

Anlage 2:

Fortschreibung Lärmaktionsplan 2016, 3. Stufe

Überprüfung von weiteren Tempolimits gemäß neuem Kooperationserlass vom 29. Oktober 2018 und dem VGH Urteil vom 17. Juli 2018 (Az. 10 S 2449/17)

Auswertung der TÖB Beteiligung:

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
1	Durmshheimerstraße	zw. Blohnstr. Und Rheinhafenstr.	VBK: Der Abschnitt 1 betrifft die Buslinien 60 (halbe Strecke) und 62 (ganz). Die jetzt zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h kann auch gut gefahren werden, da Parken nur auf Seitenflächen neben der Fahrbahn zulässig und die Strecke damit zumeist frei von Hindernissen ist. Die Einschätzung des Umweltamtes unter Berufung auf die schon genannte Arbeit, eine dort mit 20 Sek. pro km berechnete Verzögerung sei aufgrund von Streuungen „nicht wahrnehmbar“, ist eine rein subjektive Bewertung. Die Studie kommt - mit Streuung - zu einer Verlängerung von bis zu 48 Sekunden, und im Mittel zu 30 s pro Fahrt und Richtung. Für die Pünktlichkeit der Linie 62 wäre dieser Zeitverlust durch die Geschwindigkeitsreduzierung sehr nachteilig, die Linie leidet heute schon unter vielfältigen Störeinflüssen, die die Pünktlichkeit sehr beeinträchtigen (stark streuende Haltezeiten an Signalanlagen, lange Tempo-30-Abschnitte, Störanfälligkeit rund um Bulacher Kreuz und Ebertstraße).	Der Abschnitt ist bereits im genehmigten Beschluss des Gemeinderats zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom 19. Juli 2016 enthalten. Das beabsichtigte Tempolimit hat eine hohe positive Rückmeldung aus der Bevölkerung im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Lärmaktionsplan erfahren. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten. Zusätzlich sollen weitere Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr im Gesamtstreckenverlauf überprüft werden.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
2	Eckenerstraße	zw. Silcherstr. und Franz-Abt-Str.	VBK: In diesem Abschnitt verfügen die im Straßenraum liegenden Bahnstrecken über einen besonderen Bahnkörper und nehmen deshalb gemäß BOStrab nicht am Straßenverkehr teil. Im Straßenraum angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen haben deshalb für den Bahnverkehr keine Bindungswirkung.	Kenntnisnahme.
3	Rheinhafenstraße	zw. Agathenstr. und Kirschstr.	VBK: Der Betrieb ist hiervon nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
4	Badener Straße / B3 / Grötzinger Straße	zw. Rommelstr. und Neßlerstr	VBK: Die Linie 24 ist betroffen. Pro Fahrt und Richtung führt dies voraussichtlich zu einem Fahrzeitmehrbedarf von rund 45 bis 60 Sek. Um die Linie mit der Anschlussbindung am Zündhülle und in Durlach Turmberg im Rahmen des bestehenden Fahrplans weiter betreiben zu können, muss diese Fahrzeitverlängerung kompensiert werden. Einzige Möglichkeit dazu ist die Aufhebung des vor einigen Jahren auf langjährigen Wunsch von Betroffenen eingerichteten zusätzlichen „Schlenkers“ über die Straße des Roten Kreuzes zur Verbesserung der Erschließung der Bergwaldsiedlung.	Der Abschnitt ist bereits im genehmigten Beschluss des Gemeinderats zur Fortschreibung des Lärmaktionsplanes vom 19. Juli 2016 enthalten. Zudem ist der Straßenabschnitt im Verkehrsentwicklungsplan für Tempo 30 auf ausgewählten Netzabschnitten enthalten (MIV.10). Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten. Es wird jedoch noch geprüft, ob im Rahmen des Gesamtstreckenverlaufs weitere Beschleunigungsmaßnahmen möglich sind.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
5	Reinhold-Frank-Straße	zw. Moltkestr. und Kriegsstr.	VBK: Der Betrieb ist hiervon nicht betroffen.	Kenntnisnahme.
			RP: Wegen der knappen Einhaltung des Grenzwertes von 40 µg/m ³ für Stickstoffdioxid (NO ₂) werden Bedenken geäußert. Mit einer Geschwindigkeitsreduzierung könnte der Grenzwert überschritten werden. In diesem Fall hätte das Regierungspräsidium einen Luftreinhalteplan aufzustellen, in dem Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der entstehenden Luftverunreinigung festzulegen wäre. Daher wird empfohlen eine gutachterliche Prognose zu den Auswirkungen auf die NO ₂ Immissionen erstellen zu lassen.	In den letzten 20 Jahren waren die Luftbelastungen durch NO ₂ insgesamt rückläufig. Seit 2016 ist der Grenzwert unterschritten. Aktuelle Jahresmittelwerte der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) zeigen, dass die Belastungssituation durch NO ₂ an der verkehrsnahen Messstation in der Reinhold-Frank-Straße seit dem Jahr 2016 vom ehemals 39 µg/m ³ für NO ₂ auf 38 µg/m ³ in 2018 zurückgegangen ist. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten. Auf dem Streckenabschnitt tritt häufig "stop-and-go" Verkehr auf. Sollten nach Einrichtung eines Tempolimits die Luftmesswerte ansteigen, wird das Tempolimit wieder aufgehoben.
6	Kriegsstraße	zw. Weinbrennerplatz und Reinhold-Frank-Str.	VBK: Der Betrieb ist hiervon nicht betroffen.	Kenntnisnahme.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
7	Ortsdurchfahrt Grünwettersbach: Wiesenstraße	zw. Reickertstr. und Am Wiesenacker	VBK: Der Abschnitt betrifft die Linie 47/55. Diese Linien, die betrieblich als eine durchgehende Linie gefahren wird, war bereits zurückliegend von mehreren Beschränkungen betroffen. Trotz der neuen Regelung, der Kompensation durch weitgehend durchgehend angeordnete Halteverbote, führt dies zu einer Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten pro Richtung. Mit Einsatz eines zusätzlichen Busses im Umlauf wird versucht trotzdem einen stabilen Betrieb zu ermöglichen. Dieses zusätzliche Fahrzeug würde dann dauerhaft erforderlich sein. Dies führt zu Mehrkosten von rund 300.000€, was für die VBK nicht akzeptabel ist.	Im Rahmen des Projekt "Faires Parken in Karlsruhe" soll neben der Verbesserung der Fußwegequalität auch der Verkehrsfluss beim fließenden Verkehr gewährleistet werden. Daher wurden bereits Kompensationsmaßnahmen umgesetzt. Bei der "Rahmenplanung für die Karlsruher Höhenstadtteile" ist ebenfalls die Temporeduzierung im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und der Reduzierung der Lärmbelastung enthalten. Zudem ist der Straßenabschnitt im Verkehrsentwicklungsplan für Tempo 30 auf ausgewählten Netzabschnitten enthalten (MIV.10). Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen für den gesamten Streckenverlauf sollen gemeinsam mit der VBK überprüft werden.
8	Ortsdurchfahrt Palmbach: Talstraße	zw. Waldbronner Str. und Auf der Römerstr.	VBK: Die Linien 47/55 sind hiervon betroffen (siehe Punkt Nr. 7). Es ist von einer Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten pro Richtung auszugehen. Einzige Möglichkeit zur Kompensation ist mit einem zusätzlichen Bus. Dies führt zu Mehrkosten von rund 300.000€, was für die VBK nicht akzeptabel ist.	Siehe Erläuterung zu Punkt Nr. 7.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
9	Ortsdurchfahrt Stupferich: Thomashofstraße / Karlsbader Straße / Kleinsteinbacher Straße	zw. Enzianstr. und Kleinsteinbacher Str. / zw. Pfefferäckerstr. und Efeustr.	VBK: Die Linien 47/55 sind hiervon betroffen (siehe Punkt Nr. 7). Es ist von einer Fahrzeitverlängerung von rund 2 Minuten pro Richtung auszugehen. Einzige Möglichkeit zur Kompensation ist mit einem zusätzlichen Bus. Dies führt zu Mehrkosten von rund 300.000€, was für die VBK nicht akzeptabel ist.	Siehe Erläuterung zu Punkt Nr. 7.
10	Ortdurchfahrt Hohenwettersbach: Tiefentalstraße / Am Lustgarten	zw. Rehbucket und Lindenstr.	VBK: Die Linie 24 ist hiervon betroffen (siehe Punkt Nr. 4). Es ist von einem Fahrzeitverlust von rund 45 bis 60 Sekunden pro Fahrt und Richtung auszugehen. Einzige Möglichkeit zur Kompensation ist die Aufhebung des zusätzlichen eingerichteten Schlenker über die Straße des Roten Kreuzes.	Siehe Erläuterung zu Punkt Nr. 4.
11	Rüppurrer Straße	zw. Baumeisterstr. und Stuttgarter Str.	VBK: Der Abschnitt betrifft unmittelbar den Bahnverkehr. Der Gleiskörper liegt straßenbündig, Regelungen für den Straßenverkehr gelten deshalb uneingeschränkt für die Bahnen. Als Fahrzeitverlust durch eine Begrenzung von 50 auf 30 km/h ist jeweils von rund 30 Sek. pro Fahrt und Richtung auszugehen, also durchaus signifikant spürbar. Die Strecke stellt wichtige und von Bahnen hoch frequentierte zentrale Abschnitte im VBK-Netz dar.	Der Straßenabschnitt ist im Verkehrsentwicklungsplan für Tempo 30 auf ausgewählten Netzabschnitten enthalten (MIV.10). Innerhalb des Straßenabschnittes sind bereits Bereiche mit einem Tempolimit von 30 km/h vorhanden. Das ergänzende Tempolimit stellt somit keine wesentliche Entschleunigung dar. Daher wird der Vorschlag des Tempolimits festgehalten. Weitere Beschleunigungsmaßnahmen für den gesamten Streckenverlauf sollen gemeinsam mit der VBK überprüft werden.
12	Augustenburgstraße	zw. Kirchstr. und Winkler-Dentz-Str.	VBK: Auswirkungen werden geringfügig eingeschätzt.	Kenntnisnahme.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
13	Rheinstraße/Kaiserallee	zw. Entenfang und Händelstr.	ADFC: Er spricht sich dafür aus, dass in den vorgeschlagenen Straßen mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung, ganztägig die Begrenzung auf Tempo 30 eingeführt werden sollte. Es wird befürchtet, dass es tagsüber bei den Straßen ohne Tempolimit zu Verkehrsverlagerungen kommen könnte.	Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden im Vorfeld mit den Fachdienststellen überprüft und werden nicht erwartet. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits lediglich nachts festgehalten.
			VBK: In diesem Abschnitt verfügen die im Straßenraum liegenden Bahnstrecken über einen besonderen Bahnkörper und nehmen deshalb gemäß BOStrab nicht am Straßenverkehr teil. Im Straßenraum angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen haben deshalb für den Bahnverkehr keine Bindungswirkung (siehe auch Punkt Nr. 2).	Kenntnisnahme.
14	Karlstraße	zw. Jollystr. und Ebertstr.	ADFC: Er spricht sich dafür aus, dass in den vorgeschlagenen Straßen mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung, ganztägig die Begrenzung auf Tempo 30 eingeführt werden sollte. Es wird befürchtet, dass es tagsüber bei den Straßen ohne Tempolimit zu Verkehrsverlagerungen kommen könnte (siehe auch Punkt Nr. 13).	Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden im Vorfeld mit den Fachdienststellen überprüft und werden nicht erwartet. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits lediglich nachts festgehalten.
			VBK: Der Gleiskörper liegt straßenbündig, daher gelten die Temporeduzierungen auch für die Bahnen (siehe Punkt 11). Es ist von einem Fahrzeitverlust von rund 30 Sekunden pro Fahrt und Richtung auszugehen.	Siehe Erläuterungen zu Punkt Nr. 11. Nach Abschluss der Arbeiten zur Kombilösung muss das Linienkonzept ohnehin neu konzipiert werden. Der Abschnitt wird auch durch den Lärm der Straßenbahn stark belastet (hot spot). Eine Geschwindigkeitsbegrenzung der Tram trägt daher auch zum besseren Schutz der Gesundheit der angrenzenden Bevölkerung teil.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
15	Moltkestraße	zw. Erzbergerstr. und Hertzstr.	ADFC: Straßen mit nächtlichem Tempolimit sind ganztägig auf Tempo 30 auszuweiten, da Verkehrsverlagerungsprozesse befürchtet werden.	Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden im Vorfeld geprüft und werden nicht erwartet. Daher bleiben die genannten Straßenbereichen nur auf ein nächtliches Tempolimit beschränkt.
			VBK: Straßenbahnen fahren mit Rücksicht auf die Kliniken nachts bereits 30 km/h.	Kenntnisnahme.
16	Herrenalber Straße	zw. Tulpenstr. und Battstr.	ADFC: Er spricht sich dafür aus, dass in den vorgeschlagenen Straßen mit einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung, ganztägig die Begrenzung auf Tempo 30 eingeführt werden sollte. Es wird befürchtet, dass es tagsüber bei den Straßen ohne Tempolimit zu Verkehrsverlagerungen kommen könnte (siehe auch Punkte Nr. 13, 14).	Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden im Vorfeld mit den Fachdienststellen überprüft und werden nicht erwartet. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten.
			VBK: In diesem Abschnitt verfügen die im Straßenraum liegenden Bahnstrecken über einen besonderen Bahnkörper und nehmen deshalb gemäß BOStrab nicht am Straßenverkehr teil. Im Straßenraum angeordnete Geschwindigkeitsbeschränkungen haben deshalb für den Bahnverkehr keine Bindungswirkung (siehe auch Punkte Nr. 2, 13).	Kenntnisnahme.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
17	Rittnertstraße	zw. Badener Str. und Dürrbachstr.	ADFC: Straßen mit nächtlichem Tempolimit sind ganztägig auf Tempo 30 auszuweiten, da Verkehrsverlagerungsprozesse befürchtet werden.	Potentielle Verkehrsverlagerungen wurden im Vorfeld geprüft und werden nicht erwartet. Daher bleiben die genannten Straßenbereichen nur auf ein nächtliches Tempolimit beschränkt.
			VBK: Der Abschnitt betrifft die Buslinie 23. Auch eine Reduzierung der Geschwindigkeit nur nachts auf 30 km/h hätte zur Folge, dass die heute angewendete verkürzte Fahrzeit in den Schwachlastzeiten, so nicht mehr angewendet werden könnte. Damit platzt der Anschluss in Durlach Turmberg auf die Tram-Linie 1: wird der Anschluss stadtauswärts weiterhin sichergestellt, kommt der Bus ca. 2 bis 3 min. später als heute wieder von Stupferich zurück, damit würde gerade der Anschluss stadteinwärts verpasst und die Fahrgäste müssten 20 min. auf die nächste Bahn warten.	Weitere Beschleunigungsmaßnahmen für den gesamten Streckenverlauf sollen gemeinsam mit der VBK überprüft werden. Daher wird am Vorschlag des Tempolimits festgehalten.
	Allgemeine Hinweise		RP: Für die weitere Prüfung sind neben der Darstellung in RLS-90 Werten auch der Nachweis über die konkrete Zahl der Lärmbetroffenen anhand einer gebäudescharfen Darstellung zu erbringen.	Kenntnisnahme.
	Allgemeine Hinweise		AfA: Städtische, lärmintensive Fahrzeuge aus dem Bereich der Müllsammlung, Straßenreinigung und Winterdienst, müssen unabhängig von Lärmgrenzwerten jede Straße befahren. Einschränkungen können daher nicht gemacht werden.	Kenntnisnahme.

lfd. Nr.	Straße	genauer Bereich	Anregung / Hinweise aus der TÖB Beteiligung	Bewertung der Verwaltung
	Allgemeine Hinweise		BUND: Zwischen einzelnen Streckenabschnitten mit Tempolimits soll der Lückenschluss genutzt werden.	Sofern die gesetzlichen Vorgaben dies ermöglichen, wird ein Lückenschluss angestrebt.
	Allgemeine Hinweise		IHK: Temporeduzierungen sollten nicht zu Lasten der Leistungsfähigkeit des Straßensystems erfolgen.	Eine Veränderung in der Leistungsfähigkeit des Straßensystems wird nicht erwartet.
	Allgemeine Hinweise		RVMO: Das regionale Verkehrsgeschehen kann zum derzeitigen Verfahrensstand nicht abschließend beurteilt werden. Daher wird um weitere Beteiligung gebeten.	Kenntnisnahme.
	Allgemeine Hinweise		SuS: Die Tempolimits könnten Auswirkungen auf die Fahrzeiten bei der Schulbeförderung haben, die jedoch als vernachlässigbar erachtet werden.	Kenntnisnahme.
	Allgemeine Hinweise		StPIA: Bei der Überprüfung der einzelnen Abschnitte sollte bei signalisierten Streckenzügen durch das TBA geprüft werden, ob sich im Falle einer Temporeduzierung negative Auswirkungen hinsichtlich eines stetigen Verkehrsflusses ergeben.	Kenntnisnahme.
	Neuer Straßenabschnitt	Südtangente (im Bereich der 100 km/h Beschränkung)	BUND: Das westliche Teilstück mit Tempo 100 km/h soll, wie die anderen Bereiche auch, auf 80 km/h beschränkt werden.	Das VGH Urteil bezieht sich nur auf eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h aus gesundheitlichen Gründen. Sofern weitere Geschwindigkeitsreduzierungen möglich werden sollten, werden diese von der Verwaltung erneut überprüft.