

STELLUNGNAHME zum Antrag	Gremium:	Ortschaftsrat Durlach
	Termin:	12.05.2010
CDU-OR-Fraktion	TOP:	5
vom: 17.03.2010 eingegangen: 18.03.2010	Verantwortlich:	öffentlich Bürgerservice und Sicherheit
Tempo-30-Zone, B3		

Eine weitere Ausdehnung der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf der B 3 ist nicht möglich.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch: Städtischen Haushalt <input type="checkbox"/> Investitionspauschale <input type="checkbox"/>	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition: Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

Auf die Stellungnahme seitens Bürgerservice und Sicherheit zur gleich lautenden Anfrage von OR Klaus Scheuermann vom 11.02.2010 wird verwiesen.

Zum vorliegenden Antrag wurde eine weitere Stellungnahme des Regierungspräsidiums Karlsruhe eingeholt. Geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind zustimmungspflichtig durch die Höhere Straßenverkehrsbehörde. Die Zustimmung wurde nach wie vor nicht erteilt. Es sei darauf hingewiesen, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe im Rahmen des Lärmaktionsplanes drei Zustimmungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen für das ganze Stadtgebiet gegeben hat und davon zwei den Stadtteil Durlach (B 3, alte B 10) betreffen.

Im Detail stellt sich die Sach- und Rechtslage (siehe die beigefügten Grafiken) wie folgt dar:

Die Grafik **Nulltarif - Tempo 50** - stellt die Lärmpegel auf der Grundlage einer Geschwindigkeit von 50 km/h dar. Der Richtwert liegt für die Nachtzeit bei 60 dB(A). Hier sind drei Bereiche exemplarisch eingekreist, bei denen an einem Gebäude oder mehreren Gebäuden Überschreitungen des Beurteilungspegels von mehr als 2 dB(A) berechnet wurden. Deutlich erkennbar ist, dass der Bereich der größten Belastung exakt mit der Strecke übereinstimmt, für die die Zustimmung zu der nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erteilt wurde.

Aus dieser Grafik ist auch sehr gut ersichtlich, warum die Rittnertstraße keiner Beschränkung bedarf. Dort liegen die Beurteilungspegel zur Nachtzeit (bis auf zwei Gebäude am Knoten Rittnertstraße/B 3 und deren Belastung dürfte von der B 3 herrühren) ausnahmslos unterhalb des Beurteilungspegels. Daher wurden auch keine Maßnahmen in der Rittnertstraße angeordnet.

Schwarz umrandet ist in der Grafik das Pflegeheim. Hier wird aus der weißen Einfärbung deutlich, dass auch dort der Beurteilungspegel unter 58 dB (A) liegt und somit weit unter der Einschreitgrenze (70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts). Diese Werte gelten nicht nur für reine und allgemeine Wohngebiete, sondern auch für Krankenhäuser, Schulen, Kur- und Altenheime. Selbst unmittelbar an der Straße (roter Pfeil) wird hier eine Pegelüberschreitung nicht erreicht. Dies dürfte an den fehlenden Reflexionen liegen. Hier besteht keine Schluchtenwirkung. Zu sehen ist auch, dass die Gebäude gegenüber dem Schlosspark ebenfalls nicht über dem Beurteilungspegel liegen.

Die Grafik **Planfall - Tempo 30** - stellt die Lärmpegel auf der Grundlage einer Geschwindigkeit von 30 km/h dar. Hier ist zu erkennen, dass selbst durch die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h nicht an allen hoch belasteten Gebäuden eine Absenkung des Lärmpegels unter den Beurteilungspegel erzielt wird. Damit wäre die Maßnahme eigentlich ungeeignet, denn Ziel sollte es sein, den Lärmpegel unter den Beurteilungspegel zu senken. Erst aus der folgenden Grafik wird deutlich, warum es letztlich doch noch möglich war, dass das Regierungspräsidium Karlsruhe seine Zustimmung erteilt hat.

Die Grafik **Pegeldifferenz - Nulltarif minus Planfall** - zeigt die zu erzielende Pegeldifferenz. Zu beachten ist hierbei, dass eine Veränderung erst ab ca. 2-3 dB(A) vom menschlichen Gehör wahrgenommen werden kann. Dies spiegelt sich in den Lärmschutz-Richtlinien Straßenverkehr wider. Aus der Grafik wird deutlich, warum das Regierungspräsidium Karlsruhe seine Zustimmung nur für den Bereich der B 3 zwischen der Liebenstein- und Karlsburgstraße (gelber Bereich) erteilen konnte. Nur hier wird annähernd die geforderte Pegelminderung erreicht. Bei genauer Betrachtung der zu erzielenden Pegeldifferenzen im nördlichen Bereich (grüner Bereich) zeigt sich das Entgegenkommen des Regierungspräsidiums Karlsruhe. Bei den beiden kleinen eingekreisten Bereichen ist die Pegeldifferenz kleiner oder gleich 0,1 dB(A). Diese Werte schließen jegliche Maßnahme aus.

Somit wurde die nächtliche Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h genau dort eingerichtet, wo Minderungen in entsprechendem Ausmaß berechnet wurden (gelbe Einfärbung), nämlich zwischen der Karlsburgstraße und der Liebensteinstraße.