

Sitzungsvorlage

Gremium: Gemeinderat
Am: 14.07.2016

Betreff:

Lärmaktionsplan Stadt Kornwestheim - Entwurfsbeschluss

Anlage(n):

Mitzeichnung

Entwurf Lärmaktionsplan 2016 (aufgrund des Unterlagenumfangs erfolgt die Verteilung an die Fraktionen gemäß Verteilerschlüssel)
Darstellung der Stellungnahmen

Beschlussvorschlag:

1. Der Entwurf des Lärmaktionsplans vom 04.02.2016 wird beschlossen.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, den Entwurf öffentlich auszulegen und die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 47d Bundesimmissionsschutzgesetz einzuleiten.
3. Auf Basis der Rückmeldungen zum LAP-Entwurf, den Wechselwirkungen mit dem Mobilitätskonzept und sich ggf. daraus ergebender vertiefender Untersuchungen, wird von der Verwaltung im Anschluss an den „Satzungsbeschluss“ des Lärmaktionsplans ein Stufenplan zur Umsetzung entwickelt.

Beratungsfolge:

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungsdatum	Beschluss
Gemeinderat	Einbringung	öffentlich	14.07.2016	
Gemeinderat	Beschlussfassung	öffentlich	19.07.2016	

Beteiligung extern

Frühzeitige Bürgerbeteiligung im Rahmen der Bürgerversammlung 2016, weitere Beteiligung von Bürgerschaft und Interessensgruppen im Verfahren

Haushaltsrechtliche Deckung

Finanzielle Auswirkungen:
Entfällt

Deckungsvorschlag:
Entfällt

Sachdarstellung und Begründung:

Am 25. Juni 2002 wurde von der Europäischen Union die EU-Umgebungslärmrichtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Mit der Umgebungslärmrichtlinie soll ein europaweit einheitliches Konzept festgelegt werden, um schädliche Auswirkungen durch Umgebungslärm zu verhindern, zu vermeiden oder zu mindern. Die rechtliche Umsetzung in Deutschland erfolgte durch eine Übernahme der Inhalte der EU-Umgebungslärmrichtlinie in das Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 47a-f) und die Verordnung über die Lärmkartierung.

Für die Erarbeitung des Lärmaktionsplanes (LAP) ist grundsätzlich die Kommune zuständig, für die Umsetzung die jeweiligen Fachbehörden (v.a. Straßenbaubehörden, Straßenverkehrsbehörden). Der LAP muss alle fünf Jahre überprüft und ggf. fortgeschrieben werden.

Stand der Lärmkartierung und Lärmaktionsplanung in Kornwestheim

Die Kartierung der Hauptverkehrsstraßen (aus Stufe 1 und Stufe 2) wurde in Baden-Württemberg durch die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) erarbeitet. In der Lärmkartierung der zweiten Stufe wurden dabei ausschließlich Autobahnen, Bundes- und Landesstraßen mit mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag betrachtet, d.h. für Kornwestheim waren dies die Bundesstraßen B 27 und B 27a sowie die Landesstraßen L 1143 und L 1144. Zugunsten einer flächendeckenden Lärmkartierung wurden ergänzend zur LUBW zahlreiche weitere innerörtliche Straßenabschnitte, einschließlich Pattonville, im Auftrag der Stadt Kornwestheim kartiert.

Insgesamt wurden folgende Straßenabschnitte betrachtet: Bundesstraßen B 27 und B 27a, Landesstraßen L 1110, L 1143 (Aldinger Straße, Jakobstraße, Bahnhofstraße, Stammheimer Straße) und L 1144 (Aldinger Straße), Kreisstraße K 1691 (Aldinger Straße), Heinkelstraße, Lange Straße, Lindenstraße, Pfarrer-Hahn-Straße, Karlstraße, Solitudeallee, Stuttgarter Straße, Theodor-Heuss-Straße, Zeppelinstraße.

Im Bereich Pattonville wurden die Straßenabschnitte L 1144 (Aldinger Straße), die K 1692 (Aldinger Straße bzw. Ludwigsburger Straße) sowie die John-F.-Kennedy-Allee einbezogen.

• Entwurf Lärmaktionsplan 2014

Die Ergebnisse der LUBW- Kartierung sowie die ergänzenden Untersuchungen des beauftragten Ingenieurbüros wurden dem Ausschuss für Umwelt und Technik in der Sitzung vom 25.02.2014 (AUT-Vorlage Nr. 40/2014) vorgestellt. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurde der erste Entwurf eines Lärmaktionsplanes am 08.04.2014 (AUT-Vorlage Nr. 94/2014) in den Ausschuss für Umwelt und Technik eingebracht. Auf Wunsch der AUT-Mitglieder wurde der LAP-Entwurf zum damaligen Zeitpunkt nicht weiter bearbeitet, sondern es sollten die Ergebnisse der Bestandserhebungen zum Mobilitätskonzept abgewartet werden.

• Entwurf Lärmaktionsplan 2016

Auf Basis dieser Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2014 (Mobilitätskonzept 2030 der Stadt Kornwestheim) wurde eine erneute Berechnung der Lärmwerte vorgenommen. Das Ergebnis sind überarbeitete Rasterlärmkarten und Gebäudelärmkarten. Darauf aufbauend wurden erneut Betroffenheitsanalysen erstellt, d.h. es wurde geprüft, an welchen Straßenabschnitten wie viele Bewohner von welchen Lärmwerten betroffen sind.

Insgesamt zeigt sich, dass entlang weiter Teile der lärmkartierten Hauptverkehrsstraßen in Kornwestheim hohe Lärmbelastungen vorliegen.

Für Gebiete mit vordringlichem Handlungsbedarf (nicht Einzelfallplanungen), d.h. Bereiche mit Lärmpegeln ab 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts, wurden deshalb mögliche Maßnahmen zur Lärminderung geprüft und in den Lärmaktionsplan eingearbeitet.

Neben einer Reihe bereits realisierter bzw. in Planung begriffener Lärminderungsmaßnahmen (u.a. LKW-Lenkungskonzept, lärmmindernder Fahrbelag an der B 27, Lärmschutzwand an der Aldinger Straße (Umsetzung in 2016 geplant), Sanierung Gumpenbachbrücke (derzeit in Planung) schlägt der Entwurf des Lärmaktionsplanes für folgende Straßenabschnitte mit hoher Lärmbelastung in Kornwestheim eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h aus Gründen des Lärmschutzes vor:

- Aldinger Straße zwischen Pfarrer-Hahn-Straße und AS Kornwestheim-Nord
- Jakobstraße
- Lange Straße
- Lindenstraße zwischen Eastleighstraße und Stuttgarter Straße
- Ludwigsburger Straße zwischen Pflugfelder Straße und Stuttgarter Straße
- Pfarrer-Hahn-Straße zwischen Lange Straße und Aldinger Straße
- Stammheimer Straße zwischen Kreidlerstraße und Goethestraße
- Zeppelinstraße

Wechselwirkungen von Lärmaktionsplan und Mobilitätskonzept 2030

• Auswirkungen der Lärminderungsmaßnahmen (Tempo 30 Ausweisungen)

Ziel der Lärminderungsmaßnahmen in Kornwestheim ist es, besonders betroffene Bürgerinnen und Bürger besser vor den negativen Auswirkungen von Lärm auf die menschliche Gesundheit zu schützen. Dabei wurden die Maßnahmen des Lärmaktionsplans grundsätzlich mit der Mobilitätsplanung abgestimmt.

Um im Falle bspw. straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30, keine massiven Verschlechterungen in anderen Straßenzügen zu generieren, wurden mögliche Verkehrsverlagerungen durch Planfallberechnungen im Mobilitätskonzept näher untersucht.

Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass die zu erwartenden Verkehrsverlagerungen vom umgebenden Straßennetz aus verkehrsplanerischer Sicht in den meisten Fällen problemlos aufgenommen werden können.

Ganz allgemein kann unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten bei den unten dargestellten Verkehrsverlagerungen aus dem sogenannten „Verkehrsmodell“ von einem „Worst-Case-Szenario“ ausgegangen werden. Mit Blick auf das gesamtstädtische Netz können die Temporeduktionen unter der Voraussetzung einer Versteigerung aber durchaus zu einer insgesamt Harmonisierung des Verkehrsgeschehens und damit zu einer Verbesserung beitragen. Hinzu kommen ganz allgemein sicher deutliche Verbesserungen der Verkehrssicherheit v.a. für die schwächeren Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger.

Prognose der Wechselwirkung von folgenden Einzelmaßnahmen:

- Tempo 30 in der Zeppelinstraße

Ohne ergänzende Maßnahmen zu erwarten ist eine Verlagerung und Zunahme des Verkehrs in der Fr.-Siller-Straße, die ob ihres Querschnitts nur begrenzt aufnahmefähig ist. Hinzu kommt die seit vielen Jahren bekannte Problemstelle an der Einmündung in die Stuttgarter Straße (Unfallschwerpunkt). Wie das Simulationsmodell zeigt bietet sicher die Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Stgter / Zeppelin-/Johannesstraße zu einem Kreisverkehr den erfolgversprechendsten Ansatz zur Minimierung des Verlagerungseffekts. Inwiefern zumindest interimswise z.B. über Änderungen des Signalablaufs wesentliche Mehrbelastungen der Fr.-Siller-Straße vermieden werden können wäre zu einem späteren Zeitpunkt zu prüfen.

Einer zu erwartenden Verkehrszunahme auf den Streckenabschnitt L.-Herr-Straße / Hornbergstraße kann in Kombination mit dem Kreisverkehr am Knotenpunkt Stuttgarter Straße / Zeppelinstraße wirkungsvoll mit der Temporeduktion auf 30 km/h in diesem Streckenabschnitt entgegengetreten werden. Nachdem in diesem Streckenabschnitt allerdings rein rechtlich keine Temporeduktion aus Lärmschutzgründen möglich ist muss ggf. auf das Ergebnis der derzeit auf Bundesebene laufenden Diskussionen (StVO Novelle) erweiterter Möglichkeiten einer Temporeduktion z.B. aufgrund der Nähe schützenswerter Einrichtungen (Kindergärten, Schulen, etc) abgewartet werden.

- Tempo 30 in der Jakobstraße

Durch die Maßnahme kommt es zu einer Minderung in der Jakobstraße um rd. 3.000 Kfz/d. Um eine Mehrbelastung der Bahnhofstraße zu vermeiden müssen zwingend Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Denkbare Ansatz ist hier eine Änderung des Signalisierungsablaufs im Bereich des Knotenpunkts „Wette“, die zu einem späteren Zeitpunkt im Detail zu untersuchen wäre.

- Tempo 30 in der Lange Straße und Aldinger Straße

Durch die Maßnahme kommt es zu einer deutlichen Entlastung in diesem Streckenabschnitt. Der Verkehr wird im Wesentlichen auf das Umgehungsstraßensystem (B27) verlagert. Eine Mehrbelastung erfährt auch die Pflugfelder Straße. Die Mehrbelastung liegt hier allerdings im Bereich des sogenannten „Tagesschwankungskorridors“ und kann aufgrund des breiten Straßenraums als unproblematisch eingestuft werden.

Insbesondere im Bereich der Langen Straße sind aufgrund des beengten Straßenabschnitts und des hohen Parkierungsdrucks im Bestand Störungen des Verkehrsablaufs zu beobachten (Begegnungsverkehr schwierig). Mit dem Ziel einer Verstetigung des Verkehrs sollten hier zu einem späteren Zeitpunkt sicher entsprechende Untersuchungen zur Verbesserung der Situation durchgeführt werden.

- Tempo 30 in der Ludwigsburger Straße

Mit dieser Maßnahme wird die Ludwigsburger Straße um rd. 700 Kfz/d entlastet. Der Verkehr verteilt sich auf das umliegende Netz und – wie bereits oben dargestellt – auf die Pflugfelder Straße, was unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten aber als unproblematisch angesehen werden kann.

- Tempo 30 in der Lindenstraße

Mit dieser Maßnahme wird die Lindenstraße um rd. 700 Kfz/d entlastet. Der Verkehr verteilt sich auf das umliegende Netz und kann unter verkehrsplanerischen Gesichtspunkten als unproblematisch angesehen werden.

Verfahren der Bürgerbeteiligung – Rückmeldungen aus der ersten Beteiligungsrunde

Eine erste frühzeitige Bürgerbeteiligung fand im Rahmen der Bürgerversammlung am 22. März 2016 statt. Insgesamt sind bei der Verwaltung rd. 20 Rückmeldungen zum LAP eingegangen, die in Anlage 2 einschließlich entsprechender Stellungnahmen zusammenfassend dargestellt sind.

Ein wesentlicher Teil der Stellungnahmen bezieht sich auf die Frage des **Einbezugs weiterer Streckenabschnitte in die Lärmaktionsplanung**. Hier wird aus den in der Anlage ersichtlichen Stellungnahmen deutlich, dass nach den Kartierungsergebnissen des LAP weder für

- A. den Bereich der Alten B27 nördlich der Pflugfelder Straße noch
- B. den Bereich der L.-Herr-Straße / Hornbergstraße noch
- C. den Bereich der Stammheimer Straße zwischen Lindenbrücke und dem Bereich Alter Markt

eine Begründung besteht, eine Geschwindigkeitsreduktion aus Lärmschutzgründen umzusetzen. Entsprechend müssen die Anregungen auf Ebene des LAP unberücksichtigt bleiben.

Weitere Hinweise beziehen sich auf die **D. Nichteinhaltung festgesetzter Höchstgeschwindigkeiten**, die Notwendigkeit einer **E. Verstärkung des Verkehrs** sowie die durch die **F. Fernbushaltestelle** entstehenden zusätzlichen Belastungen. Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen, haben aber keinerlei Auswirkungen auf den Entwurf des Lärmaktionsplans.

Weitere Vorgehensweise

Sollte der Gemeinderat dem Entwurf des Lärmaktionsplans der Stadt Kornwestheim in der Sitzung des Gemeinderates am 19.07.2016 wie vorgeschlagen zustimmen, wäre aus Sicht der Verwaltung folgender weiterer Ablauf denkbar:

25.07. bis 30.08.2016:	Offenlage und Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
18.10.2016:	Vorberatung der Ergebnisse und Abwägung im Beteiligungsverfahren sowie des „Satzungsbeschlusses“ im AUT
27.10.2016:	„Satzungsbeschluss“ Gemeinderat

Fazit

Der vorliegende Entwurf des Lärmaktionsplans enthält eine Darstellung der in Kornwestheim vorliegenden Lärmemissionsproblematik auf der Grundlage der in der EU-Richtlinie formulierten Rahmenbedingungen. Grundlage der Darstellung sind die im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätskonzepts im Jahr 2014 erhobenen aktuellen Verkehrsdaten. Weiter dargestellt sind entsprechende Handlungsansätze die geeignet sind, den Lärmemissionen entgegen zu wirken. Zentraler Ansatz ist hier, in den betroffenen Straßenabschnitten die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren.

Um eine erste Einschätzung der möglichen verkehrsplanerischen Auswirkungen der im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen vornehmen zu können wurden im Zusammenhang mit dem Mobilitätskonzept einzelne Szenarien in einem Simulationsmodell überprüft. Hier zeigt sich, dass durch die Umsetzung von Maßnahmen des LAP entsprechende Mehrbelastungen auf anderen Streckenabschnitten zu erwarten sind. Selbst wenn diese Verlagerungen sicher nicht gänzlich vermieden werden können wird es in einem weiteren Schritt erforderlich, vertiefende planerische Untersuchungen durchzuführen die Erkenntnisse liefern sollen, welche Rahmenbedingungen zur wirkungsvollen Umsetzung der Maßnahmen des LAP unter Minimierung der Auswirkungen auf andere Streckenabschnitte ggf. zu beachten sind. Wirkungsvolle Ansätze liegen hier sicher z.B. im Bereich der Änderung des Signalisierungsablaufs an ampelgeregelten Kreuzungsbereichen i.Z. mit dem zwingend erforderlichen Austausch des zentralen Verkehrsrechners. Demgegenüber sicher aufwendiger sind ggf. erforderliche und sinnvolle Maßnahmen der Straßenraumgestaltung, die in der Fortfolge aber sicher nicht zuletzt vor dem Hintergrund der finanziellen Situation der Stadt Kornwestheim eingehend geprüft werden müssen. Eine Abschätzung möglicherweise entstehender Kosten ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht belastbar

möglich und kann erst zu einem späteren Zeitpunkt und auf der Grundlage der Ergebnisse verkehrsplanerischer Voruntersuchungen durchgeführt werden.

Einen in diesem Zusammenhang ganz anderen Ansatz bietet das Mobilitätskonzept (MoKo) 2030. Ziel dieses Konzepts ist es, den Modal Split deutlich in Richtung des sogenannten Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) zu verschieben und damit die Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Folgerichtig ist mit der Ausarbeitung des LAP und des am Ende des Verfahrens stehenden Satzungsbeschlusses des Lärmaktionsplans keine Entscheidung über die konkrete Umsetzung von Maßnahmen verbunden. In Vorbereitung der Umsetzung von Maßnahmen aus Sicht der Verwaltung sinnvoll ist die Ausarbeitung eines entsprechenden Stufenplans, der dem Gemeinderat im Laufe des kommenden Jahres zur Festlegung des weiteren Vorgehens vorgelegt werden soll.

Ein Vertreter des Ingenieurbüros BS Ingenieure steht während der Sitzung für Erläuterungen und Fragen zur Verfügung.