

Stadt Reutlingen 61 Amt für Stadtentwicklung und Vermessung Gz.: 61-5 Lu		20/059/02 zu TOP 10 nö BVUA 18.06.20	16.06.2020
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art	Ergebnis
BVUA	18.06.2020	Kenntnisnahme nichtöffentlich	
GR	30.06.2020	Kenntnisnahme öffentlich	

Mitteilungsvorlage

EU-Umgebungslärmrichtlinie - 2. Fortschreibung 2017-2019 - Beschluss des Lärmaktionsplans
Ergänzende Mitteilungsvorlage zur Beschlussvorlage 20/059/01

Bezugsdrucksache

20/059/01, 19/102/01, 19/005/109, 19/005/081, 18/107/01, 14/013/01, 12/120/01, 12/005/20, 09/036/02, 09/036/01, 08/068/01, 07/062/02, 07/062/01

Kurzfassung

Anlässlich der bisherigen Beratungen des Beratungsgegenstands EU-Umgebungslärmrichtlinie – 2. Fortschreibung des Lärmaktionsplans für Reutlingen GR-Drs 20/059/01 fasst die Verwaltung

- Die Beratungsgrundlage
- Die Ergebnisse in den Bezirksgemeinderäten zum Lärmaktionsplan (GR-Drs 20/059/01)
- Antworten zu Fragen zum flächendeckendem Tempo 40 innerorts
- Die Folgen der Ablehnung des Lärmaktionsplans sowie die
- Folgen von streckenbezogenem Tempo 40 im Lärmaktionsplan

zusammen. Die Mitteilungsvorlage ergänzt die Beschlussvorlagen GR-Drs 20/059/01 und 19/102/01.

Sachverhalt

1. Fortschreibung des Lärmaktionsplans – Übersicht zur Beratungsgrundlage

a) Beschlussvorschlag der Verwaltung in GR-Drs 19/102/01

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung in GR-Drs 19/102/01 umfasst folgende Maßnahmen, um den Lärmaktionsplan für Reutlingen fortzuschreiben:

Zum Umgebungslärm IED-Gewerbe- und Industrieanlagen

Die Lärmkartierung ergab eine sehr geringe Betroffenheit der Bürger durch den Lärm von IED-Gewerbe- und Industrieanlagen (industrial emissions directive), das sind Anlagen der Rohstoffverwertung, Textilchemie oder Abfallbeseitigung. Der Beschlussvorschlag umfasst daher keine Maßnahmen.

Zum Umgebungslärm Schiene Schienenverkehr

Die Zuständigkeit beim Schienenverkehr liegt für bundeseigene Anlagen beim Eisenbahnbundesamt. Der Beschlussvorschlag umfasst daher keine Maßnahmen. Die Informationen zur Lärmkartierung sowie der Aktionsplanung durch das Eisenbahnbundesamt sind nachrichtlich beigelegt.

Zum Umgebungslärm im Straßenverkehr

Der Lärmaktionsplan umfasst verkehrsrechtliche Maßnahmen an Streckenabschnitten, an denen Werte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts überschritten sind. Lärmpegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts stellen die **Schwelle zur Gesundheitsgefährdung** dar.

Die relevanten Streckenabschnitte sind in den Anlagen 1-3 rot T30 und grün T40 dargestellt.

Darüber hinaus sind Streckenabschnitte dargestellt, an denen bereits Geschwindigkeitsbeschränkungen aufgrund bisheriger Lärmaktionsplanung (blau T30) oder Luftreinhalteplanung (grün T40) bestehen, um unter anderem die Wechsel zwischen Geschwindigkeiten unterhalb der örtlichen Regelgeschwindigkeit in den relevanten Bereichen vollständig kenntlich zu machen.

b) Beschlussvorschlag der Verwaltung in GR-Drs 20/059/01

Der Beschlussvorschlag der Verwaltung in GR-Drs 20/059/01 enthält neben den oben genannten Maßnahmen aus GR-Drs 19/102/01 zum Umgebungslärm im Straßenverkehr zusätzliche verkehrsrechtliche Maßnahmen für Straßenabschnitte mit Lärmbelastungen ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts. Lärmbelastungen über 65 dB(A) tagsüber oder 55 dB(A) nachts liegen **im gesundheitskritischen Bereich**.

Die relevanten Streckenabschnitte sind in den Anlagen 4-6 orange T30 dargestellt.

2. Ergebnisse in den Bezirksgemeinderäten zu den Maßnahmen im Lärmaktionsplan (Beratungsgrundlage GR-Drs 20/059/01)

Die durch die Maßnahmen betroffenen Bezirksgemeinden wurden zum Lärmaktionsplan (GR-Drs 20/059/01) informiert bzw. diese angehört. Bis zum Redaktionsschluss dieser Drucksache ist der Stand der Ergebnisse wie folgt:

Betzigen (06.05.2020)	Zustimmung	9-2-0
Sickenhausen (07.05.2020)	Ablehnung	einstimmig
Mittelstadt (11.05.2020)	Zustimmung	8-0-3
Altenburg (20.05.2020)	Zustimmung	10-0-1
Gönningen (28.05.2020)	Zustimmung	7-0-4
Degerschlacht (15.06.2020)		
Sondelfingen (15.06.2020)		
Bronnweiler (17.06.2020)		
Oferdingen (18.06.2020)		
Rommelsbach (23.06.2020)		

3. Fragen zum flächendeckenden Tempo 40 innerorts

a) Kann flächendeckend Tempo 40 im Luftreinhalteplan aus Gründen der Luftreinhaltung festgelegt werden?

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen sind nur zulässig, wenn eine besondere Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko erheblich übersteigt (§ 45 Abs. 9 StVO). Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung können deshalb nur angeordnet werden, wenn Grenzwerte überschritten sind und die Einhaltung der Grenzwerte durch die Maßnahme erreicht oder wenigstens verbessert werden kann.

Eine Überschreitung der Grenzwerte gab es in der Vergangenheit an der Messstelle Lederstraße. Es ist nicht untersucht und daher nicht nachgewiesen, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung in weit entfernten Teilen des Stadtgebiets eine messbare Veränderung der Luftqualität an den kritischen Punkten in der Innenstadt, d. h. an der Lederstraße, bewirken kann. Aktuell kommt hinzu, dass im vorläufigen Jahresmittel die Messwerte an der Lederstraße eingehalten werden.

⇒ flächendeckend Tempo 40 als Maßnahme in die nächste Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus Gründen der Luftreinhaltung festzulegen, ist daher nicht möglich.

b) Kann flächendeckend Tempo 40 im Lärmaktionsplan aus Gründen des Lärmschutzes festgelegt werden?

Straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wie Geschwindigkeitsreduktionen aus Gründen des Lärmschutzes unterliegen den selben rechtlichen Beschränkungen, wie aus Gründen der Luftreinhaltung. Auf die Ausführungen unter Buchstabe a) wird verwiesen. Sie können daher nur ausgelöst werden, wenn belästigender oder gesundheitsschädlicher Umgebungslärm vorliegt und dieser durch die Maßnahme beseitigt oder wenigstens reduziert werden kann. Die Auslösewerte zum relevanten Umgebungslärm sind in GR-Drs 20/059/01 und 19/102/01 dargestellt.

Die Voruntersuchungen zum Lärmaktionsplan zeigen ein ausgesprochen heterogenes Bild der Lärmbetroffenheit im Stadtgebiet. Es bestehen merkliche Unterschiede im Lärmniveau, zum Teil sogar im Verlauf einer einzigen Straße. So gibt es an den Durchgangsstraßen Gebäude, bei denen die Anordnung von Tempo 40 nicht ausreichen würde, um die Lärmbelastungen ausreichend zu reduzieren. An anderen Stellen sind keinerlei Maßnahmen notwendig, da der Lärm keine gesundheitskritischen Werte erreicht.

⇒ flächendeckend Tempo 40 als Maßnahme in die aktuelle Fortschreibung des Lärmaktionsplans aus Gründen des Lärmschutzes festzulegen, ist daher nicht möglich

4. Folgen der Ablehnung der Fortschreibung des Lärmaktionsplan

a) Eine Ablehnung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans in der Fassung der GR-Drs 20/059/01 oder 19/102/01 hätte folgende Auswirkungen:

Eine Reduzierung der Lärmbelastungen mittels Lärmaktionsplanung würde unterbleiben.

Insbesondere an Streckenabschnitten mit Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich (ab 65 dB(A) tags/ 55 dB(A) nachts) würden für Anwohner keine Lärmreduzierungen erreicht. Sie sind in Anlage 4-6 orange dargestellt.

Bei Streckenabschnitten mit Lärmbelastungen im gesundheitsgefährlichen Bereich (ab 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) hätte die Straßenverkehrsbehörde die Zustände mangels Fortschreibung der Lärmaktionsplanung aufzugreifen und verkehrsrechtliche Anordnungen zur

Lärminderung im erforderlichen Umfang zu prüfen (s. o. Ziff. 3). Maßstab zur Einschätzung der spezifischen Gefahrenlage im Sinne von § 45 Abs. 9 StVO wäre die Richtlinie für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV). Da Lärmwerte jenseits von 70/60 dB(A) als gesundheitsgefährdend zu betrachten sind, müssten auf all den Strecken, wo dies der Fall ist, Maßnahmen angeordnet werden. In der Verwaltung ist abgestimmt, dass hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf Tempo 30 (40 auf 4-streifigen Straßen) das am schnellsten und kostengünstigsten verfügbare Mittel ist.

Die Lärmschutz-Richtlinie-StV diene auch zur Bestimmung von Maßnahmen, wie sie in GR-Drs 19/102/01 eingeflossen sind. Sie sind in Anlage 1-3 T30 rot und T40 grün dargestellt.

Ohne eine Fortschreibung wäre daher der Straßenverkehr wie bisher geregelt mit Ausnahme der Straßenabschnitte, in denen die Straßenverkehrsbehörde Anordnungen zu treffen hätte.

Auf den anderen Strecken blieben auch Nebeneffekte bezüglich der Verkehrssicherheit, die mit Geschwindigkeitsbegrenzungen einhergehen, aus. Bezogen auf die Verkehrssicherheit innerorts gilt, dass Tempo 30 sicherer als Tempo 40 und wesentlich sicherer als Tempo 50 ist. Bremsst ein Pkw mit Tempo 30, kommt er nach etwa 13 m zum Stehen. Bremsst ein Pkw mit Tempo 50, hat er nach 13 m immer noch die Geschwindigkeit 50 km/h, da der Fahrer sich noch in der Reaktionszeit befindet. Zum Stehen kommt er erst nach etwa 28 m.

Auf diesen Strecken bliebe auch der Nebeneffekt aus, dass eine Geschwindigkeitsreduktion unabhängig von Grenzwerten zur Verbesserung von Luftqualität beiträgt.

b) Eine Ablehnung der Fortschreibung des Lärmaktionsplans hätte auf das aktuelle Planungsverfahren folgende Auswirkungen:

Die Lärmaktionsplanung obliegt der Gemeinde. Für die Beschlussfassung eines Lärmaktionsplans ist der Gemeinderat zuständig. Gemäß § 47d Abs. 5 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Lärmaktionspläne bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt ihrer Aufstellung zu überprüfen und erforderlichenfalls zu überarbeiten. Der 1. Lärmaktionsplan für Reutlingen wurde 2007 – 2009 aufgestellt. Die aktuelle Überprüfung und eine Überarbeitung in Form einer Fortschreibung wäre demnach zügig abzuschließen.

Gemäß § 47d Abs. 7 BImSchG unterliegt die Stadt einer Informationspflicht. Die Stadt wurde zwischenzeitlich zum Bericht aufgefordert.

Selbst ohne eine aktuelle inhaltliche Fortschreibung des Lärmaktionsplans wäre daher eine bejahende Beschlussfassung über dieses Ergebnis erforderlich, um die aktuelle Überprüfungsphase damit abzuschließen.

Die Stadtverwaltung wird dem Baden-Württembergischen Verkehrsministerium bzw. der LUBW im Anschluss Bericht über dieses Ergebnis erstatten.

5. Folgen von streckenbezogenem Tempo 40 statt Tempo 30 im Lärmaktionsplan

Bezogen auf den Umgebungsärm führt Tempo 40 mit ca. -1,4 dB(A) zu einer geringeren Lärmreduzierung als Tempo 30 mit ca. -2,6 dB(A).

Um an Streckenabschnitten mit Lärmbelastungen im gesundheitsgefährlichen Bereich (ab 70 dB(A) tags/ 60 dB(A) nachts) eine Lärminderung unter diese Werte zu erreichen, genügt

Tempo 40 daher bei etlichen der im Vorfeld untersuchten Gebäude nicht. Dies betrifft die in Anlage 1 – 3 rot gekennzeichneten Streckenabschnitte.

Obwohl diese Situation auch im 4-streifigen Straßennetz vorzufinden ist, schlägt die Verwaltung hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h vor. Dies betrifft die in Anlage 1-3 grün gekennzeichneten Streckenabschnitte (ohne die T40 Bestandsstreckenabschnitte). Hintergrund hierfür ist, dass bei diesen Lärmbelastungswerten unter anderem jeweils vorab zu prüfen ist, dass Verkehrsverlagerungen in die Wohngebiete ausgeschlossen werden können, keine nachweisbaren Nachteile bei der Luftreinhaltung entstehen und die überregionale Verkehrsfunktion nicht wesentlich beeinträchtigt wird. Die 4-streifigen Streckenabschnitte weisen entsprechende Besonderheiten auf, so dass Tempo 40 in diesem Zusammenhang gerechtfertigt ist. Die übrigen Streckenabschnitte weisen solche Besonderheiten nicht auf. An ihnen ist deshalb Tempo 30 anzuordnen.

An Streckenabschnitten mit Lärmbelastungen im gesundheitskritischen Bereich (ab 55 dB(A) tags/ 65 dB(A) nachts) bestehen größere Ermessensspielräume. Dies betrifft die in Anlage 4-6 orange gekennzeichneten Streckenabschnitte.

Neben der oben genannten geringeren Lärmreduzierung für die Umgebung würde Tempo 40 in den 2-streifigen Streckenabschnitten jedoch zu einer für Verkehrsteilnehmer schwer verständlichen Verkehrsregelung im Straßenverkehr führen.

In den 2-streifigen Straßenzügen würden Ketten von Geschwindigkeitswechseln entstehen, bei denen z. T. auf kurzen Streckenabschnitten sowohl Tempo 30, Tempo 40 und Tempo 50 aufeinander folgen. Innerörtliche Geschwindigkeitsänderungen können im Übergang zur Regelgeschwindigkeit von 50 km/h ausschließlich durch eine Beschilderung von Tempo 50 aufgehoben werden. Geschwindigkeitswechsel sind jeweils in beide Fahrrichtungen zu beschildern. Nach jeder Nebenstraße ist die Geschwindigkeitsbeschränkung zu wiederholen.

Der Lärmaktionsplan soll Akzeptanz finden und mit verständlichen, intuitiv zu befolgenden und gegenüber Verkehrssündern problemlos durchsetzbaren Regeln umgesetzt werden. Mehrfache Wechsel zwischen Tempo 50, 40, 30, 40 und wieder 50 - zum Teil auf ein und derselben Straße - erfüllen diese Kriterien nicht. Die Durchsetzung solcher, durch eine verwirrende Abfolge von Schildern angeordneter Geschwindigkeitsregelungen würde von den Betroffenen erfahrungsgemäß als unbillig oder gar als Schikane empfunden werden.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit stärkt Tempo 40 diese deutlich weniger als Tempo 30. Gerade gegenüber Radfahrern führt Tempo 30 zu einer deutlichen Annäherung der Geschwindigkeiten.

Die Auswirkungen auf die Luftreinhaltung lassen sich nicht konkret abschätzen. Die „optimale“ innerstädtische Geschwindigkeit liegt nach Untersuchungen des Schweizerischen Städteverbands zwischen 30 und 40 km/h in Abhängigkeit von den Einflüssen auf den Verkehrsfluss (Straßenrandparker, Bushaltestellen auf der Fahrbahn, begleitende Radfahr- oder Angebotsstreifenstreifen, querende Verkehre an Kreuzungen, Zebrastreifen oder Lichtsignalanlagen, etc.) Berechnungen des Regierungspräsidiums zeigen, dass sowohl Tempo 30 als auch Tempo 40 gegenüber Tempo 50 zu einer Verbesserung der Luftqualität führen.

gez. Hotz

Anlagen:

- Anlage 1: Strecken mit gesundheitsgefährden Lärmbelastungen und Bestandsstrecken mit Geschwindigkeitsreduzierung (RT Nordraum)
- Anlage 2: Strecken mit gesundheitsgefährden Lärmbelastungen und Bestandsstrecken mit Geschwindigkeitsreduzierung (RT Mitte)
- Anlage 3: Strecken mit gesundheitsgefährden Lärmbelastungen und Bestandsstrecken mit Geschwindigkeitsreduzierung (RT Südraum)
- Anlage 4: Strecken mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen (RT Nordraum)
- Anlage 5: Strecken mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen (RT Mitte)
- Anlage 6: Strecken mit gesundheitskritischen Lärmbelastungen (RT Südraum)