



STELLUNGNAHME zum Antrag B'90/DIE GRÜNEN-OR-Fraktion eingegangen am: 02.11.2020	Vorlage Nr.: Verantwortlich:	2020/1398 UA / Dez. 5
Thema: Die Aktualisierung der Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung und die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung in der Durlacher Rittnertstraße auf 30 km/h		

Gremium	Termin	TOP	ö	nö
Ortschaftsrat Durlach	09.12.2020	11	X	

Kurzfassung

Im Zuge der 2021 erneut anstehenden stadtweiten Berechnung der Lärmkarte wird auch die Lärmsituation in der Rittnertstraße neu erhoben. Unabhängig davon ist beabsichtigt, die stadtweit definierten 19 Straßenabschnitte mit Tempo 30, darunter auch nachts in der Rittnertstraße (Badener-/Dürnbachstraße), fachlich begründet dem Ordnungs- und Bürgeramt, zur Einleitung des Zustimmungsverfahrens beim Regierungspräsidium Karlsruhe schnellstmöglich vorzulegen.

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

Zu 1) Mitteilung, wann die neuen Berechnungen zur Ermittlung der neuen Beurteilungswerte durchgeführt werden

Im Zuge der 2021 erneut anstehenden stadtweiten Berechnung der Lärmkarte wird auch die Lärmsituation in der Rittnertstraße neu erhoben. Die Lärmkartierung ist turnusgemäß zur Erfüllung der Berichtspflichten an das Land, den Bund und an die EU bis Mitte 2022 der LUBW zu übergeben. Unabhängig davon ist beabsichtigt, die stadtweit definierten 19 Straßenabschnitte mit Tempo 30, darunter auch nachts in der Rittnertstraße (Badener-/Dürrbachstraße), dem Regierungspräsidium Karlsruhe schnellstmöglich zur Zustimmung vorzulegen. Die hierfür erforderlichen Unterlagen und nachzuweisenden Luftreinhaltwerte werden derzeit durch den Umwelt- und Arbeitsschutz zusammengestellt und im Anschluss fachlich begründet dem Ordnungs- und Bürgeramt, zur Einleitung des Zustimmungsverfahrens vorgelegt.

Zu 2) Bitte, diese neue Beurteilungswerte dem OR Durlach unaufgefordert vorzulegen

Die Lärmwerte der neuen Lärmkartierung 2021 werden dem Ortschaftsrat Durlach sowie der allgemeinen Öffentlichkeit nach Fertigstellung, vermutlich im 1. Quartal 2022, zur Diskussion und Kommentierung bereitgestellt. Hieraus ergeben sich dann, im Zuge der Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2017, möglicherweise weitergehende Lärm-minderungsmaßnahmen. Diese können umgesetzt werden, wenn sie nach Fachrecht zulässig und rechtsfehlerfrei in den Lärmaktionsplan aufgenommen und dieser formal beschlossen wurde. Unabhängig davon wird der Ortschaftsrat Durlach über die Umsetzung von Tempo 30 nachts in der Rittnertstraße, nach Zustimmung des Regierungspräsidiums Karlsruhe, zeitnah unterrichtet.

Zu 3) Vorlegen der Verkehrszahlen, die Grundlage für die Berechnung der Zahlen in 2017 waren

Die im Rahmen der Lärmkartierung 2017 zur Berechnung der Lärmwerte in der Rittnertstraße zu Grunde gelegten Verkehrszahlen betrugen, je nach Abschnitt, in beiden Fahrtrichtungen zusammen zwischen 6.400 Kfz und 10.400 Kfz, ermittelt an einem durchschnittlichen Werktag. Der Schwerverkehrsanteil wurde dabei zu 4 Prozent angesetzt.

Zu 4) Vorlegen der Verkehrszahlen, die Grundlage für die Berechnung der Zahlen in 2021 sein sollen

Im Zuge der Lärmkartierung 2021 werden die Verkehrszahlen zur Berechnung der Lärmwerte, auch für die Rittnertstraße, neu zusammengeführt. Bei Verkehrsuntersuchungen zur Dürrbachstraße wurden zwischenzeitlich neue Verkehrszählungen durchgeführt, die in der Rittnertstraße, gegenüber den Erhebungen für 2017, in beiden Fahrrichtungen zusammen etwa 1000 Kfz/ 24 Stunden höhere Verkehrsmengen zeigen. Der Schwerverkehrsanteil betrug dabei ca. 3,9 Prozent.

Zu 5) Vorlegen einer Begründung, warum nachts nicht in der gesamten Rittnertstraße sondern nur in Teilbereichen Tempo 30 beantragt werden soll

Die dem Gemeinderat im Dezember 2019 vorgelegten 19 Vorhaben zu Tempo 30 im Stadtgebiet umfassen auch den Vorschlag, zwischen Badener Straße und Dürrbachstraße nachts eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/ h einzuführen. Dies gründet sich auf die Überschreitung des Lärmwerts von 55 dB(A) in der Nacht und auf die Anzahl der davon betroffenen Anwohnerschaft. Der nächtliche Lärmwert wurde aufgrund der Rechtsprechung des VGH Baden-Württemberg 2018 als neues Kriterium für verkehrsrechtliche Maßnahmen in der Lärmaktionsplanung berücksichtigt. Einer nächtlichen Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 über die gesamte Rittnertstraße stehen jedoch folgende Gründe entgegen:

- Eine Betroffenheit von 55 dB(A) nachts ist dort nicht durchgängig gegeben.
- Der maximal zulässige Lückenschluss von 300 m würde überschritten (600 m).

Der Betrachtung liegen die Empfehlungen und Kriterien aus dem Kooperationserlass des Landes Baden-Württemberg zugrunde.

Dem Anliegen, unter Bezug auf den Lärmwert von 65 dB(A), eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auch tagsüber einzuführen, fehlen die dafür nötigen Voraussetzungen. Die Zahl der davon tagsüber in der Rittnertstraße betroffenen Anwohnerschaft liegt deutlich unter 10 %. Eine verkehrsrechtliche Maßnahme muss jedoch umfassend begründet sein und mit den verkehrlichen Folgewirkungen über das Ordnungs- und

Bürgeramt der höheren Straßenverkehrsbehörde im Regierungspräsidium Karlsruhe zur Zustimmung vorgelegt werden.

Zu 6) Stellungnahme zu der fehlerhaften bzw. irreführenden Darstellung vom 12.10.2020, dass die Werte 55/65 eine harte Grenze darstellen würden

Voraussetzung für Maßnahmen zur Beschränkung des fließenden Verkehrs ist, dass die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO vorliegen, d.h. es muss eine durch Lärm verursachte „Gefahrenlage“ bestehen. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen erstrecken. Die Rechtsprechung orientiert sich bei der Beurteilung dieser Frage an den Grenzwerten der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV). Für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen sind hiernach folgende Immissionsgrenzwerte orientierend heranziehbar:

- 70 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 60 dB(A) zwischen 22:0 Uhr und 6:0 Uhr (nachts)

Zur Anwendung kommen dagegen die Werte aus dem Urteil des VGH Baden-Württemberg 2018 mit 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts.

Die ebenfalls zitierten Immissionsgrenzwerte (§2 Abs. 1 der 16. BImSchV) gelten nur beim Neubau oder bei wesentlichen baulichen Änderungen von Straßen in reinen und allgemeinen Wohngebieten:

- 59 dB(A) zwischen 6:00 und 22:00 Uhr (tags)
- 49 dB(A) zwischen 22:0 Uhr und 6:0 Uhr (nachts)

Die der Lärmsanierung dienenden Auslösewerte des Bundes für Lärm an Bundes- und Landesstraßen liegen bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts und sind zur Entscheidung von Tempolimits nicht heranziehbar.

Lärmkarten sind mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Der Lärmaktionsplan der Stadt Karlsruhe aus 2017 enthielt zunächst noch keine Maßnahmen, die dem Urteil des VGH Baden-Württemberg aus 2018 entsprachen. Der Gemeinderat hat daher im Dezember 2019, nach einer Öffentlichkeitsbeteiligung,

stadtweite Maßnahmen zu Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30) aus Lärmschutzgründen beschlossen und den Lärmaktionsplan fortgeschrieben.

Die Antragstellerin zitiert den umfangreichen Kriterienkatalog aus dem Kooperationserlass des Landes, der einer Maßnahmenabwägung zugrunde liegt (Verdrängungseffekte; ÖPNV; Luftreinhaltung etc.). Dabei wird auch auf den maximal zulässigen Lückenschluss von 300 m hingewiesen. Diese Kriterien wurden bei der Maßnahmenabwägung auch in der Rittnertstraße herangezogen. Wesentliche Kriterien waren:

- Eine mögliche Verdrängung des Verkehrs in Nachbarstraßen
- Auswirkungen auf die zeitliche Taktung des Busverkehrs
- Rittnertstraße als Bedarfsumleitung von der A8 zur A5
- Eine Betroffenheitsanalyse zum Lärm
- Hinzu kam 2020 die Anforderung zur Bewertung der Luftqualität (Anforderung RP Karlsruhe)

Die 2021 erneut zu beauftragende Lärmkartierung wird unter Anwendung eines neuen Berechnungsverfahrens zu erstellen sein. Die sich dann im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmkartierung ergebenden Anregungen, Einwände und Maßnahmen werden im Zuge der Fortschreibung des bestehenden Lärmaktionsplans berücksichtigt. Unabhängig davon werden die bereits geplanten Vorhaben zu Tempo 30 im Stadtgebiet vorab umgesetzt.

Zu 7) Stellungnahme zur Beurteilung der allgemeinen Gefahrenlage bzw. Prüfung bzgl. öffentlicher Sicherheit in der Rittnertstraße

Im Straßenverkehrsrecht gilt der Grundsatz, dass Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nach § 45 Absatz 9, Satz 3 der Straßenverkehrsordnung (StVO) nur angeordnet werden dürfen, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine konkrete Gefahrenlage besteht, die ein allgemeines beziehungsweise abstraktes Risiko erheblich übersteigt.

Eine allgemeine, erheblich übersteigende Gefahrenlage liegt für die Rittnertstraße, mit Ausnahme für den Bereich „Am Lerchenberg“, nicht vor. Aufgrund der schwierigen

Sichtverhältnisse im Kurvenbereich „Am Lerchenberg“, besteht hier eine konkrete Gefährdung, die es erforderlich macht, eine streckenbezogene Temporeduzierung zu verfügen. Im weiteren Verlauf der Rittnertstraße liegt im Hinblick auf den vorhandenen schmalen Fahrbahnquerschnitt eine mögliche abstrakte Gefährdungslage vor. Die bauliche Ausgestaltung alleine reicht jedoch für eine konkrete Gefährdung nicht aus.

Nach Rücksprache mit dem Polizeipräsidium Karlsruhe ist die Unfalllage auf der gesamten Rittnertstraße unauffällig. Eine Unfallhäufungsstelle liegt auf der Strecke ebenfalls nicht vor.

Nach § 45 Absatz 9, Satz 3, Nummer 6 StVO bedarf es keiner konkreten Gefährdungslage zur Temporeduzierung in unmittelbaren Bereichen vor Kindergärten, Kitas, Schulen und Altersheimen. Hier kann eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h angeordnet werden. Auch diese Möglichkeit wurde für die Rittnertstraße geprüft. Die vorgenannten Einrichtungen als Anordnungsgrundlage für eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung sind in der Rittnertstraße nicht vorhanden.

Ergänzend zu der konkreten Fragestellung ist anzumerken, dass die bauliche Ausgestaltung der Rittnertstraße noch aus einer Zeit stammt, die den heutigen Bedürfnissen an eine Straße nicht mehr gerecht wird. Aufgrund des engen Fahrbahnquerschnitts ist es im aktuellen Zustand nicht möglich eine Verbesserung für den Radverkehr und die zu Fuß Gehenden umzusetzen. Das Stadtplanungsamt befasst sich aktuell mit einer Neuplanung der Rittnertstraße. Hierbei liegt der Fokus insbesondere auf den Belangen des Fuß- und Radverkehrs.