

Sitzungsvorlage

Gremium: Ausschuss für Umwelt und Technik
Am: 07.07.2020

Betreff:

Hierarchisches Verkehrsnetz - Fortschreibung in Zusammenhang mit der
Lärmaktionsplanung

Anlage(n):

Mitzeichnung

Anlage 1: Bericht Modus Consult Juni 2020 mit Plandarstellungen

Anlage 2a: Systematische Darstellung „Hierarchisches Verkehrsnetz Tempo 40“

Anlage 2b: Systematische Darstellung „Lärmaktionsplan Tempo 30“

Beschlussvorschlag:

1. Dem in der Vorlage dargestellten „Hierarchischen Verkehrsnetz Tempo 40“ wird zugestimmt.
2. Die Umsetzung der in der Vorlage aufgeführten Geschwindigkeitsreduzierungen entsprechend der Anlage 2 wird zur Kenntnis genommen.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Ausschuss für Umwelt und Technik	Vorberatung	öffentlich	07.07.2020	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	16.07.2020	

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:

HHJ	Produkt	Bezeichnung
2020	I 54100192	Lärmaktionsplan

Sachkonto	Bezeichnung	Erläuterung	Plan	Betrag
7872000			-	87.000,-

Deckungsvorschlag:

Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Ausgangssituation:

Auf der Grundlage EU-weiter gesetzlicher Anforderungen hat die Stadt Kornwestheim im Jahr 2016 einen Lärmaktionsplan (LAP) ausgearbeitet. Der LAP wurde am 26.01.2017 durch den Gemeinderat beschlossen (Vorlage 2/2017). Im LAP enthalten sind Vorschläge, mit welchen Maßnahmen an den am meisten betroffenen Bereichen die Lärmemissionen reduziert werden können. So wurde vorgeschlagen, entlang der Straßenzüge

- Lange Straße / Pfarrer-Hahn-Straße (K1691)
- Aldinger Straße (K1691)
- Stammheimer Straße (L1143)
- Jakob- / Holzgrundstraße (L1143)
- Ludwigsburger Straße (L1143)
- Lindenstraße
- Zeppelinstraße

die zulässige Höchstgeschwindigkeit von heute 50 km/h auf künftig 30 km/h zu reduzieren, um so die Lärmemissionen um ca. 2-3 dBA zu reduzieren (s. Plandarstellung Anlage 2b).

Mit dieser Maßnahme können die im Bestand vorhandenen Überschreitungen von Werten tags maximal 65 dBA und nachts maximal 55 dBA zwar nicht gänzlich ausgeräumt, die Anzahl der Betroffenen aber deutlich reduziert werden.

Im Vorfeld der Umsetzung war die Zustimmung des Regierungspräsidiums einzuholen, ein entsprechender Antrag wurde eingereicht.

Als Reaktion auf den Antrag auf Zustimmung zu den oben genannten Maßnahmen fand Mitte des Jahres 2018 ein Termin zwischen Vertretern des Regierungspräsidiums Stuttgart und der Stadtverwaltung statt.

Vom Regierungspräsidium vorgeschlagen wurde, anstelle einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h für die Hauptverkehrsachsen/-beziehungen der Nord-Süd-Richtung und Ost-West-Richtung eine Reduktion auf 40 km/h in Betracht zu ziehen. Begründet wurde der Vorschlag insbesondere mit der dadurch gewonnenen Stetigkeit des Verkehrs, der damit verbundenen Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer und der Verkehrsbedeutung der Straßen für das Gesamtnetz.

Die Verwaltung hat diesen Vorschlag geprüft und im Sinne eines ganzheitlichen Verkehrskonzepts weiterentwickelt. Grundlage dabei ist das in den 90er Jahren eingeführte sogenannte „Hierarchische Verkehrsnetz“ mit seiner Differenzierung in Hauptachsen und den Bereichen mit Tempo 30-Zonenregelung. Ausgehend von einem Straßennetz mit einer Gesamtlänge von rd. 85km (ohne Wirtschaftswege) sind aktuell auf rd. 30% der Straßen Höchstgeschwindigkeiten von 50 km/h zulässig. Auf rd. 70% des Streckennetzes gilt ordnungsrechtlich eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 30 km/h (Zonenregelung, Einzelanordnungen) oder geringer (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Spielstraßen).

Um wie beim LAP vorgeschlagen, ein Stückwerk aus abschnittswisen temporeduzierten Straßenbereichen und Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h zu vermeiden, wurde das Büro Modus Consult mit der Ausarbeitung einer Untersuchung zur Wirkung der Einführung von Tempo 40 auf dem gesamten innerörtlichen und vorwiegend wohnwirtschaftlich geprägten Hauptstreckennetz beauftragt. Die vergleichende Gegenüberstellung der Varianten „Tempo 30“ und „Tempo 40“ ist der Vorlage beigelegt.

Von Änderungen nicht betroffen sind dabei die Bereiche, die heute bereits Bestandteil von Tempo 30 / Tempo 20 – Zonenregelungen sind oder für die Einzelanordnungen mit zulässigen Höchstgeschwindigkeiten kleiner 50 km/h gelten. Ebenfalls nicht Bestandteil etwaiger Änderungen sind Zufahrtsstrecken zu Bereichen mit gewerblicher Nutzung oder innere Erschließungsstraßen von Gewerbegebieten.

Das Ergebnis der Untersuchung wird von Vertretern des Büros Modus Consult, Karlsruhe, in der Sitzung vorgestellt.

„Hierarchisches Verkehrsnetz Tempo 40“ – Konzeption:

Das in Anlage 2a dargestellte Konzept sieht vor,

- für die L1143 in ihrem Verlauf durch Kornwestheim beginnend in der Stammheimer Straße, am Ortseingang im Süden auf Höhe der Kreidler Straße über den „Alten Markt“, die Jakobstraße und weiter die Ludwigsburger Straße bis zum Ortsausgang im Norden auf Höhe der Pflugfelder Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit künftig auf 40 km/h festzulegen. Ausnahme hiervon bildet der Vorbereich des Bahnhofs (Westseite) mit der Fernbushaltestelle, in der aus Gründen der Verkehrssicherheit im Bestand Tempo 30 angeordnet wurde
- für die K1691 Lange Straße – Pf.-Hahn-Straße – Aldinger Straße (West, bis zur B27) aufgrund der für den Alten Ortskern typischen beengten platzräumlichen Verhältnisse und den in diesem Bereich hohen Lärmpegelwerten die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen (entspricht Vorschlag LAP)
- auf der Lindenbrücke, der Lindenstraße, der Zeppelinstraße, der Hornberg- und L.-Herr-Straße sowie der Th.-Heuss-Straße die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h anzuordnen
- auch die Stuttgarter Straße, beginnend am Ortseingang Süd, bis zum Bereich der „Wette“ einzubeziehen und Tempo 40 anzuordnen
- entlang des Straßenzugs der Eastleighstraße ab dem Alten Markt bis zum Knotenpunkt mit der Lindenstraße Tempo 40 festzulegen; Ausnahme bildet der Bereich des Busbahnhofs zwischen Karl- und Johannesstraße, für den aus Gründen der Verkehrssicherheit (intensiver Fußgänger-Querungsverkehr, beeinträchtigte Sichtverhältnisse) 20 km/h angeordnet werden soll
- im Bereich der Solitudeallee zwischen Domertalstraße und Markungsgrenze bis Ludwigsburg eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h anzuordnen (Tempo 30 besteht hier entlang der Solitudeallee auf Ludwigsburger Markung sowie in einem ersten Teilabschnitt des Römerhügelwegs)

Wirkung der Geschwindigkeitsreduzierung „Hierarchisches Verkehrsnetz Tempo 40“ und „Umsetzung LAP“:

Auf der Basis des in Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept (MoKo) 2030 erarbeiteten Verkehrsmodells vergleicht die Untersuchung die beiden Konzepte hinsichtlich ihrer Entlastungs- und Verlagerungswirkungen auf den Kfz- und Lkw-Verkehr.

In beiden Fällen erfolgt eine deutliche Verdrängung des Verkehrs auf das überörtliche Straßennetz der B27 und der B27a. Mehrbelastungen im innerstädtischen Netz entstehen bei beiden Varianten vorwiegend auf der Zeppelin- und Pflugfelder Straße.

Weiter untersucht und bewertet werden die Fahrzeitverluste des ÖPNV bei Umsetzung der Konzepte. Die rechnerischen Fahrzeitverlängerungen liegen bei beiden Varianten für fast alle Linien über der sogenannten „Relevanzgrenze“ von 30 Sekunden. Die Linie 412 verzeichnet bei Tempo 30 mit einer Fahrzeitverlängerung von 113 Sekunden (88 Sekunden bei Tempo 40) die größten Verluste. Die Fa. LVL Jäger spricht sich in einer Stellungnahme klar für die Tempo 40 – Regelung aus, da die Auswirkungen auf die Linienwege als geringer gravierend bewertet werden.

Bezüglich der Leistungsfähigkeit unterscheiden sich beide Varianten nicht, da grundsätzlich die Faktoren Anzahl querender Fußgänger, Parkvorgänge, Bushalte, eine deutlich größere Wirkung entfalten als die zulässige Geschwindigkeit. Weder bei Tempo 30 noch bei Tempo 40 sind entsprechende Einschränkungen der Leistungsfähigkeit zu erwarten.

Für die Sicherheit des Fuß- und Radverkehrs verspricht eine Tempo 30-Lösung natürlich eine bessere Wirkung als die Umsetzung von Tempo 40. Insbesondere die Reduktion von Bremswegelängen bedeuten einen klaren Sicherheitszugewinn für den nicht-motorisierten Verkehr. Bei Tempo 30 kann nach dem geltenden Regelwerk auf die Anlage separater Radverkehrsanlagen (Radweg, Radfahrstreifen, etc) verzichtet werden. Bei Tempo 40 sollte in Abhängigkeit von der Verkehrsbelastung sowie dem Lkw-Anteil das Vorsehen einer separaten Radverkehrsanlage geprüft werden.

Hinsichtlich der Akzeptanz durch den Verkehrsteilnehmer besteht bei Tempo 30 – Lösungen regelmässig deutlich eher die Notwendigkeit der Umsetzung baulicher Maßnahmen im Straßenraum als bei Tempo 40, eine zwingende gesetzliche Vorgabe gibt es aber nicht.

Umsetzung des „Hierarchischen Verkehrsnetz Tempo 40“ – Rechtliche Grundlagen:

Der § 45 Abs. 1b Satz 1 Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung geeigneter Maßnahmen im Einvernehmen mit der Gemeinde mit dem Ziel einer geordneten städtebaulichen Entwicklung. Die Kommunen haben einen Anspruch darauf, dass die Verkehrsbehörden von dieser Ermächtigung ermessensfehlerfreien Gebrauch machen.

Voraussetzung für die Anordnung von Maßnahmen zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung ist ein vom zuständigen Organ der Gemeinde beschlossenes „städtebauliches Verkehrskonzept“, das hinreichend konkret die verkehrlichen Planungen in einem bestimmten räumlichen Bereich darstellt. Bei der Ermessensausübung im Rahmen der Lärmaktionsplanung ist besonders zu berücksichtigen, dass nach der Lärmwirkungsforschung Werte ab 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht im gesundheitskritischen Bereich liegen.

Auch der neue Kooperationserlass Lärmaktionsplanung sieht vor, dass als Ergebnis einer Abwägung, Maßnahmen mit einer geringeren Lärminderung als 3 dB(A) ebenfalls in Betracht kommen. So ist als Ergebnis einer Abwägung auch weiterhin eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h trotz geringerer Lärminderung möglich.

Auf Nachfrage bestätigte das Regierungspräsidium Stuttgart am 29.10.2018, dass die abgegebene Stellungnahme und das damit verbundene vorgeschlagene Vorgehen, auch unter den Gesichtspunkten des Urteils und des neuen Kooperationserlasses des Verkehrsministeriums aufrechterhalten bleiben. Aus Sicht der Fachaufsichtsbehörde ist bei einer sorgfältigen Ermessensausübung weiterhin die Möglichkeit zu Tempo 40 gegeben.

Nur bei Tempo 40 sei eine flächendeckende Reduzierung im Hinblick auf Lückenschließung, der Stetigkeit des Verkehrs und der Akzeptanz durch die Verkehrsteilnehmer mit den Vorschriften der Straßenverkehrsordnung vereinbar. Eine durchgehende Reduzierung auf Tempo 30 könne man rechtlich nicht mittragen.

Im Hinblick auf den hohen Beschilderungsaufwand wurde das Regierungspräsidium Stuttgart angefragt, ob die Möglichkeit besteht, anstelle von Einzelanordnung Tempo 40 eine Zonenregelung an den Stadteingängen vorzunehmen. Nach Auskunft der Aufsichtsbehörde sei dieses Thema bereits mit dem Verkehrsministerium abgeklärt worden, die Straßenverkehrsordnung sehe eine Tempo 40-Zone nicht vor. Es müsse zwingend eine Einzelanordnung mit der damit verbundenen Beschilderung vorgenommen werden.

Vor Umsetzung des Verkehrskonzeptes ist das Regierungspräsidium nochmals zu hören. Vorausgesetzt wird ein durch den Gemeinderat beschlossenes Verkehrskonzept, welches im Zusammenspiel mit dem Lärmaktionsplan die rechtlichen Grundlagen für die verkehrsrechtlichen Anordnungen schafft.

Fazit:

Aus Sicht der Verwaltung stellt das „Hierarchische Verkehrsnetz Tempo 40“ eine sehr konsequente Weiterentwicklung des bestehenden Verkehrssystems in Kornwestheim dar und wird entsprechend zur Umsetzung empfohlen.

Die Variante bietet einen deutlichen Mehrwert. So profitieren nicht nur einzelne Bereiche von einer Temporeduktion sondern wird das Geschwindigkeitsniveau entsprechend gesamtstädtisch reduziert. Selbst wenn sich die Verkehrsverlagerungen gemäß Verkehrsmodell im Vergleich der Varianten „LAP“ und „Tempo 40“ rechnerisch nur marginal unterscheiden und für beide Varianten als unproblematisch bewertet werden, kann aus Sicht der Verwaltung doch davon ausgegangen werden, dass mit Umsetzung der Regelung „Tempo 40“ Hauptachsen definiert bleiben („Bündelungsfunktion“) und vom Kfz-Verkehr auch als solche genutzt werden. Weiter verspricht „Tempo 40“ u.a. auch eine entsprechend stadtweite und nicht nur in einzelnen Teilbereichen verbesserte Integration des Radverkehrs im Fahrbahnbereich und damit verbunden die Steigerung der Attraktivität des Verkehrsmittels „Rad“.

Was die Lärmemissionen betrifft führt die Einführung von 40 km/h „nur“ zu einer Reduktion der Lärmpegel um ca. 1,5 dBA. Dennoch können auch bei dieser Variante die im LAP ermittelten Betroffenheiten tagsüber bereits deutlich reduziert werden. Demgegenüber steht die Erkenntnis, dass bei der Umsetzung von Tempo 30 gemäß LAP die Anzahl der Betroffenheiten entlang der einzelnen Straßenabschnitte stärker reduziert werden kann als bei Tempo 40. Allerdings verbleiben auch bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h noch zahlreiche Einheiten über den Werten von 70dBA (tags) und 60 dBA (nachts).

In das Abwägungsergebnis eingeflossen sind die Untersuchungen des Büros Modus Consult und die schalltechnischen Untersuchungen des Büros BS Ingenieure. Es erfolgte eine Bewertung der Verdrängungseffekte, der Auswirkungen auf den ÖPNV, auf den Fuß- und Radverkehr und der Belange des fließenden Verkehrs. Durch das durchgehende Netz mit Tempo 40 ergibt sich ein deutlicher Mehrwert für den gesamtstädtischen Verkehrsfluss, eine Stetigkeit und höhere Akzeptanz als bei abschnittswisen Reduzierungen auf Tempo 30. Während die Reduzierung der Lärmwerte in den 2016 festgestellten betroffenen Straßenzügen zwar geringer ausfällt, profitieren deutlich mehr Anwohner des Hauptstraßennetzes von der Beruhigung, wie zum Beispiel in der Zeppelinstraße, Stammheimer Straße oder Stuttgarter Straße.

Im Bereich Lange Straße und Pfarrer-Hahn-Straße führte die Abwägung aufgrund der hohen Lärmwerte zum Ergebnis, dass in diesen Straßen vom Gesamtkonzept mit Tempo 40 abgewichen werden soll und Tempo 30 vorgeschlagen wird.

Ein zentraler Punkt bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist die Frage der Akzeptanz seitens der Verkehrsteilnehmer. Auch hier verspricht sich die Verwaltung bei der stadtweit einheitlichen Variante „Tempo 40“ einen deutlich besseren Effekt als bei partiellen Tempo 30 – Lösungen. Selbst wenn vielleicht nur schwer vergleichbar, unterstützen Tempomessungen in Pattonville diese These, da Tempoverstöße hier primär im Bereich der Tempo 30 – Anordnung und nur in deutlich geringerem Umfang im Bereich Tempo 40 festzustellen sind.

Kosten und Finanzierung:

Die Einführung einer nahezu flächendeckenden Tempo 40-Regelung gemäß Konzept ist mit Kosten verbunden, die zum jetzigen Zeitpunkt allerdings nur näherungsweise bestimmt werden können:

a. Umstellung von 12 Lichtsignalanlagen auf „Grüne Welle bei Tempo 40“: ca. 60.000 Euro
Umgestellt werden müssen die Lichtsignalanlagen entlang des Straßenzugs Stuttgarter / Ludwigsburger Strasse sowie entlang der Zeppelinstrasse / Kimry Platz

b. Beschilderung an Einmündungen und Knotenpunkten: ca. 25.000 Euro

Auf der Grundlage der gesetzlichen Vorgaben der StVO ist eine von der Regelgeschwindigkeit innerorts von Tempo 50 abweichende Geschwindigkeit an jedem Knotenpunkt / Einmündung mittels des entsprechenden Verkehrszeichens zu beschildern. Bei Umsetzung des Konzepts sind grob überschlägig 160 Verkehrszeichen anzuordnen.

Eine zwingende Notwendigkeit zur Umsetzung baulicher Maßnahmen zur Sicherung der Tempo 40 Regelung – z.B. Verringerung Fahrbahnbreiten, Fahrbahnversätze, etc - besteht aus Sicht der Verwaltung nicht.

Demgegenüber sind bei Umsetzung einer partiellen Tempo 30 Regelung gemäß LAP keine Umstellungen der Lichtsignalanlagen erforderlich. Auch die Kosten für die zwingend erforderliche Umbeschilderung sind aufgrund der gegenüber der nahezu flächendeckenden Tempo 40 Regelung deutlich reduzierten Streckenabschnitte entsprechend geringer und bewegen sich für ca. 60 Schilder bei rd. 10.000 Euro.

Es muss aber darauf hingewiesen werden, dass zur Sicherung einer Regelung von 30 km/h zumindest mittelfristig an der ein oder anderen Stelle bauliche Maßnahmen im Straßenraum (Einengungen, etc) erforderlich / sinnvoll sein könnten, die zusätzliche finanzielle Mittel erfordern. Eine rechtliche / gesetzliche Verpflichtung für die Umsetzung von Baumaßnahmen gibt es aber nicht.

Zur Finanzierung der Maßnahmen – Umstellung der Lichtsignalanlagen sowie Beschilderung - herangezogen werden können die unter I 54100192 7872000 „Lärmaktionsplan“ in Form von Ermächtigungsresten aus dem Vorjahr im Haushaltsplan 2020/21 vorhandenen Mittel in Höhe von 87.000,- Euro.