwindigkeitsreduzierungen. Reihe Texte Nr. UBA 33/15Dessau-Roßlau April 2015.).

http://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_33_2015_tune_url_0.pdf

f) Unfallschwerpunkte

Die Unfallkommission (Polizei, Verkehrsbehörde, Fachämter) tagt regelmäßig und prüft dabei bereits jährlich an den Schwerpunkten Verbesserungsmöglichkeiten. Oftmals stoßen diese Maßnahmen auf wenig Akzeptanz (z. B. das Verbot von Linksabbiegen). Ferner ist zu berücksichtigen, dass z. B. 40.000 Kfz-Fahrten/Werkschicht einer Jahresmenge von ca. 16 Mio. Fahrten entsprechen, also ein hohes Grundrisiko besteht, dass regelmäßige Fahrfehler zu Unfallschwerpunkten führen. Aufgrund verkürzter Bremswege bei Tempo 30 ergibt sich generell eine Reduzierung der Unfallfolgekosten und -häufigkeiten, solange nicht unverhältnismäßig Schleichverkehr in Wohngebiete gedrängt wird und der Verkehrsfluss nicht verschlechtert wird. Die Auswirkungen angeordneter Geschwindigkeitsbeschränkungen können jährlich aufgrund der polizeilichen Statistik geprüft werden. Als Manko wurde beobachtet, dass Mindestabstände bei Tempo 30 eher unterschritten werden als bei Tempo 50. Statistisch überwogen jedoch die Vorteile, auch wenn nicht immer überhöhte Geschwindigkeiten die Unfallursache waren.

g) Zahlen zur Bürgerbeteiligung

Werden auch Unterschriftenlisten berücksichtigt, haben sich bei ca. 90 Rückmeldungen im Offenlegungszeitraum knapp 700 Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Zuvor und danach gab es bereits zahlreiche weitere Einzelmeldungen und Unterschriftenaktionen (z. B. 500 x Bottwartalstraße/Beihinger Straße, nochmals ca. 600 zur Neckarstraße). Bei beiden Bürgerversammlungen waren ca. 40 (2008) und 30 (2015) Personen außer den amtlichen/gemeinderätlichen Vertretern anwesend. Die Veranstaltung zum Schienenlärm mobilisierte ca. 80 Teilnehmer (2008, Sanierungsprogramm der Bahn mit persönlichen Einladungen Betroffener).

h) Eigenständige Haushaltsstelle

Wird im Rahmen der Haushaltsberatungen geprüft ebenso wie Finanzierungsmöglichkeiten von Maßnahmen.

i) Lkw-Lenkungskonzept (vgl. Entwurf des Lärmaktionsplans S. 53ff)

Siehe auch Erläuterungen zur Beschlussvorlage Punkt 13). Es bestehen enge Abhängigkeiten zu

Lkw-Fahrverboten (vgl. Beschlussvorlage Punkt 6).

j) Lärmschutzwand L 1100/Südknoten

Die bestehenden und zusätzlich geforderten Lärmschutzwände sind im Beschlussvorschlag (Punkt 8, Langfristige Konzepte und Strategien zur Lärminderung) angesprochen. Sollte der Südknoten umgestaltet werden, handelt es sich um die wesentliche Änderung einer Verkehrsanlage, die gegenüber den Auslösewerten der Lärmaktionsplanung die Einhaltung von 11 dB(A) niedrigeren Werten (allgemeine Wohngebiete) erfordert. Dies sicherzustellen ist Aufgabe der entsprechenden Planungsverfahren auch außerhalb der Lärmaktionsplanung.

k) Überlagerung verschiedener Lärmarten

Verfahrensrechtlich und technisch ist das Aufaddieren verschiedener Lärmarten nicht vorgesehen. Obwohl es aus diesem Grund keinen „Gesamtlärm“ Schiene + Straße gibt, können besondere Konfliktbereiche durch räumliche Überlagerung und entsprechende Darstellung der Doppelbelastung identifiziert werden (z. B. die Anzahl doppelt belasteter Anwohner/Gebäude durch Auswerten der Lärmkarten). Dies wird nach Plausibilitätsprüfung der Lärmkartierung Schiene erfolgen und kann ggf. zu einer neuen Prioritätenfestlegung führen. Dazu ist auch die durchgeführte Lärmsanierung der Bahn zu berücksichtigen.

l) Aussagen zu den Zielen des Lärmaktionsplans

Die zentralen Ziele des Lärmaktionsplans sind im Lärmaktionsplan (Entwurf Seite 7) dargestellt und begründen sich aus den Gesundheitsfolgen des Lärms, der Beeinträchtigung der Lebensqualität, Wert- und Mietminderungen von Wohnraum, eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten von Erholungsräumen usw. Die konkreten strategischen Ziele sind vertiefend auf Seite 21 des Entwurfs erläutert. Der Lärmaktionsplan unterstützt damit maßgeblich die Intention des Masterplans Nachhaltige Mobilität, eine stadtverträgliche und sozialgerechte Mobilität und Erreichbarkeit sicherzustellen. Auf diese Ziele und die Unterstützung weiterer Felder der Stadtentwicklung wird jeweils in den Vorlagen verwiesen (Attraktives Wohnen, Lebendige Innenstadt usw.). Ferner sind sie aus den Bewertungskriterien für Maßnahmen (z. B. Situation Umfeld, städtebauliche Ziele, Fußgängerverkehr, Radverkehr usw.) erkennbar. Es wurde bewusst vermieden, die gesamte Zielpalette des Masterplans im Lärmaktionsplan zu wiederholen.

5. Sonstiges

Die beigefügte Präsentation vom BTU am 02.07.2015 (Folien 5 - 16) enthält die inhaltlichen Beschlussziffern aus Vorl. Nr. 133/14 bzw. 218/14 (schwarze Schrift, stichwortartig zusammengefasst) und Kommentare und Änderungen (blaue Schrift), die sich daraus nach der Beteiligungsrunde aus Sicht der Verwaltung ergeben.

Nach Vorliegen weiterer Ergebnisse durch vertiefende Detailuntersuchungen (z. B. konkrete Realisierungsmöglichkeiten und Kostenschätzungen) werden Vorschläge zur Berücksichtigung in die **Haushaltsberatungen für 2016 eingebracht**. Alle angesprochenen Maßnahmen stehen unter **Finanzierungsvorbehalt**. Die **kurzfristigen Maßnahmen** in der Neckarstraße, den Ortsdurchfahrten Lechtstraße (Neckarweihingen) und Steinheimer Straße (Poppenweiler) sowie der Neckargröninger Straße (Obweil) können aus **Mitteln des Fachbereichs Tiefbau und Grünflächen finanziert werden**.

Unterschriften:

Martin Kurt

Finanzielle Auswirkungen? Details werden nach Vorliegen weiterer Untersuchungen geklärt und im Rahmen der Haushaltsdiskussion eingebracht				
<input checked="" 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