

Stadt Reutlingen 66 Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt Gz.: 61-5 Lu/hek		20/059/01 zu TOP 4 nÖ BVUA 05.05.20		29.04.2020
Beratungsfolge	Datum	Behandlungszweck/-art		Ergebnis
BVUA	05.05.2020	Vorberatung	nichtöffentlich	
BezGR Betzingen	06.05.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Oferdingen	18.06.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Sickenhausen	07.05.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Rommelsbach	23.06.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Altenburg	20.05.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Mittelstadt	11.05.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Gönningen	28.05.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Degerschlacht	15.06.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Sondelfingen	15.06.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
BezGR Bronnweiler	17.06.2020	Kenntnisnahme	öffentlich	
GR	30.06.2020	Entscheidung	öffentlich	
Beschlussvorlage EU-Umgebungslärmrichtlinie - 2. Fortschreibung 2017-2019 - Beschluss des Lärmaktionsplans Ergänzende Vorlage zur Beschlussvorlage 19/102/01 - Antrag der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 23.09.2019 (19/005/081) - Antrag der Fraktion Die Grünen und Unabhängigen vom 18.10.2019 (19/005/109)				
Bezugsdrucksache 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				

Beschlussvorschlag

1. Die lärmbedingte Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 30 im 2-streifigen bzw. Tempo 40 im 4-streifigen innerstädtischen Straßennetz wird flächendeckend entsprechend der Lärmkartierung und Umrechnung auf deutsche Berechnungsgrundlagen wie in den Anlagen 1 bis 14 dargestellt ausgelöst. Dabei wird das gemäß Kooperationserlass bestehende Ermessen grundsätzlich zugunsten des Lärmschutzes ausgeübt. Die Auslösewerte für das Ermessen liegen bei 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts.
2. Neben dem Beschluss für den Straßenlärm (Ziffer 1) werden die Pakete für den Schienen- sowie den Gewerbelärm beschlossen. Maßnahmen sind beim Schienen- bzw. Gewerbelärm nicht zu tätigen.

...

Finanzielle Auswirkungen

HHJ	Kontierung	Betrag in €	über-/ außer- planm.	Auswirkung	Erläuterung
2020	THH 66, PG 5410-66	150.000,00			

Deckungsvorschlag

HHJ	Kontierung	Betrag in €	Auswirkung	Erläuterung

Kurzfassung

Der BVUA hat bei der ersten Beratung des Lärmaktionsplans am 8. Oktober 2019 (GR-Drs. 19/102/01) die Verwaltung beauftragt, zu prüfen, wie sich eine Reduktion der Auslösewerte für verkehrsrechtliche Maßnahmen unter die bisher zugrunde gelegten Lärmpegel von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts auswirken würde. Auch unterhalb dieser Werte können gemäß dem Kooperationserlasses Lärmaktionsplanung des Landes vom 29. Oktober 2018 Maßnahmen festgelegt werden, wenn der Lärm Beeinträchtigungen mit sich bringt, die jenseits dessen liegen, was ortsüblich hingenommen werden muss und damit den Anwohnern zugemutet werden kann (Ausübung des Ermessens).

Ab Lärmwerten von mehr als 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts besteht ein Ermessen zur Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen, während bei einer Überschreitung von 70/60 dB(A) eine Pflicht zur Durchführung besteht. Die Stadtverwaltung hat sich entschlossen, bei der Abwägung der Belange des Verkehrs mit denen der Anwohner dem Lärmschutz grundsätzlich den Vorrang einzuräumen. Auf dieser Grundlage wurden die Abschnitte mit Geschwindigkeitsreduzierung auf 30/40 km/h im Hauptstraßennetz Reutlingens ermittelt. Dies bringt für die Anwohner eine maximale Reduktion der Lärmpegel und fördert zudem die Verkehrssicherheit.

In den Anlagen 1-3 ist das neue Geschwindigkeitsniveau im Hauptstraßennetz von Reutlingen dargestellt. Die blauen Straßenabschnitte zeigen die schon bestehenden Tempo 30-Abschnitte auf. Ein Großteil davon wurde zwischen 2011 und 2013 aus Lärmschutzgründen ganztägig umgesetzt.

Die roten Straßenabschnitte stellen Strecken dar, auf denen aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet werden muss (Auslösewerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, Pflicht zur Umsetzung).

Die grün markierten Straßenabschnitte stellen Strecken dar, auf denen

- aus Gründen der Luftreinhaltung in den Jahren 2017 bzw. 2018 schon Tempo 40 angeordnet wurde (Lederstraße – Am Echazufer),
- im 4-streifigen Hauptstraßennetz aus Lärmschutzgründen Tempo 40 angeordnet werden muss (Auslöse 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, Pflicht zur Umsetzung).

Die orange markierten Straßenabschnitte stellen Strecken dar, auf denen der Ermessensspielraum des Kooperationserlasses des Landes vollständig ausgeschöpft werden kann und aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet wird (Auslösewerte 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts).

...

Flächig rot markierte Bereiche stellen problematische Straßenabschnitte für die Hilfsfristen der Feuerwehr (und ggf. den Fahrplan der RSV) dar. Hier wird Tempo 30 nur nachts angeordnet.

Flächig blau markierte Bereiche stellen problematische Straßenabschnitte für das Betriebskonzept der RSV dar. Hier wird Tempo 30 zunächst nur nachts und nach der Optimierung des Betriebskonzeptes auch ganztags angeordnet.

Die Umsetzung sieht wie folgt aus:

- a. Streckenabschnitte, auf denen es gemäß dem Kooperationserlass des Landes vom Oktober 2018 eine Pflicht zur Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen gibt (Auslösewerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts), werden sofort und ganztägig (00:00-24:00 Uhr) umgesetzt.
- b. Streckenabschnitte, auf denen es gemäß dem Kooperationserlass des Landes vom Oktober 2018 einen Ermessensspielraum zur Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen gibt (Auslösewerte 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts), werden die

geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen:

- sofort und ganztägig (00:00-24:00 Uhr) umgesetzt, wenn es seitens der Feuerwehr Reutlingen oder der RSV keine Problematik gibt
- sofort und nur nachts (22:00-06:00 Uhr) umgesetzt, wenn es seitens der Feuerwehr Reutlingen bezüglich Einhaltung der Hilfsfristen eine Problematik gibt
- sofort und nachts (22:00-06:00 Uhr) umgesetzt, wenn es seitens der RSV bezüglich der Umlaufzeiten eine Problematik gibt. Nach Anpassung bzw. Optimierung des Betriebskonzeptes der RSV (Wendezeiten, Fahrplanstabilität) wird auch auf diesen Strecken Tempo 30 ganztags (00:00-24:00 Uhr) umgesetzt.

Alternativen wie ein flächendeckendes Tempo 40 im Hauptstraßennetz zuzüglich der Tempo 30-Abschnitte, die aus Lärmschutzgründen anzuordnen sind, lassen sich nach Abstimmungen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg rechtlich nicht darstellen und wurden nicht weiterverfolgt. Das oben beschriebene Vorgehen wurde vorab mit dem RP Tübingen sowie dem Verkehrsministerium des Landes abgestimmt. Die Geschwindigkeitsreduktionen wirken sich auch positiv auf die Luftreinhaltung aus.

Darüber hinaus behandelt die Ergänzung zur GR-Drs. 19/102/01 die bis jetzt eingegangenen Rückmeldungen zum Lärmaktionsplan aus den Bezirken sowie die Antwort auf verschiedene Anfragen aus dem Gemeinderat.

Begründung

Die Vorberatung der Beschlussvorlage 19/102/01 EU-Umgebungslärmrichtlinie 2. Fortschreibung 2017-2019 - Beschluss des Lärmaktionsplanes wurde im Oktober 2019 aufgrund eines weiteren Informationsbedarfs zum Thema Lärmaktionsplan nicht abgeschlossen. Teilweise waren in den Bezirken noch Fragen zum Thema Lärm offen. Insbesondere die Ausdehnung der Tempo 30-Abschnitte aus Lärmschutzgründen war für die Bezirksgemeinderäte nicht immer nachvollziehbar. Straßenabschnitte, an denen die Lärmpegel an den Gebäudefronten die Auslösewerte erreicht oder überschritten werden, würden Tempo 30 erhalten. Benachbarte Abschnitte, bei denen die Auslösewerte geringfügig unterschritten würden, gingen leer aus. Dies sei den Bürgern kaum zu vermitteln.

Bisher wurden den betroffenen Bezirksgemeinden Streckenabschnitte vorgestellt, auf denen aus Lärmschutzgründen Maßnahmen erfolgen müssen (Pflicht, Auslösewerte (70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts). Aus dem Gremium kam der Antrag, den gemäß Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg möglichen Ermessensspielraum von 5 dB(A) mit der Reduktion der Auslösewerte auf 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts so weit wie möglich auszuschöpfen. ...

Das Ergebnis wurde dem Gremium im Februar 2020 mit dem Hinweis vorgestellt, dass die Maßnahmen noch mit den Rettungskräften, vertreten durch die Feuerwehr sowie der RSV abgestimmt werden sollten, was zwischenzeitlich erfolgte.

Die Ergänzung zur Beschlussvorlage beinhaltet demnach folgende Punkte:

- den Umgang mit den Rückmeldungen zur Beschlussvorlage 19/102/01 aus den betroffenen Bezirksgemeinden, die zum Lärmaktionsplan informiert wurden
- Ausweitung der Tempo 30-Abschnitte durch das möglichst weitgehende Ausschöpfen des Ermessensspielraums von 5 dB(A), Auslöse von lärmreduzierenden Geschwindigkeitsreduktionen grundsätzlich ab 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts gemäß Antrag aus dem Gremium
- Rückmeldung der Betroffenen, Feuerwehr Reutlingen und RSV sowie den Umgang mit deren Anmerkungen
- Anträge und Fragen aus den Fraktionen zum Thema Lärmaktionsplan

Durch die Ausübung des Ermessens mit Vorrang des Lärmschutzes vor den Interessen des fließenden Verkehrs wird für die Anwohner eine maximal mögliche Verbesserung der Lärmsituation sowie der Verkehrssicherheit erreicht. Durch das Ausschöpfen des Ermessensspielraums kommt es auch in den Bezirken Oferdingen, Sickenhausen, Sondelfingen und Bronnweiler zur Ausweitung von Tempo 30-Abschnitten, in denen bisher keine lärmreduzierenden Geschwindigkeitsreduktionen erfolgen sollten.

Als Grundlage für die Untersuchung des Lärmaktionsplans wurden die lärmkritischeren Nachtpegel herangezogen. Aus Gründen der Verständlichkeit für den Verkehrsteilnehmer sowie der Kontrollierbarkeit bzw. Vollstreckbarkeit für das Kontrollpersonal hat man sich verwaltungsintern verständigt, in der Regel Geschwindigkeitsbeschränkungen immer ganztags anzuordnen, auch wenn beispielsweise nur nachts die Auslösewerte überschritten werden. Auf wenigen Strecken würde die ganztägige Anordnung von Tempo 30 tagsüber zu einer Verletzung der Hilfsfristen der Feuerwehr oder Verzögerungen für die Stadtbuslinien der RSV führen. Um für die hier wohnenden Anwohner auch eine Verbesserung der Lärm- bzw. Verkehrssicherheitssituation zu erreichen, wird auf diesen Abschnitten Tempo 30 aus Lärmschutzgründen nur nachts, 22:00 – 06:00 Uhr ausgewiesen.

1. Bisherige Stellungnahme der Bezirke zum Lärmaktionsplan (Umsetzung der Pflicht)





Der Lärmaktionsplan wurde in der Version mit den Auslösewerten für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts in den 6 betroffenen Bezirksgemeinden, die gemäß der Lärmkartierung eine Lärmproblematik mit dem Erreichen bzw. der Überschreitung der Auslösewerte aufweisen, öffentlich vorgestellt, mit den Bezirksgemeinderäten diskutiert und einer Abstimmung unterzogen. Nachfolgend wird die Rückmeldung aus den Bezirksgemeinden aufgezeigt. Es wird auch dargestellt, ob die Fragen aus den Bezirken parallel oder ergänzend zum Lärmaktionsplan behandelt werden können.

Mit ■ gekennzeichnete Punkte haben keinen Bezug zum Lärmaktionsplan, werden aber außerhalb des Lärmaktionsplans weiter behandelt. Die Punkte, die im Zusammenhang mit dem Lärmaktionsplan stehen, sind ■ dargestellt

...

Betzingen (Zustimmung einstimmig 11-0-0)


Der Bezirksgemeinderat Betzingen hat dem Lärmaktionsplan einstimmig zugestimmt unter Maßgabe der Prüfung folgender Punkte:

Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung Verwaltung	Tätigkeit erledigt?
Geschwindigkeitskontrolle Hoffmann-, Olgastr., J.-Kemmler-Str. kontrollieren		durchführen	durch das Amt für öffentliche Ordnung erfolgt
Verkehrszählung Hoffmann-, Olgastr., J.-Kemmler-Str.		durchführen	durch das Amt für öffentliche Ordnung bzw. das Amt für Tiefbau, Grünflächen und Umwelt erfolgt
Durchführung von Lärm-messungen		durchführen	Messungen an 2 Messpunkten werden vom Amt für öffentliche Ordnung durchgeführt
Zeitnahe Information des Bezirksgemeinderats		durchführen	durch das Amt für öffentliche Ordnung erfolgt

Anwohner berichteten während der Vorstellung im Bezirksgemeinderat von störendem Verkehrslärm in der Julius-Kemmler-Straße. Daher war es dem Bezirksgemeinderat besonders wichtig, hier nochmals die Lärmsituation zu prüfen. Mit der nun vorgeschlagenen Lösung kann auf der Julius-Kemmler-Straße mit einer Reduktion der Geschwindigkeit auf Tempo 30 eine lärmreduzierende Wirkung von ca. 2,6 dB(A) erreicht.

Mittelstadt (Zustimmung einstimmig)




Der Bezirksgemeinderat Mittelstadt hat dem Lärmaktionsplan einstimmig zugestimmt unter Maßgabe der Prüfung folgender Punkte:

Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung	Tätigkeit
Verlängerung von Tempo 30 bis zur Neckarbrücke		Umsetzen	Anordnung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit für den kreuzenden Neckartalradweg

Die Verlängerung von Tempo 30 bis zur Neckarbrücke (ca. 70 m) wird aus Gründen der Verkehrssicherheit für den kreuzenden Neckartalradweg im Zuge des Lärmaktionsplans angeordnet.

Altenburg (Zustimmung einstimmig 10-0-0)




Der Bezirksgemeinderat Altenburg hat dem Lärmaktionsplan einstimmig zugestimmt unter Maßgabe der Prüfung folgender Punkte:

Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung	Tätigkeit
Verkehrsberuhigende Maßnahmen in Donau- und Isarstr. gemäß Karl-/ Eberhardstr.		prüfen	Maßnahmen in der Donaustraße dürfen nicht zu Lasten der Isarstr. gehen und umgekehrt
Prüfen der Lärmpegel im Bereich Donaustr. 51-76		prüfen	Tempo 30 ist bei Ausübung des Ermessens hier möglich
Sicherheitsaspekt bezogen auf Geschwindigkeit		prüfen	Amt für öffentliche Ordnung

In der Isarstraße werden die Auslösewerte von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts nicht erreicht, sie ist daher nicht Bestandteil des Lärmaktionsplans. Mit der Reduktion der Auslösewerte auf 65 bzw. 55 dB(A) wird der kurze Tempo 30-Abschnitt auf der Donaustraße nördlich der Einmündung der Isarstraße auf nahezu die gesamte Ortsdurchfahrt im Zuge der Donaustraße verlängert.

Gönningen (Ablehnung 5-5-1)






Der Bezirksgemeinderat Gönningen hat dem Lärmaktionsplan bei Stimmgleichheit abgelehnt. Vorab sollen folgende Punkte geprüft werden:

Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung	Tätigkeit / Erklärung
Überprüfung der Parkierung auf der Ortsdurchfahrt in Abstimmung mit dem Bezirksgemeinderat		prüfen	Wurde im Zuge einer Verkehrsschau in Abstimmung mit Gönningen erledigt
Ausweitung von Tempo 30 bis zum Seniorenzentrum?		ja	Wird mit Ausübung des Ermessens bei den Auslösewerten so umgesetzt
Ist Tempo 30 leiser als Tempo 40?			Ja, gemäß Berechnung und entsprechend den Messungen (siehe Seite 11 oben)

Die Themen Parkierungskonzept auf der Ortsdurchfahrt sowie die Problematik des Blitzers in der Lichtensteinstraße sind nicht Thema des Lärmaktionsplans und daher separat zu behandeln. Die Themen standen auf der Tagesordnung einer Verkehrsschau vom 12. November 2019. In Abstimmung mit Gönningen werden auf der Ortsdurchfahrt abschnittsweise Halteverbote angeordnet, die den Verkehr verflüssigen und die Lärmentwicklung aufgrund von Brems- und Anfahrgeräuschen reduzieren sollen. Damit ist die Anfrage aus Gönningen erledigt.

Rommelsbach (Ablehnung einstimmig)

Der Bezirksgemeinderat Rommelsbach hat dem Lärmaktionsplan einstimmig abgelehnt. Vorab sollen folgende Punkte geprüft werden:


Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung	Tätigkeit
Erstellung Verkehrsberuhigungskonzept mittels Workshop-Verfahren		Umsetzen	Klären der Aufgabenstellung und Durchführung durch die Verwaltung
Tempo 40 anstatt Tempo 30		Maßnahme der Luftreinhaltung	Aus rechtlichen Gründen nicht umsetzbar
Temporeduktion auf der L378 Bei der Kirche bzw. Oferdinger Straße		Nachts machbar	Mit Ausübung des Ermessens ist Tempo 30 machbar, aufgrund der Feuerwehr jedoch nur nachts.
Parkverbot auf den Durchgangsstraßen		prüfen	Nicht relevant für den Lärmaktionsplan, wird ergänzend thematisiert
In der Ermstalstr. wird T40 bis Ortsschild ausgeweitet		Maßn. der Luftreinhaltung	Ausweitung von Tempo 30 durch Ausschöpfung des Ermessens
Lkw-Routenkonzept für nächtliches Lkw-Durchfahrtsverbot		prüfen	Außerhalb des Lärmaktionsplans durch die Stadtverwaltung
Tempo 70 auf der K6720 zwischen Abfahrt Reicheneck und Ortsschild Rommelsbach		abgelehnt	Wurde durch das Amt für öffentliche Ordnung geprüft: ist nicht umsetzbar

Verkehrsberuhigungs- und Lkw-Routenkonzept sind ebenso wenig wie das gewünschte Parkverbot und die Geschwindigkeitsreduktion außerorts Gegenstand des Lärmaktionsplans. Tempo 40 aus Gründen der Luftreinhaltung ist rechtlich nicht darstellbar.

Der von Rommelsbach gewünschten Ausweitung von Tempo 30 ganztags im Hauptstraßennetz wird vollumfänglich entsprochen. Nur auf einem kurzen Abschnitt der Württemberger Straße aus Richtung Reutlingen einfahrend sowie auf dem Streckenzug Bei der Kirche – Oferdinger Straße wird Tempo 30 aufgrund der Belange der Feuerwehr nur nachts (22:00 – 06:00 Uhr) angeordnet.

Degerschlacht (Zustimmung 7-1-1)

Der Bezirksgemeinderat Degerschlacht hat dem Lärmaktionsplan zugestimmt. Folgende Fragestellung war noch zu klären:

Für den Lärmaktionsplan relevant?	ja / nein	Entscheidung	Tätigkeit / Erklärung
Erweiterung des 30er Abschnittes bis zum Zebrastreifen Leiblstraße		Umsetzen	Tempo 30 wird aus Gründen der Verkehrssicherheit bis zur Leiblstraße ausgeweitet.

Damit sind die Anmerkungen des Bezirksgemeinderats Degerschlacht berücksichtigt.

2. Temporeduzierungen auf innerörtlichen Hauptstraßen aus Gründen des Lärmschutzes

In der Anlage 1-3 ist das neue Geschwindigkeitsniveau im Hauptstraßennetz von Reutlingen dargestellt.

- Die blauen Straßenabschnitte zeigen die schon bestehenden Tempo 30-Abschnitte auf. Ein Großteil davon wurde zwischen 2011 und 2013 aus Lärmschutzgründen umgesetzt.
- Die roten Straßenabschnitte stellen Tempo 30-Strecken dar, auf denen aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet werden muss (Auslösewerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, Pflicht zur Umsetzung). Dieser Stand entspricht der Version der Vorlage 19/102/01.
- Die grün markierten Straßenabschnitte stellen Tempo 40-Strecken da, auf denen aus Gründen der Luftreinhaltung in den Jahren 2017 bzw. 2018 schon Tempo 40 angeordnet wurde (Lederstraße – Am Echazufer) auf denen im 4-streifigen Hauptstraßennetz aus Lärmschutzgründen Tempo 40 angeordnet werden muss (Auslösewerte 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts, Pflicht zur Umsetzung).
- Die orange markierten Straßenabschnitte sind neu und stellen Tempo 30-Strecken dar, auf denen der Ermessensspielraum des Kooperationserlasses des Landes ausgeschöpft werden konnte und aus Lärmschutzgründen Tempo 30 angeordnet wird (Auslösewerte 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts).

In den flächig rot markierten Bereichen kommen Bedenken der Feuerwehr bezüglich Einhaltung der Hilfsfristen zum Tragen. Hier wird Tempo 30 nur nachts (22:00-06:00 Uhr) angeordnet.

In den flächig blau markierten Bereichen kommen Bedenken der RSV bezüglich Einhaltung der Umlaufzeiten oder der Fahrplanstabilität zum Tragen. Hier wird Tempo 30 bis zur Optimierung des Betriebskonzepts der RSV nur nachts (22:00-06:00 Uhr) angeordnet, danach ganztägig.

Gegenüber heute unverändert bleiben:

- Wohngebiete – Tempo 30-Zonen
- Gewerbegebiete – Tempo 50
- B28 Ost-West-Trasse – überwiegend Tempo 60

Alternativen, wie ein flächendeckendes Tempo 40 im Hauptstraßennetz zuzüglich der Tempo 30-Abschnitte, die aus Lärmschutzgründen anzuordnen sind, lassen sich nach Abstimmungen mit dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg im Hinblick auf die Luftreinhaltung rechtlich nicht darstellen und wurden nicht weiterverfolgt. Das oben beschriebene Vorgehen wurde vorab mit dem RP Tübingen sowie dem Verkehrsministerium des Landes abgestimmt. Die Geschwindigkeitsreduktionen wirken sich auch positiv auf die Luftreinhaltung aus.

Die Ost-West-Trasse dient als Umfahrung der Innenstadt und gleichzeitig als Zubringer zum Scheibengipfeltunnel. Damit die Umfahrung attraktiv bleibt, dürfen hier die Fahrzeiten nicht verlängert werden. Daher wird hier die zulässige Geschwindigkeit von 60 km/h nicht verändert. Bisher waren neben der Innenstadt die Bezirke Mittelstadt, Altenburg, Rommelsbach, Degerschlacht, Betzingen und Altenburg von Geschwindigkeitsreduktionen betroffen. Mit der Ausübung des Ermessens kommt es auch zu geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen in Sondelfingen (Ausweisung von T30 auf die gesamte Ortsdurchfahrt), Oferdingen, Sickenhausen sowie Bronnweiler. ...

In Ohmenhausen gilt auf der gesamten Ortsdurchfahrt heute schon Tempo 30, in Reicheneck werden die Auslösewerte für lärmreduzierende Maßnahmen nicht erreicht.

3. Statistik zu Tempo 30-Abschnitte im Stadtgebiet

Nachfolgend wird der Anteil der Tempo 30-Abschnitte im Stadtgebiet bezogen auf Tempo 50 Straßen dargestellt. Gewerbegebiete oder die Ost-West-Trasse werden nicht betrachtet. Auf dem 4-streifigen Straßennetz der Innenstadt ist wie erwähnt anstatt Tempo 30 Tempo 40 vorgesehen.

Anteil Tempo 30-Abschnitte auf Ortsdurchfahrten					
	Länge OD	Be- Stand seit 2014	ab 2020 bei 70/60 dB(A)	ab 2020 bei 65/55 dB(A)	Anteil bei 65/55 dB(A)
Mittelstadt	2.440 m	-	770 m	1.070 m	44%
Reicheneck	380 m	-	-	-	0%
Oferdingen	920 m	-	-	750 m	82%
Rommelsbach	2.770 m	320 m	1.310 m	2.030 m	73%
Altenburg	1.560 m	-	120 m	640 m	41%
Sickenhausen	1.250 m	-	-	570 m	46%
Degerschlacht	2.170 m	-	430 m	430 m	20%
Betzingen	6.400 m	1.840 m	2.090 m	5.310 m	83%
Sondelfingen	2.230 m	650 m	650 m	1.750 m	78%
Ohmenhausen	1.700 m	1.600 m	1.600 m	1.600 m	94%
Gönningen	3.970 m	150 m	1.000 m	1.840 m	46%
Bronnweiler	1.910 m	-	-	900 m	47%
Gesamt Ortsteile	27.700 m	4.560 m	7.970 m	16.890 m	61%
Innenstadt	17.570 m	790 m	1.600 m	3.910 m	22%
		4 %	9 %	22%	
Gesamt Ortsdurchfahrten	45.270 m	5.350 m	9.570 m	20.800 m	46 %
		12 %	21 %	46 %	
Gesamt Vorbehaltsnetz Ortsdurchfahrten + außerorts	ca. 95 km	5.350 m	9.570 m	20.800 m	22 %
		5,6 %	10 %	22 %	

Der Anteil an Abschnitten mit Geschwindigkeitsreduzierungen T30 auf den Ortsdurchfahrten beträgt bei einer Umsetzung

- der Pflicht (Auslöse 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts) ca. 21%.
- des Ermessensspielraums ca. 46%
- (bezogen auf das klassifizierte Straßennetz (inner- und außerorts) ca. 26%)

4. Wirkung von Tempo 30/40 auf die Luftreinhaltung

Für die oben beschriebenen Temporeduktionen im Reutlinger Hauptstraßennetz wurde vom RP Tübingen eine Emissions- bzw. Immissionsberechnung in Auftrag gegeben. Die neue Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA4.1) stellt erstmals auch für Tempo 30 bzw. 40 Emissionsfaktoren dar. Ein potentiell Verlagerungspotential von Verkehren aufgrund der Geschwindigkeitsreduktionen ist in der Berechnung nicht berücksichtigt. Es ist jedoch davon auszugehen, dass das Verlagerungspotential äußerst gering ist, da die für den Verkehrsfluss entscheidende Vorfahrtberechtigung erhalten bleibt. Die Berechnung setzt voraus, dass es durch die Geschwindigkeitsreduktion zu einer merklichen Verbesserung beim Verkehrsfluss, d. h. zu weniger bzw. geringeren Brems- und Beschleunigungsvorgängen kommt.

...

Im Mittel kommt es auf den Tempo 40-Abschnitten im Zuge der 4-streifigen Karl-, Eberhard bzw. Gutenbergstraße sowie der Rommelsbacher Straße zu einer Minderung der NOx-Emission um etwa 10 %. Auf den 2-streifigen Tempo 30-Abschnitten liegt die mittlere NOx-Emissionsminderung bei 8%. Nachfolgend sind die Minderungen auf einzelnen Straßenabschnitten bezüglich der Emissionen dargestellt.

Wirkung der Maßnahme T40/30 statt T50		
Verkehrsdaten: Basis 2020		
Berücksichtigung des Tempolimits durch Änderung Verkehrssituation (T40/30 an ausgewählten Strecken)		
Berechnung auf Basis von HBEFA4.1 bei unveränderten DTV-Werten		
(Wirkung abhängig von Ausgangsverkehrssituation, Verkehrszusammensetzung, Verkehrsqualität (LOS))		
Straßenzug	Änderung Tempolimit	Änderung NOX-Emi
Eberhardstraße / Karlstraße	von 50 auf 40	-3% bis -15%
Gutenbergstraße / Rommelsbacher Straße	von 50 auf 40	-4% bis -17%
Justinus-Kerner-Straße	von 50 auf 30	-13%
Hepfstraße	von 50 auf 30	-10%
Olgastraße	von 50 auf 30	-10%
Gustav-Schwab-Straße	von 50 auf 30	-11%
Alteburgstraße	von 50 auf 30	-15%
Reutlinger Straße	von 50 auf 30	-3%
Reichenbacher Straße	von 50 auf 30	-2%
Rommelsbach	von 50 auf 30	-3%
Degerschlacht	von 50 auf 30	-4%
Mittelwert	von 50 auf 40	ca. -10%
Mittelwert	von 50 auf 30	-8%

Die Immissionsbelastungen werden ebenfalls sinken, die Minderungen werden jedoch geringer ausfallen, da nur die lokale Zusatzbelastung nicht jedoch die Hintergrundbelastung gemindert wird.

5. Abstimmung mit den Betroffenen – Rettungsdienste, Feuerwehr und RSV

Feuerwehr Reutlingen

Mit der Feuerwehr Reutlingen als Vertreter der Rettungsdienste sowie der RSV fanden Abstimmungsgespräche wegen der möglichen Beeinflussung der Eintreffzeiten der Notfallrettung und der Hilfeleistung der Feuerwehr zur Brandbekämpfung und technischen Rettung bzw. zu den Umlauf-/Pufferzeiten durch die Geschwindigkeitsreduktionen aus Lärmschutzgründen statt. Diskutiert wurden nur Straßenabschnitte, auf denen aus Lärmschutzgründen das Ermessen gemäß Kooperationserlass ausgeübt wird (Auslösewerte 65 bzw. 55 dB(A)) und abgewogen werden soll. Straßenabschnitte, auf denen eine Pflicht zur Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen besteht (Auslösewerte 70 bzw. 60 dB(A)), wurden nicht diskutiert. Entsprechend dem Kooperationserlass werden geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen dort in jedem Fall angeordnet.

Grundsätzlich können Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes, die Sonder- und Wegerechte in Anspruch nehmen (mit Blaulicht und Martinshorn fahren), das zulässige Geschwindigkeitsniveau überschreiten. Innerorts werden durch die Einsatzfahrzeuge der Feuerwehr jedoch selten höhere Geschwindigkeiten als Tempo 50 bis 60 erreicht. Die Durchschnittsgeschwindigkeit liegt in der Regel bei 40 km/h. ...

Allerdings kann es durch den Geschwindigkeitsunterschied, wenn ein schnell fahrendes Feuerwehrfahrzeug auf langsame Fahrzeuge auffährt, bereits zu messbaren Verzögerungen des Einsatzes kommen.

Eine besondere Problematik besteht darüber hinaus für die Einsatzkräfte der Freiwilligen Feuerwehrabteilungen, wenn diese im Einsatzfalle vom Wohn- oder Arbeitsort zur Feuerwache in der Hauffstraße oder zu ihren Feuerwehrhäusern in den Stadtteilen fahren müssen.

Die Erfahrungen der Feuerwehr zeigen, dass durch langsam fahrende Kfz (T30 anstatt T50) der Verkehrsfluss erheblich behindert wird, in der Regel nicht überholt werden kann und somit sich die Ausrückezeiten der Grund- und Ergänzungseinheiten erheblich verlängern. Die Eintreffzeiten/Hilfsfristen können nicht mehr eingehalten werden.

Aufgrund der Länge des Stadtgebiets kann auch die Berufsfeuerwehr die Einhaltung der Hilfsfristen von einem Standort aus nicht kompensieren; ein erfolgreicher Einsatz zur Rettung von Menschen ist daher insbesondere auch in den Stadtteilen vom schnellen Einsatz der Freiwilligen Einsatzabteilungen abhängig.

Die Problematik stellt sich am deutlichsten in der Nähe der Feuerwache in der Hauffstraße, aber auch im Nahbereich der Feuerwehrhäuser in den Stadtteilen dar. Wie erwähnt sollte deshalb Tempo 30 tagsüber auf den Haupttrouten in den Nord- bzw. Südraum möglichst wenig angewendet werden, da die Hilfsfristen für die nördlichen bzw. südlichen Stadtteile schon jetzt im Grenzbereich liegen.

RSV

Das neue Stadtbuskonzept ist seit 9. September 2019 in Betrieb. Erste Evaluierungen zeigen die erfolgreiche Einführung. Üblicherweise ist ein neues Betriebskonzept für die Buslinien etwa ½ Jahr nach Inbetriebnahme im Realbetrieb zu prüfen. Eine erste Prüfung zeigt, dass das System im Realbetrieb „auf Kante genäht ist“. Es zeigt sich, dass das Konzept aktuell zwar gut funktioniert, jedoch auch bei geringen Verzögerungen wie Tempo 30 aus dem Lärmaktionsplan sehr störungsanfällig werden kann. Baustellen, Unfälle oder Staus wirken sich gravierender aus.

Der ÖPNV wird im innerstädtischen Bereich in der Regel wenig behindert, da kurze Haltestellenabstände oder signalisierte Knotenpunkte das Erreichen einer Geschwindigkeit über Tempo 30 oft nicht zulassen. Allerdings gibt es auch Straßenabschnitte im Stadtgebiet, die bei einer Geschwindigkeitsreduktion nach Prüfung durch die RSV den Fahrplan beeinträchtigen, so dass er nicht mehr eingehalten werden kann.

Die RSV hat ihre Linien bezüglich der Auswirkung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen auf die Störungsanfälligkeit geprüft (siehe Anlage 15). In die Prüfung gingen nur Straßenabschnitte ein, auf denen es ein Ermessen zur Umsetzung der Maßnahme gibt. Auf Strecken, auf denen es eine Pflicht zur Umsetzung lärmindernder Maßnahmen gibt, wird wie schon erwähnt, in jedem Fall Tempo 30 bzw. 40 aus Lärmschutzgründen angeordnet.

Bei 10 von 23 Linien geht die RSV aufgrund kurzer Wendezeiten bzw. eines geringen Puffers davon aus, dass auch geringe Verzögerungen durch Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu einer Nichteinhaltung des Fahrplans führen und ggf. mehr Busse und zusätzliche Fahrer benötigt werden. Eine Anpassung des Fahrplans wäre sowieso nur im Zuge einer Fahrplanumstellung sinnvoll.

Daher wird auf den „Problemstrecken“ der RSV (in den Plänen flächig blau hinterlegt) zunächst nur nachts Tempo 30 eingeführt. Zwischen 22:00 und 06:00 Uhr ist die Betroffenheit bzw. die Störungsanfälligkeit geringer. Das Betriebskonzept der RSV wird in den nächsten Monaten überarbeitet und an den Realbetrieb angepasst. Nach erfolgter Überarbeitung und Anpassung der Fahrpläne wird auch auf diesen Straßenabschnitten Tempo 30 ganztags angeordnet.

...

Fazit: Das Betriebskonzept der RSV wird 6 Monate nach Einführung im Realbetrieb geprüft und überarbeitet. Mit der Optimierung des Konzepts haben die Tempo 30-Strecken aus Lärmschutzgründen keinen negativen Einfluss mehr auf den Betrieb oder mögliche Verspätungen.

Das Abstimmungsergebnis mit Feuerwehr und RSV ist in den Anlagen dargestellt.

6. Optimale bzw. „richtige“ Geschwindigkeit (Tempo 30, 40 oder 50) auf innerörtlichen Hauptstraßen

a) Tempo 30 oder 50:

In einzelnen Bezirksgemeinden gibt es Vorbehalte gegen Tempo 30 bezüglich der Auswirkungen auf Lärm- und Luftschadstoffe.

Ein Leitfaden des Umweltbundesamtes UBA erstellt durch LK Argus aus Berlin gibt dazu Auskunft. LK Argus hat für das UBA die nachfolgend aufgeführten Fragestellungen untersucht und Studien aus Berlin bzw. Schwerin sowie weiteren Städten einbezogen. Dabei wurden u. a. auch die lärmbezogenen Berechnungsmethoden mit Messungen geprüft.

Tempo 30 ist genauso laut wie Tempo 50, weil mit höherer Drehzahl gefahren wird?

Lärmmessungen in Frankfurt, Mainz, Freiburg und Zürich zeigen

- einen Rückgang des Mittelungspegels bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 um 3 bis 4 dB(A). In der Regel liegt der gemessene Rückgang der Lärmpegel mit 3 bis 4 dB(A) daher höher als der gerechnete Rückgang von ca. 2,6 dB(A)
- Der gefahrene Geschwindigkeitsrückgang beträgt nicht 20 km/h, sondern nur ca. 15 km/h
- In der Regel gibt es deutlich geringere Pegelschwankungen
- Der maximale Vorbeifahrtpegel sinkt bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 um 6 dB(A)
- Störende Einzelereignisse mit einem Maximalwert > 65 dB(A) für mindestens 1 Sekunde sanken durchschnittlich um 40%
- Bei Tempo 20 sinkt die Lärmbelastung weiter => größerer Einfluss von Reifen und Motortyp als von Drehzahlen

⇒ **Fazit: Tempo 30 ist auch gemessen leiser als Tempo 50**

Tempo 30 bewirkt höheren Luftschadstoffausstoß wegen höherer Drehzahl?

Langjährige Lärmmessungen an Berliner Hauptverkehrsstraßen über 3 Jahre zeigen, dass sich die Luftschadstoffe NO₂, PM₁₀ sowie elementarer Kohlenstoff bei Tempo 30 anstatt Tempo 50 wie folgt entwickeln:

Schadstoffkonzentrationen: NO₂ – 6-12 µg/m³ PM₁₀ – 2 µg/m³ elem. C – 0,3-0,8 µg/m³
lokaler Verkehrsbeitrag: NO₂ –28% PM₁₀ –10%

Diese Untersuchung bestätigt die Schadstoffberechnungen der Stadt Reutlingen für die Tempo 30-Abschnitte aus Lärmschutzgründen von 2014 sowie aktuelle Berechnungen für die Tempo 30 bzw. Tempo 40-Strecken in Reutlingen (siehe Kapitel 4). Auf allen in Reutlingen untersuchten Straßenabschnitten in Ohmenhausen, Betzingen, Sondelfingen und Rommelbach sowie der Tübinger Straße führte Tempo 30 gegenüber Tempo 50 zu einer rechnerischen Reduktion der Schadstoffe. Entscheidend für den Schadstoffausstoß ist der Verkehrsfluss. Verbesserungen bezüglich Luftschadstoffausstoß durch eine Maßnahme werden jedoch nur dann erreicht, wenn sich der Verkehrsfluss nicht verschlechtert.

⇒ **Fazit: Bei Tempo 30 in der Regel geringerer Schadstoffausstoß als bei Tempo 50**

...

Tempo 30 verursacht Staus und längere Fahrzeiten?

Ein kontinuierlicher Verkehrsfluss ist wichtiger für die Leistungsfähigkeit einer Straße als die zulässige Höchstgeschwindigkeit. Die zulässige Sättigungsverkehrsstärke pro Fahrstreifen liegt bei rund 2.000 Kfz/h und ist abhängig von der Fahrzeugfolgezeit von 1,8 Sekunden und weniger von der Geschwindigkeit. Gleichmäßige Verkehrsströme auf niedrigem, aber homogenem Niveau sind positiver als eine höhere zulässige Fahrgeschwindigkeit mit mehr Stopps. Der rechnerische Zeitverlust von rund 5 Sekunden je 100 m reduziert sich in der Realität auf 4 bis 0 Sekunden, da sich bei Tempo 50 Störungen des Verkehrsflusses wie Ampeln, Parkvorgänge, Radverkehr oder Bushaltestellen auf der Fahrbahn stärker auswirken als bei Tempo 30. Bei geringeren Geschwindigkeiten bzw. einer geringeren Spannweite der gefahrenen Geschwindigkeiten lässt sich eine konstantere Fahrweise erreichen. Grüne Wellen sind anzupassen.

Reisezeitverlust bei Tempo 30 (Untersuchung aus Berlin)?

- 0 – 4 Sekunden (rechnerisch 5 Sek.)/100 m in Abhängigkeit von äußeren Störungen, kaum relevant
- keine Verluste, wenn durch Tempo 30 ein gleichmäßigerer Verkehrsfluss erreicht wird und Störungen reduziert werden können
- keine Verlagerung in Wohngebiete, da Hauptstraße vorfahrtsberechtigt

Tempo 30 Auswirkungen auf Verkehrssicherheit (Vorher-Nachher Untersuchung aus Schwerin)?

- Unfälle gesamt – 50% Unfälle mit Verletzte – 64% Unfälle mit Getöteten 1 => 0
- Liegt insbesondere an der Halbierung des Anhaltewegs (ca. 28 m => knapp 14 m)

Tempo 30 wird sowieso nicht eingehalten?

- Mehrheit überschreitet Tempo 30, aber hohe Geschwindigkeiten sinken
- Signifikante Geschwindigkeitssenkung bei Einrichtung von Tempo 30 trotz häufiger Überschreitung (von 49 - 44 auf 33 - 28 km/h)
- Je länger Tempo 30 besteht, umso besser wird die Geschwindigkeit eingehalten



Tempo 30 für Anwohner?

- Überwiegend positiv, insbesondere für Personen, die an einem Tempo 30-Abschnitt wohnen

Fazit:

Tempo 30-Regelungen an Hauptverkehrsstraßen haben überwiegend positive Auswirkungen. Es gibt Gewinne bei der Verkehrssicherheit sowie den Lärm- und Luftschadstoffen sowie der Aufenthaltsqualität. Die Gewinne der Verkehrssicherheit beziehen sich auf alle Verkehrsteilnehmer, also auch auf Fußgänger und Fahrradfahrer.

...

Tempo 30 oder 40:

Warum wird auf den 4-streifigen Innenstadtstraßen Tempo 40 ausgewiesen?

Der Schadstoffausstoß bzw. die Luftreinhaltung werden maßgebend vom Verkehrsfluss beeinflusst. Es gibt mehrere Einflussfaktoren auf den innerörtlichen Verkehrsfluss. Dieser wird insbesondere durch Störungen wie Einmündungen/Kreuzungen, private Grundstückszufahrten, bevorrechtigte oder nicht bevorrechtigte Radfahrer-/Fußgängerquerungen, parallele Rad- bzw. Fußgängerführungen, Schwerverkehrsanteil, etc. beeinflusst. Eine „grüne Welle“ bzw. Bevorrechtigung an Knotenpunkten beeinflusst den Verkehrsfluss positiv. Insbesondere ein- und ausparkende Fahrzeuge am Straßenrand und ggf. ÖPNV-Haltestellen auf der Fahrbahn verschlechtern den Verkehrsfluss erheblich.

Aufgrund der oben genannten Einflussfaktoren lässt sich die „optimale“ Geschwindigkeit im Straßennetz modellmäßig nur sehr schwer darstellen. Es gibt eine Untersuchung des Schweizerischen Städteverbandes zum Thema Einflussgrößen für die Bestimmung der optimalen Geschwindigkeit auf Hauptverkehrsstraßen innerorts. Als Ergebnis der Schweizer Untersuchung bleibt festzuhalten, dass auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen, auf denen der Verkehrsfluss beispielsweise durch Kreuzungen oder Bushaltestellen bzw. Parkern am Fahrbahnrand „gestört“ wird, die maximale Leistungsfähigkeit durchschnittlich bei etwa 35 km/h, d. h. zwischen 30 und 40 km/h liegt. Bei Straßen mit gutem Verkehrsfluss bzw. wenig Störungen sollte aus Gründen der Luftreinhaltung die optimale Geschwindigkeit eher bei 40 km/h liegen.

Das 4-streifige Straßennetz in der Innenstadt ist leistungsfähiger bzw. weniger störungsanfällig als das 2-streifige Straßennetz. Es ist in die verkehrsadaptive Netzsteuerung der Stadt eingebunden. Daher ist davon auszugehen, dass die maximale Leistungsfähigkeit bzw. der optimale Verkehrsfluss eher bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 40 km/h erreicht wird.

Ein Grund ist auch der, dass zum nachrangigen Tempo 30-Wohnstraßennetz noch einen Geschwindigkeitsunterschied beibehalten werden soll. Dadurch sind Verdrängungseffekte von den Hauptstraßen in die Wohnstraßen nicht zu befürchten. Im Zuge der Luftreinhaltung wurde für die Lederstraße als „optimale“ Geschwindigkeit Tempo 40 festgestellt und entsprechend angeordnet.

Die Karl- bzw. Eberhardstraße haben eine ähnliche Charakteristik wie die Lederstraße. Sie sind 4-streifig mit Mischverkehr (straßenbegleitender Rad- und Fußgängerverkehr).

Mit Tempo 40 wird der Bedeutung des Hauptstraßennetzes in der Reutlinger Innenstadt Rechnung getragen. Im Havariefall im Scheibengipfeltunnel oder bei einer Tunnelreinigung bzw. –sanierung nimmt das Hauptstraßennetz auch den überörtlichen Durchgangsverkehr auf.

Auf dem 4-streifigen innerstädtischen Hauptstraßennetz verkehren zahlreiche Buslinien. Durch Tempo 40 wird gegenüber Tempo 30 eine mögliche Behinderung der RSV-Busse sehr stark reduziert.

7. Umgebungslärm IED-Gewerbe- und Industrieanlagen (Zuständigkeit Stadt)

Die vom RP Tübingen benannten und zu berücksichtigenden 7 Anlagen liegen in den Reutlinger Gewerbegebieten und betreffen u. a. die Rohstoffverwertung, die Textilchemie, Abfallbeseitigung, sowie Anlagen der Versorgung der FairNetz GmbH. Die lärmrelevanten Betriebe wurden in die Untersuchung einbezogen.

	L _{DEN}	L _{Night}
➤ 55 dB(A)	28	17
➤ 65 dB(A)	2	0
➤ 70 dB(A)	-	-
➤ 75 dB(A)	-	-

Tabelle 3: Betroffene Einwohner durch Gewerbe- und Industrielärm für IED-Anlagen ...

Vom Gewerbelärm ist das Gewerbegebiet Sondelfinger Straße und in geringerem Umfang das Gewerbegebiet an der Hauffstraße betroffen. Im Vergleich zum Straßenlärm gibt es in Reutlingen kaum Betroffene durch den Umgebungslärm ausgehend von IED-Gewerbe- und Industrieanlagen. Weitere Aktionen sind nicht erforderlich.

8. Umgebungslärm Schiene (Zuständigkeit Eisenbahnbundesamt)

Das Stadtgebiet von Reutlingen ist seit 2014 in der zweiten Stufe der Lärmkartierung an Hauptei-senbahnstrecken, die eine Zugfrequenz von mehr als 30.000 Zügen im Jahr aufweisen, enthalten. Die Zuständigkeit für die Lärmkartierung liegt beim Eisenbahnbundesamt EBA, seit 2015 auch die Zuständigkeit bei der Lärmaktionsplanung.

Die Ergebnisse der Lärmkartierung des Schienenlärms wurden vom EBA im Januar 2018 auf der Homepage veröffentlicht. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung fand vom 24. Januar bis zum 7. März 2018 statt. Die Reutlinger Bürger wurden in einer Pressemitteilung auf die Öffentlichkeitsbeteiligung hingewiesen. Die Ergebnisse der Lärmkartierung des EBA mit einer Analyse der Be-troffenheit der Reutlinger Bürger wurden nachrichtlich übernommen.

Auswirkungen auf Reutlingen

Für den durch Reutlingen führenden Schienenabschnitt gibt es aus dem Lärmsanierungspro-gramm der Bahn keine Bereiche, auf denen Sanierungsmaßnahmen geplant sind. Eine künftige Reduktion des Schienenlärms wird daher auf dem Streckenabschnitt in Reutlingen nicht durch Maßnahmen wie Lärmschutzwände, sondern durch eine Reduktion der Emissionen des Wagen-materials wie die Umrüstung lauter Züge auf Flüsterbremsen bzw. die Umrüstung von Güterwagen auf leise Technik erzielt.

9. Öffentlichkeitsbeteiligung

Einen großen Schwerpunkt bei der Erstellung des Lärmaktionsplans stellt die Beteiligung der Öf-fentlichkeit dar. Damit erhält sie die Möglichkeit, an der Ausarbeitung der Lärmaktionspläne mitzu-wirken. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind zu berücksichtigen. Die Lärmkartierung wurde im No-vember 2018 rund fünf Wochen öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus wurde der Entwurf ins Inter-net gestellt sowie eine Presseinformationsveranstaltung unter Beteiligung der lokalen Zeitungen sowie von rtf1 durchgeführt.

Die Bevölkerung hat die Gelegenheit, sich in einer angemessenen Form zu äußern, auch sehr stark genutzt. Mehr als 250 Anmerkungen bzw. Rückmeldungen gingen ein, die im weiteren Ver-lauf auch berücksichtigt wurden. Vor 10 Jahren lag die Anzahl der Rückmeldungen bei 50.

Viele Anmerkungen wie zu schnelles Fahren, zu laute Motoren, Sicherheitsbedenken zur Straßen-raumgestaltung, schlechte Fahrbahnoberflächen, etc. bezogen sich auf Punkte, die nicht die Lärmaktionsplanung betreffen. Diese werden an die jeweils zuständigen Ämter zur Kenntnis bzw. zur Bearbeitung weitergegeben.

Darüber hinaus können Wünsche aus der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht umgesetzt werden, wenn die relevanten Auslösekriterien für geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen unterschritten sind.

10. Fazit und weiteres Vorgehen im Lärmaktionsplan und Kosten

In den Ortsteilen wird auf den lärmkritischen 2-streifigen Straßenabschnitten die zulässige Ge-schwindigkeit von 50 auf 30 km/h gesenkt.

In der Innenstadt wird auf dem lärmrelevanten, 4-streifigen Hauptverkehrsstraßennetz die Ge-schwindigkeit von 50 auf 40 km/h gesenkt.

...

Auf der Ost-West-Trasse wird das Geschwindigkeitsniveau Tempo 60 nicht verändert. Die Ost-West-Trasse ist ein wichtiger Bestandteil der Umfahrung der Innenstadt und Zubringer zum Scheibengipfeltunnel.

Die Maßnahmen, für die es gemäß Kooperationserlass eine Pflicht zur Umsetzung gibt sowie Maßnahmen, die im Ermessensbereich liegen, aber von Feuerwehr und RSV als unkritisch beurteilt werden, werden nach der Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan zeitnah umgesetzt.

Maßnahmen, die im Ermessensbereich liegen, aber von Feuerwehr als kritisch beurteilt werden, da sie die Hilfsfristen weiter verschlechtern, werden ausschließlich nachts zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (Ruhezeit) umgesetzt.

Maßnahmen, die den Fahrplan der RSV betreffen, werden wie erwähnt zeitnah nachts angeordnet. Nach Optimierung des Betriebskonzepts wird der Zeitraum der Tempo 30-Ausweisung auf den gesamten Tag, d. h. 00:00 – 24:00 Uhr ausgeweitet. Maßnahmen, die den Fahrplan der RSV betreffen, können sowieso sinnvollerweise erst mit dem Fahrplanwechsel umgesetzt werden, so dass hier noch eine Zeit zur Prüfung bleibt.

Für das Anbringen der Beschilderung „Tempo 30 bzw. 40“ und „Lärmschutz“ werden Kosten von ca. 150.000 € kalkuliert, die aus dem Haushalt von 66 gedeckt werden.

11. Behandlung von Anträgen aus dem Gremium

Folgende Anfragen aus den Sitzungen des BVUA und GR werden beantwortet und sind damit erledigt.

Änderungsantrag der Fraktion die Grünen und Unabhängigen vom 18. Oktober 2019 zum Beschluss des Lärmaktionsplans 2. Fortschreibung 2017-2019 (GR-Drs. 19/102/01)

Senkung der Auslösewerte auf 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts (GR-Drs. 19/005/109)

Die Verwaltung hat dem Antrag modifiziert unter Berücksichtigung der Belange der Feuerwehr Reutlingen sowie der RSV entsprochen. Mit dem reduzierten Geschwindigkeitsniveau wird für die Anwohner am Hauptstraßennetz das maximal mögliche in Bezug auf Lärmschutz und Verkehrssicherheit erreicht. Auch bezüglich der Luftreinhaltung sind Schadstoffreduktionen zu erwarten.

Damit ist der Antrag GR-Drs. 19/005/109 der Grünen und Unabhängigen erledigt.

Antrag der Fraktion die Grünen und Unabhängigen vom 23. September 2019 zum Beschluss des Lärmaktionsplans 2. Fortschreibung 2017-2019 (GR-Drs. 19/102/01), Aufnahme der Justinus-Kerner-Straße in die Tempo 30 Regelung (GR-Drs. 19/005/081)

Im Zuge des Lärmaktionsplans ist es – da das Ermessen des Kooperationserlasses so weit wie möglich ausgeschöpft wird und die Auslösewerte für lärmreduzierende Maßnahmen auf 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts reduziert werden – möglich, auf einem ca. 450 m langen Abschnitt der Justinus-Kerner-Straße zwischen Am Schieferbuckel und Gebäude 116 die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu reduzieren.

Damit ist der Antrag GR-Drs. 19/005/081 der Grünen und Unabhängigen erledigt.

BVUA 11. Juli 2019 - Top 4

Herrn Stadtrat Prof. Dr. Straub merkt an, dass er im Vortrag die Janusz-Korczak-Straße bezüglich der Lärmproblematik durch die Bahn vermisst habe.

Für das Thema Lärmaktionsplan für die Schiene ist das Eisenbahnbundesamt zuständig. Das Thema wurde am 20. September 2018 im Bau-, Verkehrs- und Umweltausschuss nachrichtlich ausführlich behandelt und die Lärmauswirkungen der Bahn, basierend auf dem Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes, dargestellt.

...

Wird an einer bestehenden Bahnstrecke wie im Fall Janusz-Korczak-Straße ein Wohngebiet entwickelt, ist nicht die Deutsche Bahn, sondern der Entwickler für den Lärmschutz für das neue Wohngebiet zuständig. Er hat ein Lärmgutachten, basierend auf den Schienenlärm, zu erstellen und den erforderlichen Lärmschutz – wie im Bebauungsplan vorgegeben – umzusetzen. Der Entwickler hat den Lärmschutz wie im Bebauungsplan vorgegeben umgesetzt. Die Stadt hat keinen Einfluss auf die Fahrgeschwindigkeit der Züge. Durch die Geschwindigkeitsreduktion auf der Konrad-Adenauer-Straße von 60 auf 50 km/h aus Gründen der Luftreinhaltung (wurde schon umgesetzt) und von 50 auf 40 km/h aus Lärmschutzgründen verbessert sich die Situation für die angrenzenden Gebäude.

Gemeinderat 23. Mai 2019 – Top 1.3

Anfrage Herr Dr. Stefan Oberhoff, Bürgerinitiative „Keine Dietwegtrasse“ - Lärmkartierung aufgrund einer Verkehrsprognose, nicht auf Basis der EU-Richtlinien und Öffentlichkeitsbeteiligung

In der Regel basiert die Lärmkartierung auf Zählwerten. Die Lärmkartierung war gemäß den Vorgaben der EU-Umgebungsärmrichtlinie bis spätestens Sommer 2017, also vor Inbetriebnahme des Scheibengipfeltunnels, abzuschließen. Wir haben uns mit dem Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg abgestimmt, die Auswirkungen des Scheibengipfeltunnels mit zu berücksichtigen und daher eine Verkehrsprognose unter Berücksichtigung des Scheibengipfeltunnels zu verwenden. Der Verschiebung der Lärmkartierung um ein Jahr wurde nicht zugestimmt.

Auf Grundlage der Prognose wurde die Kartierung ausgeführt und Maßnahmen erarbeitet. Bei der nachfolgenden Lärmaktionsplanung im Jahr 2018 wurden die erarbeiteten Maßnahmen mit aktuellen Zählwerten hinterlegt, die die Grundlage für die weitere Untersuchung bildeten. Der Lärmaktionsplan wird alle fünf Jahre aktualisiert. Bei den künftigen Untersuchungen werden wieder die aktuellen Zählwerte zugrunde gelegt.

gez.

Ulrike Hotz

Anlagen:

1. Darstellung der verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus im Stadtgebiet ausgelöst durch die Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen (Reutlingen Nordraum)
2. Darstellung der verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus im Stadtgebiet ausgelöst durch die Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen (Reutlingen Mitte)
3. Darstellung der verschiedenen Geschwindigkeitsniveaus im Stadtgebiet ausgelöst durch die Umsetzung lärmreduzierender Maßnahmen (Reutlingen Südraum)
4. Tempo 30-Abschnitte in Mittelstadt
5. Tempo 30-Abschnitte in Oferdingen
6. Tempo 30-Abschnitte in Altenburg
7. Tempo 30-Abschnitte in Rommelsbach
8. Tempo 30-Abschnitte in Sickenhausen
9. Tempo 30-Abschnitte in Degerschlacht
10. Tempo 30-Abschnitte in Sondelfingen
11. Tempo 30-Abschnitte in Betzingen
12. Tempo 30-Abschnitte in Bronnweiler
13. Tempo 30-Abschnitte in Gönningen
14. Tempo 30-Abschnitte in der Reutlinger Innenstadt
15. Problematik der RSV-Linien mit Tempo 30