

ANTRAG	Gremium:	Ortschaftsrat Durlach
B´90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion	Termin:	09.12.2020
vom: 01.11.2020	TOP:	11 öffentlich
eingegangen am: 02.11.2020	Verantwortlich:	UA / Dez. 5
Thema: Die Aktualisierung der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung und die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung in der Durlacher Rittnertstraße auf 30 km/h		

Antrag:

Wir bitten die Stadtverwaltung um Folgendes:

1. Mitteilung, wann die neuen Berechnungen zur Ermittlung der neuen Beurteilungswerte durchgeführt werden
2. Bitte, diese neuen Beurteilungswerte dem OR Durlach unaufgefordert vorzulegen
3. Vorlegen der Verkehrszahlen, die Grundlage für die Berechnung der Zahlen in 2017 waren
4. Vorlegen der Verkehrszahlen, die Grundlage für die Berechnung der Zahlen in 2021 sein sollen
5. Vorlegen einer Begründung, warum nachts nicht in der gesamten Rittnertstraße sondern nur in Teilbereichen Tempo 30 beantragt werden soll
6. Stellungnahme zu der fehlerhaften bzw. irreführenden Darstellung vom 12.10.2020, dass die Werte 55/65 eine harte Grenze darstellen würden
7. Stellungnahme zur Beurteilung der allgemeinen Gefahrenlage bzw. Prüfung bzgl. öffentlicher Sicherheit in der Rittnertstraße

Erläuterung:

Zu 1. In Ihrem Schreiben vom 12.10.2020 teilen Sie dem Stadtamt Durlach ein Jahr nach Diskussion dieser Thematik im Durlacher Ortschaftsrat den aktuellen Sachstand mit. Es ist nicht viel geschehen seitdem. Sie führen aus, dass die Beurteilungswerte im nächsten Jahr neu berechnet werden sollen. Wann soll diese Leistung beauftragt werden und wann werden die Zahlen vorliegen?

Zu 3. und 4. Bitte differenzieren Sie hier nach LKW/PKW etc. wegen der Berücksichtigung in der RLS-90.

Zu 5. In Ihrem Schreiben vom 12.10.2020 teilen Sie dem Stadtamt Durlach mit, dass in der Rittnertstraße nur zwischen der Badener Straße und der Dürrbachstraße und nur nachts eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vorgeschlagen werden soll. Insbesondere mit Blick auf Punkt 6 bitten die Antragsstellenden, die Argumente für diese Entscheidung offen zu legen. Zusätzlich bitten wir um Erläuterung, was aus Ihrer Sicht gegen den Versuch spricht, wenigstens nachts in der gesamten Rittnertstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzuschlagen bzw. zu beantragen. Was spricht aus Ihrer Sicht dagegen, zusätzlich dazu tags z. B. im unteren Bereich der Rittnertstraße eine Geschwindigkeitsbeschränkung vorzuschlagen?

Zu 6. Mit dem Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 23.03.2012 und der inhaltlichen Konsolidierung vom 29.10.2018 wurde festgelegt, dass diese Werte grundsätzliche Orientierungshilfen darstellen, von denen fachlich begründet abgewichen werden kann. Diesen Sachstand haben wir auch in der Ortschaftsratssitzung im Oktober 2019 detailliert vorgebracht. Diese Darstellung hatte das Verwaltungsgericht im Oktober 2018 bereits bestätigt und konkretisiert. Aus dem VGH Baden-Württemberg Urteil vom 17.07.2018, 10 S 2449/17 ist hier Punkt 12 besonders relevant, der klarstellt, dass es nicht auf die Überschreitung eines Schallpegels (die angesprochenen 65/55) ankommt, solange man oberhalb der unteren Tatbestandsgrenze von 49/54 liegt. Im Urteil ist ausgeführt: „Da das BImSchG für Lärmaktionspläne - anders als für Luftreinhaltepläne - kein Einvernehmenserfordernis vorsehe, seien die Anspruchsvoraussetzungen gemäß § 47d Abs. 6, § 47 Abs. 6 BImSchG bereits erfüllt, wenn die betreffende Maßnahme fehlerfrei im Lärmaktionsplan festgelegt worden sei und die zur Umsetzung verpflichtete Behörde angemessen an der Entscheidung über die Festlegung beteiligt worden sei. Die gesetzliche Grundlage für die begehrten Geschwindigkeitsbegrenzungen ergebe sich aus § 45 Abs. 1 Satz 1, Satz 2 Nr. 3, Abs. 9 Satz 3 StVO. Dabei bedürfe es für die Feststellung einer besonderen örtlichen Gefahrenlage (§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO) nicht der Überschreitung eines bestimmten Schallpegels, sondern es komme entscheidend darauf an, welche Beeinträchtigungen unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen werden müssten. Aus dem „Kooperationserlass“ ergebe sich nichts anderes. Auch die Lärmschutz-Richtlinien-StV (VkB. 2007, 767) dürften mit dem dort geregelten Nachtwert von 60 dB(A) nicht für die Beurteilung der Grenze der zumutbaren Lärmbelastung herangezogen werden. Als „untere Tatbestandsgrenze“ böten vielmehr die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) Orientierungspunkte, die im Nachtzeitraum für reine

und allgemeine Wohngebiete (Anmerkung der Antragsstellenden: wie die Rittnertstraße) sowie Kleinsiedlungsgebiete bei 49 dB(A) und für Kern-, Dorf- und Mischgebiete bei 54 dB(A) lägen. Die in anderen Fällen von der Rechtsprechung herangezogene allgemeine Lärmforschung gehe im Übrigen von gesundheitsschädlichen Lärmwirkungen bereits bei einer dauerhaften mittleren Lärmbelastung oberhalb einer Schwelle von 40 dB(A) nachts aus.“

Weiter wird auf Seite 17 des Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung vom 23.03.2012 ausgeführt: „Die für die Maßnahmenabwägung maßgeblichen Aspekte sind vom Einzelfall abhängig. Relevante Gesichtspunkte sind u. a.: Bewertung von Verdrängungseffekten, die Belange des fließenden Verkehrs, Auswirkungen auf den ÖPNV, Auswirkungen auf den Fuß- und den Radverkehr, anstehende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärminderung, mildere Mittel wie eine geänderte Verkehrsführung, Anpassungsbedarf bei Lichtsignalanlagen (Grüne Welle), in Gebieten mit Luftreinhalteplänen Auswirkungen auf die Luftreinhaltung. Zur Vermeidung häufigerer Wechsel der zulässigen Höchstgeschwindigkeit in Ortsdurchfahrten können zwischen Maßnahmenbereichen Lückenschlüsse bis maximal 300 Meter Länge erfolgen.“ In der Ortschaftsratssitzung im Oktober 2019 hatte die Grüne Fraktion gebeten, anhand dieser Kriterien zu prüfen, ob eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung in der gesamten Rittnertstraße durchsetzbar wäre. Die Antragsstellenden gehen davon aus, dass dieser Bitte nachgekommen wurde und bitten Einsicht in die Bewertung der einzelnen Kriterien zu erhalten, auch um diese mit den eigenen Erhebungen abgleichen zu können.

Im Bund wurden die Lärmsanierungswerte für Bundesstraßen und Autobahnen im Sommer 2020 unter anderem für reine und allgemeine Wohngebiete auf 64/54 gesenkt, d. h. 1 dB(A) unter die Werte, welche das Land Baden-Württemberg (aktuell) für die Lärmsanierung ansetzt. Diese Entscheidung verdeutlicht, dass die Werte 65/55 nicht pauschal als obere Maßnahmengrenze verwendet werden sollen bzw. dürfen.

Zu 7. Grundsätzlich unabhängig von der Lärmschutzthematik ist es ein natürliches Anliegen und die Pflicht der Verwaltung, für möglichst hohe Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu sorgen. Konkret bedeutet dies nach Verständnis der Antragsstellenden u. a. die Prüfung, ob § 45 Abs. 9 StVO erfüllt ist (Tatbestandsvoraussetzung für Geschwindigkeitsbeschränkungen). Die Tatbestände finden sich in § 45 Abs. 1. Die Rittnertstraße ist sehr kurvig und unübersichtlich, weist ausgesprochen wenige Querungsmöglichkeiten für zu Fuß Gehende auf und hat weder Radwege noch Schutzstreifen für den Radverkehr; letzteres ist sicher auch dem geringen Querschnitt geschuldet und bedarf zusätzlicher Lösungsansätze. Die unsichere Situation für Radfahrende auf der Straße führt dazu, dass sie zunehmend auf die Gehwege ausweichen und Sicherheit und Komfort für zu Fuß Gehende noch weiter verringern. Insgesamt stellt die Rittnert-

straße so ausschließlich für den motorisierten Individualverkehr einen akzeptablen Korridor dar und dies ist auch mit Blick auf die Ziele und Absichtsbekundungen der Stadt Karlsruhe vollkommen unakzeptabel (Stichworte „fahrrad-freundliche Stadt, Stichwort Klimaschutzkonzept). Eine Steigerung der Verkehrssicherheit wäre somit ein starkes Argument für eine verkehrsrechtliche Maßnahme, z. B. eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h. Kann sich die Verwaltung dieser Argumentation anschließen oder bestehen grundsätzliche Zweifel an den beschriebenen Sachverhalten?

unterzeichnet von:

Johannes Ruf und die Fraktion B90/Die Grünen im OR Durlach