



BESCHLUSSVORLAGE	Vorlage Nr.:	2019/0152
	Verantwortlich:	Dez. 5
Lärmaktionsplan - Anpassung an aktuelle Rechtsprechung		

Beratungsfolge dieser Vorlage					
Gremium	Termin	TOP	ö	nö	Ergebnis
Planungsausschuss	14.03.2019	3		x	vorberaten
Ausschuss für Umwelt und Gesundheit	15.03.2019	6		x	vorberaten
Gemeinderat	26.03.2019	22	x		zugestimmt

Beschlussantrag

Der Gemeinderat nimmt die Vorlage inklusive der Anlage 1 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Prüfung der Vorschläge.

Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, den Entwurf zur „Lärmaktionsplan - Anpassung an aktuelle Rechtsprechung“ zu veröffentlichen und das Beteiligungsverfahren zu eröffnen.

Finanzielle Auswirkungen	Gesamtkosten der Maßnahme	Einzahlungen/Erträge (Zuschüsse u. Ä.)	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgerträge und Folgeeinsparungen)		
Ja <input type="checkbox"/> Nein <input checked="" type="checkbox"/>					
Haushaltsmittel sind dauerhaft im Budget vorhanden Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Die Finanzierung wird auf Dauer wie folgt sichergestellt und ist in den ergänzenden Erläuterungen auszuführen: <input type="checkbox"/> Durch Wegfall bestehender Aufgaben (Aufgabenkritik) <input type="checkbox"/> Umschichtungen innerhalb des Dezernates <input type="checkbox"/> Der Gemeinderat beschließt die Maßnahme im gesamtstädtischen Interesse und stimmt einer Etatisierung in den Folgejahren zu					
IQ-relevant		Nein <input checked="" type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Korridor Thema: Grüne Stadt	
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am	
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	<input checked="" type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit	

Seit Veröffentlichung des „Kooperationserlasses-Lärmaktionsplanung“ des damaligen Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur (MVI) vom 23. März 2012 hat sich in Sachen Lärmaktionsplanung viel bewegt. Zahlreiche Städte und Gemeinden haben zwischenzeitlich Lärmaktionspläne aufgestellt und – auch durch die Beteiligung ihrer Bürgerinnen und Bürger – zur Verbesserung der Lärmsituation in den Kommunen beigetragen. Einfluss auf die Rahmenbedingungen der Lärmaktionsplanung hatte unter anderem das anhängige Vertragsverletzungsverfahren, das die EU-Kommission aufgrund fehlender Lärmaktionspläne gegen die Bundesrepublik Deutschland eröffnet hat. Zuletzt hat nun der VGH Mannheim mit seinem Urteil zur Bindungswirkung von Lärmaktionsplänen (10 S 2449/17) zumindest für Baden-Württemberg diesen häufigen Streitpunkt zur Bindungswirkung bei der Umsetzung von Maßnahmen aus Lärmaktionsplänen geklärt. Die Kompetenzen der Städte und Gemeinden im Rahmen der Lärmaktionsplanung wurden mit dieser Rechtsprechung gestärkt, gleichwohl aber auch die Ansprüche an eine umfassende Abwägung und rechtsfehlerfreie Festlegung von Maßnahmen in den Plänen festgelegt.

Die Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 zur Aufstellung von Lärmaktionsplänen des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg (MV) baut auf dem Urteil des VGH auf. Die bisherigen Schreiben des Verkehrsministeriums zur Lärmaktionsplanung wurden darin zusammengefasst und aktualisiert.

Das aktuelle Gerichtsurteil in Verbindung mit der Neufassung des „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ vom 29. Oktober 2018 fordert die Gemeinden auf, Lärm- und Belastungssituationen vor Ort genau zu erfassen, mögliche Maßnahmen zu entwickeln und gegenüberzustellen und im Rahmen einer Gesamtwirkungsanalyse diejenigen Maßnahmen festzulegen, mit denen die größtmögliche Lärmentlastung unter Beachtung widerstreitender Interessen wie beispielweise der Verkehrsfunktion einer Straße erreicht werden kann. Lärmaktionspläne, die diese Anforderungen beachten, sind nach dem nun vorliegenden Urteil des VGH für die Verwaltungsbehörden verbindlich und ein wirksames Instrument für mehr Lärmschutz.

Durch das aktuelle Urteil des Verwaltungsgerichtshofs Baden-Württemberg zur Lärmaktionsplanung an Straßen werden die Lärmaktionspläne der Städte und Gemeinden gestärkt. Die Festsetzung straßenverkehrsrechtlicher Maßnahmen, wie beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen, werden erleichtert.

Auch die Stadt Karlsruhe hat als Ballungsraum mit mehr als 250.000 Einwohnern gemäß § 47d des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) Lärmaktionspläne aufgestellt, mit dem Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Hierfür sind gemäß §47e BImSchG die Gemeinden selbst zuständig. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wurde in der Gemeinderatssitzung am 19. Juli 2016 beschlossen. Das darin enthaltene Maßnahmenpaket zur Lärminderung wird kontinuierlich umgesetzt.

Nach dem Urteil des VGH werden nun neue Möglichkeiten zur Lärminderung hinsichtlich weiterer Straßenabschnitte mit Geschwindigkeitsbeschränkungen im Stadtgebiet überprüft.

Entwurf des zusätzlichen Maßnahmenpaketes für Geschwindigkeitsbegrenzungen

Mit dem VGH Urteil steht fest, dass Lärmaktionspläne Bindungswirkung entfalten. Es liegt allein im Ermessen der planaufstellenden Gemeinden, auch unterhalb der Schwelle von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht Geschwindigkeitsbeschränkungen vorzusehen.

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.

Die Gemeinden konkretisieren damit den straßenverkehrsrechtlichen Gefahrenbegriff des § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO. Die Lärmaktionsplanung ist somit eine „Angelegenheit der örtlichen Gemeinschaft und kann daher von den Gemeinden als subjektives Recht durchgesetzt werden“.

Daher soll für die Stadt Karlsruhe anlässlich des aktuellen Gerichtsurteils der Lärmaktionsplan um weitere Straßenabschnitte mit Geschwindigkeitsbegrenzungen ergänzt werden.

Dabei werden folgende Beurteilungspegel berücksichtigt:

65 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)

55 dB(A) zwischen 22:00 und 6:00 Uhr (nachts).

Gemäß dem neuen „Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung“ sind bei der Festlegung verkehrsbeschränkender Maßnahmen in Lärmaktionsplänen Kriterien, wie mögliche Verlagerungsprozesse oder Auswirkungen auf den ÖPNV in den Abwägungsprozess einzubeziehen und entsprechend zu bewerten.

Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen zwei Straßenabschnitten mit Tempolimit Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.

Die Auswirkung auf den ÖPNV bei einer Veränderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wurde durch die Hochschule Karlsruhe im Rahmen einer wissenschaftlichen Studie untersucht. Dabei wurde die Auswirkung von Tempo 30 auf den Busverkehr in der Durmersheimer Straße genauer betrachtet. Durch eine rechnerische Deckelung der Fahrzeiten bei Tempo 30 kommt es auf dem ca. 1,5 km langen Abschnitt zu einer Verlängerung der Fahrzeit zwischen 12 und 48 Sekunden, im Mittel um 30 Sekunden. Die Fahrzeiten sind insgesamt durch hohe Schwankungen geprägt. Die Studie zeigt, dass sich eine rechnerische Verlängerung der Fahrzeit von Bussen von Tempo 50 km/h auf 30 km/h um 20 Sekunden/km ergibt. Wegen der großen Streuung innerhalb der gesamten Fahrzeiten der Busse wirkt sich die Verzögerung nicht wahrnehmbar aus.

Gemäß dem neuen „Kooperationserlass“ kann eine mögliche Fahrzeitverlängerung durch straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen in der Regel als nicht ausschlaggebend erachtet werden, wenn diese nicht mehr als 30 Sekunden beträgt. Dies wird durch die wissenschaftliche Studie belegt.

Die nachfolgende Tabelle 1 gibt die Straßenabschnitte wieder, in denen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h überprüft und angeordnet werden soll. Die beigefügte **Anlage 1** verortet kartographisch die dargestellten Straßenabschnitte.

Bei der Ausweisung der Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h wurden mögliche Verdrängungseffekte auf das umgebende Straßennetz berücksichtigt. Damit es zu keinen Verlagerungsprozessen kommen kann, wurden die Geschwindigkeitsreduzierungen auf die jeweiligen Zeitbereiche angepasst. Somit gelten für einzelne Straßenabschnitte ein ganztägiges Tempolimit und für andere Bereiche nur ein nächtliches Tempolimit für den Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr, obwohl im Tageszeitraum der Beurteilungspegel von 65 dB(A) überschritten ist.

Ifd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Pegel in dB(A) tags	Pegel in dB(A) nachts	Tempolimit (ganztäglich / nachts)
1	Durmersheimerstraße	zw. Blohnstr. und Rheinhafenstr.	69-70	61-57	ganztäglich
2	Eckenerstraße	zw. Silcherstr. und Franz-Abt-Str.	70	60-64	ganztäglich
3	Rheinhafenstraße	zw. Agathenstr. und Kirschstr.	69-70	59-61	ganztäglich
4	Badener Straße / B3 / Grötzinger Straße	zw. Rommelstr. und Neßlerstr	69-71	60-62	ganztäglich
5	Reinhold-Frank-Straße	zw. Moltkestr. und Kriegsstr.	70	59	ganztäglich
6	Kriegsstraße	zw. Weinbrennerplatz und Reinhold-Frank-Str.	69-70	59	ganztäglich
7	Ortsdurchfahrt Grünwettersbach: Wiesenstraße	zw. Reickertstr. und Am Wiesenacker	67-70	58-60	ganztäglich
8	Ortsdurchfahrt Palmbach: Talstraße	zw. Waldbronner Str. und Auf der Römerstr.	69-70	59-60	ganztäglich
9	Ortsdurchfahrt Stupferich: Thomashofstraße / Karlsbader Straße / Kleinsteinbacher Straße	zw. Enzianstr. und Kleinsteinbacher Str. / zw. Pfefferäckerstr. und Efeustr.	68-70	58-60	ganztäglich
10	Ortsdurchfahrt Hohenwettersbach: Tiefentalstraße / Am Lustgarten	zw. Reh buckel und Lindenstr.	65-67	55-57	ganztäglich
11	Rüppurrer Straße	zw. Baumeisterstr. und Stuttgarter Str.	64-68	57-59	ganztäglich
12	Augustenburgstraße	zw. Kirchstr. und Winkler-Dentz-Str.	67-68	56-58	ganztäglich
13	Rheinstraße/Kaiserallee	zw. Entenfang und Händelstr.	68	59-60	nachts
14	Karlstraße	zw. Jollystr. und Ebertstr.	68-70	58-60	nachts
15	Moltkestraße	zw. Erzbergerstr. und Hertzstr.	68	57-59	nachts
16	Herrenalber Straße	zw. Tulpenstr. und Battstr.	65-68	57	nachts
17	Rittnertstraße	zw. Badener Str. und Dürrbachstr.	63-65	57	nachts

Tabelle 1: Darstellung weiterer Geschwindigkeitsreduzierungen auf 30 km/h.

Die in Tabelle 1 genannten Straßenabschnitte wurden mit dem zuständigen Ordnungs- und Bürgeramt sowie dem Stadtplanungsamt auf ihre Umsetzbarkeit überprüft. Um Ausweichverkehre zu verhindern, sollen die Straßenabschnitte Nr. 1 bis Nr. 3 zeitgleich umgesetzt werden. Die Auswirkungen auf Bus- und Bahnverkehre werden im Weiteren im Benehmen mit den Verkehrsbetrieben Karlsruhe (VBK) beleuchtet.

Weiteres Vorgehen

Zusätzlich zur behördeninternen Abstimmung soll die Öffentlichkeitsbeteiligung für die genannten Vorschläge erfolgen.

Das weitere Vorgehen ist wie folgt geplant:

- Beteiligung der städtischen Behörden sowie Träger öffentlicher Belange und der Nachbargemeinden
- Information der Öffentlichkeit über Presse und Internet
- Bearbeitung der Rückläufe
- Endgültige Beschlussfassung im Gemeinderat nach Vorberatung im Planungsausschuss und Ausschuss für Umwelt und Gesundheit
- Veröffentlichung

Beschluss:

Antrag an den Gemeinderat nach Vorberatung im Planungsausschuss am 14.03.2019 und im Ausschuss für Umwelt und Gesundheit am 15.03.2019

1. Der Gemeinderat nimmt die Vorlage inklusive der Anlage 1 zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Prüfung der Vorschläge.
2. Der Gemeinderat beauftragt die Verwaltung, die geplanten Maßnahmen zu veröffentlichen und das Beteiligungsverfahren zu eröffnen.