Fellbach

Beschlussvorlage **Nr. 235/2021**

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Ehlert, Cornelius

AZ./Datum:	III/61/CP/09.11.2021		
Gremium	**Behandlung**	**Sitzungsart**	**Sitzungsdatum**
Bau- und Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	öffentlich	09.12.2021
Natur-, Umwelt- und Klimaschutzausschuss	zur Vorberatung	öffentlich	09.12.2021
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	14.12.2021

Lärmaktionsplan - Entwurfsfassung

Bezug:

Umweltbeirat	vom 12.10.2017	n.ö	(Vorlage 103/2017)
BA	vom 12.10.2017	n.ö.	(Vorlage 103/2017)
VKA	vom 12.10.2017	n.ö.	(Vorlage 103/2017)
GR	vom 24.10.2018	ö.	(Vorlage 103/2017)
BA	vom 13.09.2018	n.ö.	(Vorlage 074/2018)
VKA	vom 13.09.2018	n.ö.	(Vorlage 074/2018)
GR	vom 25.09.2018	ö.	(Vorlage 074/2018)
BVKA	vom 14.05.2020	n.ö.	(Vorlage 019/2020)
GR	vom 26.05.2020	ö.	(Vorlage 019/2020)
BVKA	vom 18.11.2021	n.ö.	mündlicher Vortrag

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat

1. nimmt die Ergebnisse aus dem Entwurf zum Lärmaktionsplan (LAP) zur Kenntnis;

2. beauftragt die Verwaltung mit der öffentlichen Auslegung des LAP-Entwurfs und einer Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB).

Sachverhalt/Antragsbegründung:

1. Zielsetzung

Die durch den Verkehr verursachte Lärmbelastung wird vielerorts als störend wahrgenommen und kann bei chronischer Überschreitung schwerwiegende gesundheitliche Folgen haben. Um diesen Auswirkungen entgegenzuwirken, wurden zunächst von der Europäischen Union und anschließend vom Bundesgesetzgeber Regelungen erlassen mit dem Ziel, eine Lärmkartierung zu erstellen, die Öffentlichkeit zu informieren und Maßnahmen zur Lärmminderung und Lärmvermeidung zu erarbeiten. Hauptziel ist, die Menschen an ihren Wohnorten wirkungsvoll vor Umgebungslärm zu schützen. Die Regelungen sollen eine vereinheitlichte Vorgehensweise bei der Ermittlung der jeweiligen Betroffenheiten ermöglichen, auf dessen Grundlage ein jeweils auf die örtlichen Verhältnisse angepasster Maßnahmenplan zu erstellen ist. Dieser ist nach Beschlussfassung durch den Gemeinderat dem zuständigen Regierungspräsidium zur Genehmigung vorzulegen.

2. Rechtliche Grundlagen und verwendete Berechnungsmethoden

Der Lärmaktionsplan (LAP) baut auf dem „Gesetz zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm" auf. Mit den §§ 47 a - f wurde das Bundesimmissionsschutzgesetz erweitert und die Europäische Richtlinie in nationales Recht umgewandelt. Die gesetzlichen Vorgaben zur Lärmkartierung sind in der „Verordnung über die Lärmkartierung – 34. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)" festgesetzt. Eine Übersicht der gesetzlichen Grundlagen und Mindestanforderungen an die Aktionspläne sind in Anlage 1 auf S.8 f. dargestellt.

Die Berechnung des Umgebungslärms wurde auf Basis der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Straßen" (VBUS) durchgeführt. Auch diese Berechnungsmethode ist wiederum an die nationale „Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen" (RLS-90) angelehnt. Innerhalb dieser Richtlinie sind auch die maßgebenden Indizes aus der 34. BImSchV festgeschrieben.

Für die Berechnung des Umgebungslärms werden entlang von Hauptverkehrsstraßen verschiedene Parameter berücksichtigt. Dazu zählen nach VBUS unter anderem die Verkehrsmenge, die Fahrzeuggeschwindigkeit, der Schwerlastverkehrsanteil und lärmmindernde Straßenoberflächen oder Hindernisse (Gebäude, Wälle, etc.).

Entlang von Schienen wird der Umgebungslärm gemäß der Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch) ermittelt. Dabei werden unter anderem die Zugzahlen, Fahrzeugarten und Geschwindigkeiten für die Berechnung des Umgebungslärms zugrunde gelegt.

Die jeweiligen Mittelungspegel werden für die Beurteilungszeiträume Tag, Abend und Nacht sowie den Tag-Abend-Nacht-Index berechnet. Weitere Informationen zu den Berechnungsmethoden, den Beurteilungszeiträumen und zur Ermittlung der Betroffenen ist Anlage 1 S.11f. zu entnehmen.

3. Wichtige Hinweise zum Verständnis und zur Interpretation des Lärmaktionsplan-Entwurfs

Bei den im Sinne des Lärmaktionsplans betroffenen Personen handelt es sich um kalkulierte Erfassungen und nicht um tatsächliche Personen. Dementsprechend kann es bei der Betrachtung der Betroffenheiten einzelner Gebäude zu Abweichungen von der Realität bei der Anzahl der Betroffenen Bewohner kommen.

Die Pegelberechnung erfolgt außerdem bis vor die Hausfassade (= gesetzlich festgelegter Zuständigkeitsbereich des Lärmaktionsplans), d.h. durch Wände und Fenster ergeben in der Praxis weitere lärmdämmende Wirkungen. Mögliche Maßnahmen des Lärmaktionsplans können sich daher auch nur auf diesen Bereich beschränken. Dennoch kann der Lärmaktionsplan auch Hinweise auf weitere sinnvolle Maßnahmen ab der Gebäudefassade geben.

Da insbesondere Straßenzüge im gebauten Bestand eine hohe Betroffenheit von direkten Anwohnern aufweisen und dort die Möglichkeiten der tatsächlichen Lärmminderung aber i.d.R. sehr stark eingeschränkt sind, unterliegen alle möglichen Lärmminderungsmaßnahmen dem Ermessen der verantwortlichen Kommune (insbesondere mit Blick auf die Verhältnismäßigkeit). Betroffene in Bestandsgebieten haben somit keinen Anspruch auf vollständigen Lärmschutz durch die Maßnahmen der Lärmaktionsplans, stattdessen aber auf eine korrekte Abwägung und Ermessensausübung seitens der Kommune. Je höher die identifizierte Betroffenheit, desto geringer jedoch der Ermessensspielraum.

4. Untersuchungsgebiet

Mit Hilfe der zuvor dargestellten Methoden und Vorgaben wurde auf den in Abbildung 1 gezeigten Straßen ein Berechnungsmodell für die Gemarkung Fellbach erstellt. Dabei markieren die rot gefärbten Abschnitte die Hauptverkehrsstraßen, welche in der dritten Stufe der Lärmaktionsplanung entsprechend der nationalen Richtlinien zu untersuchen sind. Innerhalb dieser Verfahrensstufe müssen alle Hauptverkehrsstraßen mit einem DTV von mehr als 8.200 Fahrzeugen pro Tag betrachtet werden. Weitere Informationen zu den einzelnen Stufen der Lärmaktionsplanung können Anlage 1 S. 7 entnommen werden.

Die in Abbildung 1 blau gestrichelten Linien sind Straßen, die im Vorgriff auf die folgende Stufe der Lärmaktionsplanung mit in die Betrachtung aufgenommen wurden, da sie die wichtigsten Achsen im innerstädtischen Verkehr darstellen und im direkten Wirkungszusammenhang mit den rotgefärbten Straßenabschnitten stehen. Zusätzlich zu den Straßenabschnitten auf Abbildung 1 wurden die Stadtbahn-Linien U1 und U16 untersucht.

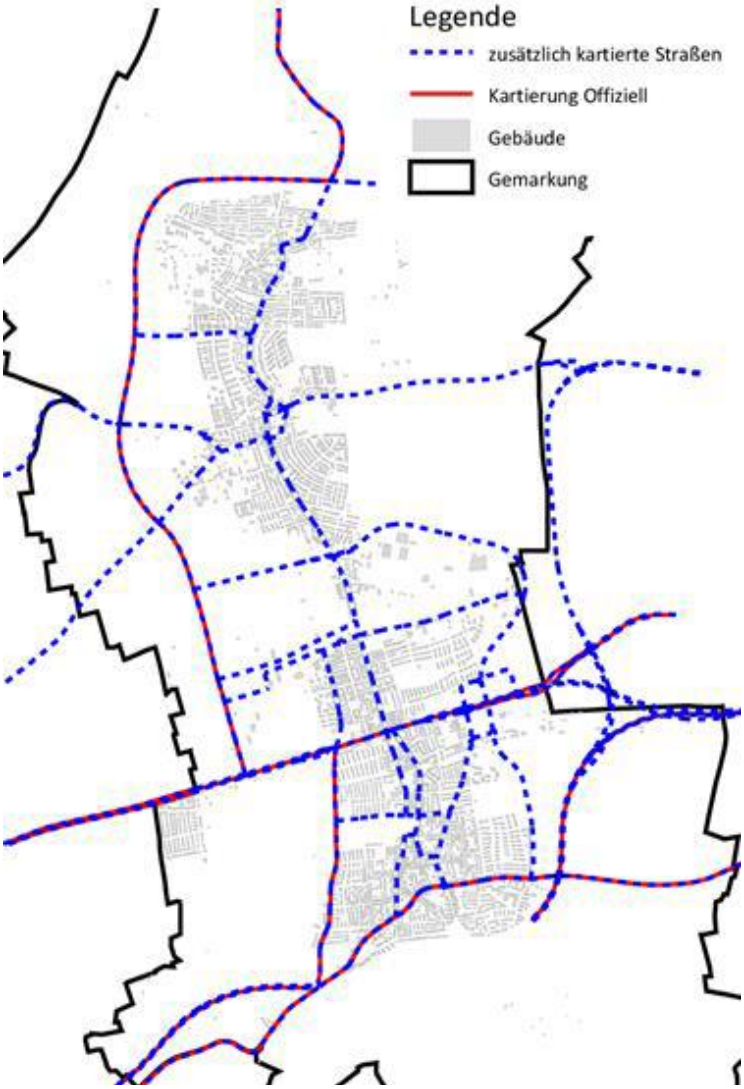

Abbildung 1: Darstellung der kartierten Straßenabschnitte (Quelle: LAP-Entwurf, S.15; LUBW)

5. Lärmkarten und Betroffenheiten entlang der Hauptverkehrsstraßen

Im Folgenden werden die Lärmkarten und die ermittelten Betroffenheiten entlang der untersuchten Straßen aufgezeigt. Dazu ist in Tabelle 1 eine Übersicht mit der Anzahl der belasteten Personen und den jeweiligen Pegel dargestellt. Die Betroffenheiten sind wiederum für den Tag-Abend-Nacht Index (LDEN) und den Nachtzeitraum (LNIGHT) angegeben.

Nach Vorgaben des Landes Baden-Württemberg sind dabei Lärmbelastungen LDEN > 65 dB(A) und LNIGHT > 55 dB(A) bei Lärmaktionsplanungen zu berücksichtigen. Dabei gibt es dringenden Handlungsbedarf in den Bereichen mit einer sehr hohen Lärmbelastung. Dazu zählen alle Straßenabschnitte, die Werte von LDEN > 70 dB(A) und LNIGHT > 60 dB(A) aufweisen. Weitere Informationen zu den Auslösewerten und Maßnahmenplanungen sind in Anlage 1 S. 12 f. dargestellt.

Aus Tabelle 1 geht hervor, dass im Betrachtungszeitraum LDEN rund 1.600 Bürgerinnen und Bürger einer gesundheitskritischen Geräuschbelastung oberhalb von 65 dB(A) ausgesetzt sind. Im Nachtzeitraum LNIGHT sind etwa 1.650 Personen einem gesundheitskritischen Pegel von mehr als 55 dB(A) ausgesetzt.

Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Kartierungsstrecken Straßenverkehr	
über	bis	LDEN	LNIGHT
50	55	--	2.481
55	60	2.906	1.610
60	65	2.406	38
65	70	1.567	--
70	75	39	--
75		--	--
Summe		**6.918**	**4.129**

Tabelle 1: Geschätzte Zahl der durch Straßenverkehrslärm belasteten Menschen nach VBEB (Quelle: LAP-Entwurf S.17)

In Abbildung 2 sind die Schallimmissionen für den Beurteilungszeitraum LDEN im Straßenverkehr dargestellt. Entsprechend wurde auch für den Beurteilungszeitraum LNIGHT ein Schallimmissionsplan erstellt. Diese Darstellung ist in der Entwurfsfassung des LAP als Anlage beigefügt.

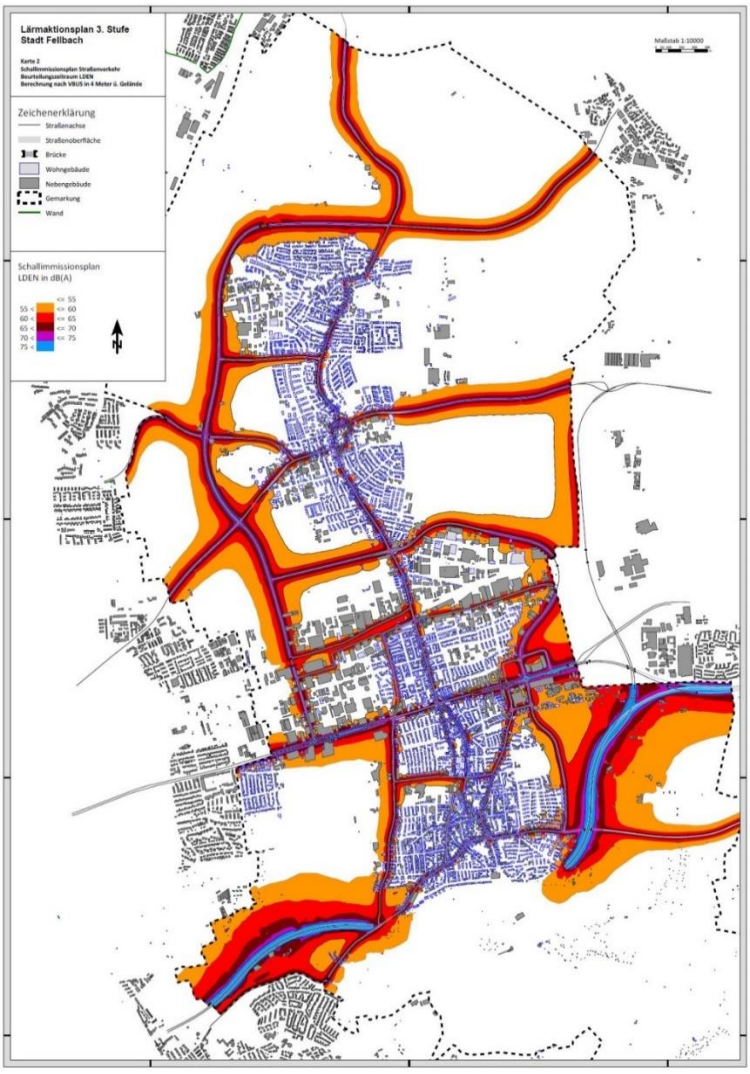

Abbildung 2: Schallimmissionsplan Straßenverkehr im Beurteilungszeitraum LDEN

6. Lärmkarten und Betroffenheiten entlang der kartierten Schienenstrecken

Analog zu Kapitel 4 wurde auch für die betrachteten Schienenstrecken eine Betroffenheitsstatistik erstellt. Dabei zeigt sich, dass keine Person einer gesundheitskritischen Lärmbelastung LDEN > 65 dB(A) ausgesetzt ist. Im nächtlichen Betrachtungszeitraum LNIGHT ist zu erwarten, dass lediglich eine Person einer gesundheitskritischen Lärmbelastung von > 55 dB(A) ausgesetzt ist.

Intervall [dB(A)]		Belastete Personen (nach VBEB) Kartierungsstrecken Straßenverkehr	
über	bis	LDEN	LNIGHT
50	55	--	56
55	60	110	1
60	65	20	--
65	70	--	--
70	75	--	--
75		--	--
Summe		**130**	**57**

Tabelle 2: Geschätzte Zahl der durch Schienenverkehrslärm belasteten Menschen nach VBEB (Quelle: LAP-Entwurf S. 19)

Identisch zum Straßenverkehr wurde in Abbildung 3 auch für den Schienenverkehr ein Schallimmissionsplan für den Betrachtungszeitraum LDEN erstellt. Für den Beurteilungszeitraum LNIGHT ist diese Darstellung wiederum als Anlage im Entwurf zum LAP beigefügt.

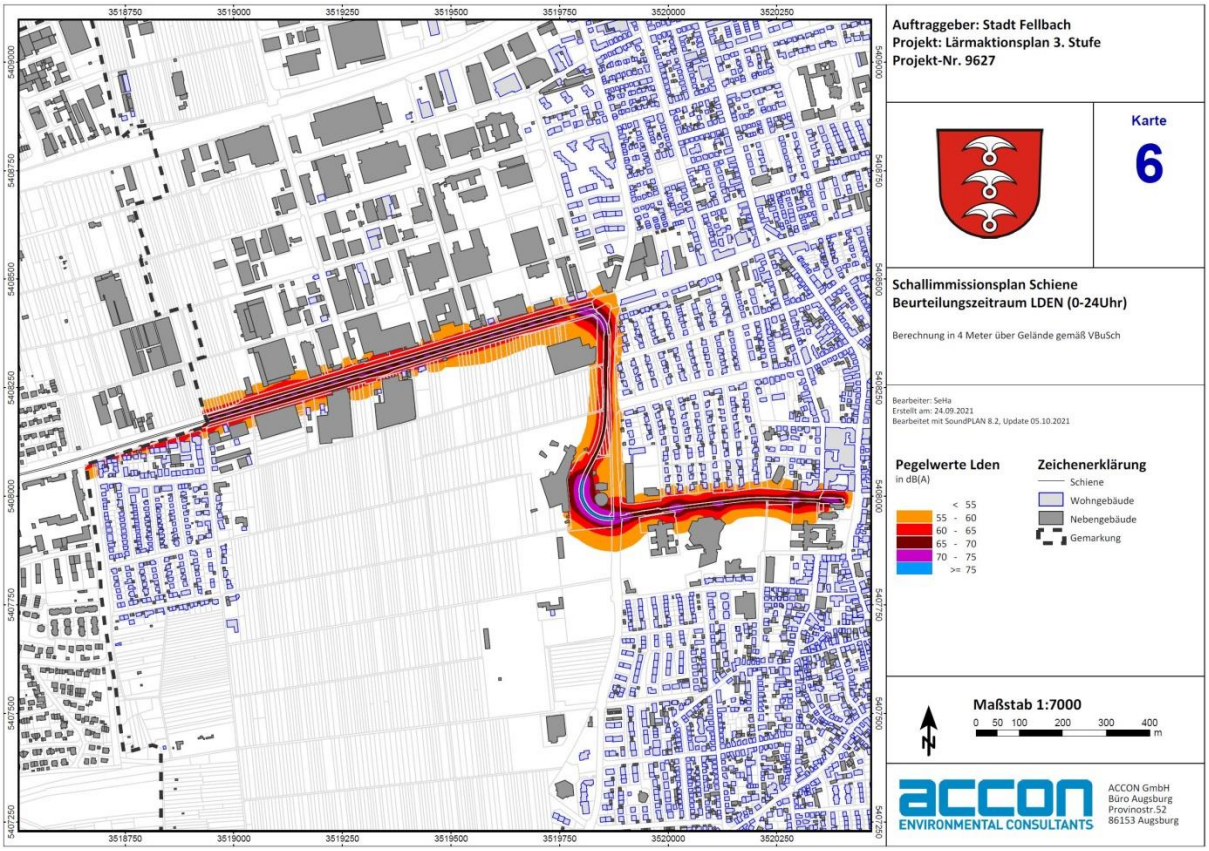

Abbildung 3: Schallimmissionsplan Straßenverkehr im Beurteilungszeitraum LNIGHT

7. Darstellung der Lärmschwerpunkte und Lärmprobleme

Auf Grundlage der vorangegangenen Berechnungen wurden für das Untersuchungsgebiet insgesamt sechs Lärmschwerpunkte ermittelt. Eine Übersicht zu den Abschnitten ist in Abbildung 4 dargestellt. Folgende Konfliktbereiche konnten identifiziert werden:

Konfliktbereich M1: Hegnacher Straße, Hauptstraße, Oeffinger Straße
Innerhalb des rund 1.300 m langen Abschnitts sind im Beurteilungszeitraum LDEN sind rund 119 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen betroffen (d.h. Lärmpegeln > 65 dB(A)). Davon sind 7 Personen von einem Pegel von mindestens 70 dB(A) betroffen. Es werden an insgesamt 89 Gebäuden Lärmpegel oberhalb von 65 dB(A) im Zeitraum LDEN erreicht. Im Beurteilungszeitraum von 22 - 6 Uhr (LNIGHT) sind ca. 146 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen oberhalb von 55 dB(A) betroffen. Davon sind rund 8 Personen von einem Pegelwert > 60 dB(A) betroffen. Innerhalb dieses Zeitraums werden an 97 Gebäuden gesundheitskritische Beurteilungspegel > 55 dB(A) erreicht.

Konfliktbereich M2: Gotthilf-Bay-Straße, Fellbacher Straße
Während des 24h Beurteilungszeitraums LDEN sind ca. 304 Personen in dem rund 1.500 m langen Straßenabschnitt von einer Geräuschbelastung von > 65 dB(A) betroffen. Dabei werden an 98 Gebäuden gesundheitskritische Geräuschpegel (> 65 dB(A)) ganztägig erreicht. Während des nächtlichen Beurteilungspegels LNIGHT sind ca. 321 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen oberhalb von 55 dB(A) betroffen. Insgesamt werden an 98 Gebäuden gesundheitskritische Beurteilungspegel erreicht.

Konfliktbereich M3: Bahnhofstraße, Cannstatter Straße
Der Konfliktbereich umfasst Streckenabschnitte von rund 550 m in der Bahnhofstraße und rund 470 m in der Cannstatter Straße. Dabei sind in Summe in beiden Straßen zusammen rund 224 Personen im 24-h-Index LDEN von einer gesundheitskritischen Geräuschbelastung > 65 dB(A) betroffen. Davon sind ca. 6 Personen einem Pegel > 70 dB(A) ganztägig ausgesetzt. An 86 Gebäuden werden Geräuschpegel > 65 dB(A) erreicht. Im nächtlichen Beurteilungszeitraum LNIGHT sind ca. 225 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen oberhalb von 55 dB(A) betroffen. Dabei sind ca. 6 Personen von einem Pegel > 60 dB(A) betroffen. Es werden an insgesamt 90 Gebäuden gesundheitskritische Beurteilungspegel erreicht.

Konfliktbereich M4: Vordere Straße
Im Abschnitt zur Vordere Straße, der etwa 300 m lang ist, sind während des 24-h-Beurteilungszeitraums LDEN ca. 84 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen betroffen. Ferner werden an 30 Gebäuden ganztags Geräuschpegel oberhalb 65 dB(A) erreicht. Während des nächtlichen Beurteilungszeitraums LNIGHT sind ca. 76 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen oberhalb von 55 dB(A) betroffen. Insgesamt werden an 29 Gebäuden gesundheitskritische Beurteilungspegel erreicht.

Konfliktbereich M5: Untertürkheimer Straße, Burgstraße, Rommelshauser Straße
Im fünften Konfliktbereich, der ca. 1.550 m lang ist, sind im 24-h-Beurteilungspegel LDEN ca. 324 Personen von einem gesundheitskritischen Geräuschpegel > 65 dB(A) betroffen. Davon sind rund 14 Personen von einem Pegelwert > 70 dB(A) betroffen. Ferner werden an 107 Gebäuden ganztags Geräuschpegel oberhalb 65 dB(A) erreicht.

Im Beurteilungszeitraum von 22 - 6 Uhr (LNIGHT) sind etwa 304 Personen von einem gesundheitskritischen Pegelwert > 55 dB(A) betroffen; davon ca. 14 Personen von einem Wert > 60 dB(A). Es lässt sich an 106 Gebäuden eine gesundheitskritische Geräuschbelastung feststellen.

Konfliktbereich M6: Esslinger Straße
Der letzte Konfliktbereich beinhaltet die südliche Esslinger Straße auf einem Abschnitt von rund 650 m. Innerhalb dieses Gebiets sind während des 24h Beurteilungspegels (LDEN) ca. 64 Personen von einer gesundheitskritischen Geräuschbelastung betroffen. Ferner werden an 25 Gebäuden ganztags Geräuschpegel oberhalb 65 dB(A) erreicht. Während des nächtlichen Beurteilungspegels LNIGHT sind ca. 56 Personen von gesundheitskritischen Geräuschbelastungen oberhalb 55 dB(A) betroffen. Insgesamt werden an 25 Gebäuden gesundheitskritische Beurteilungspegel erreicht.

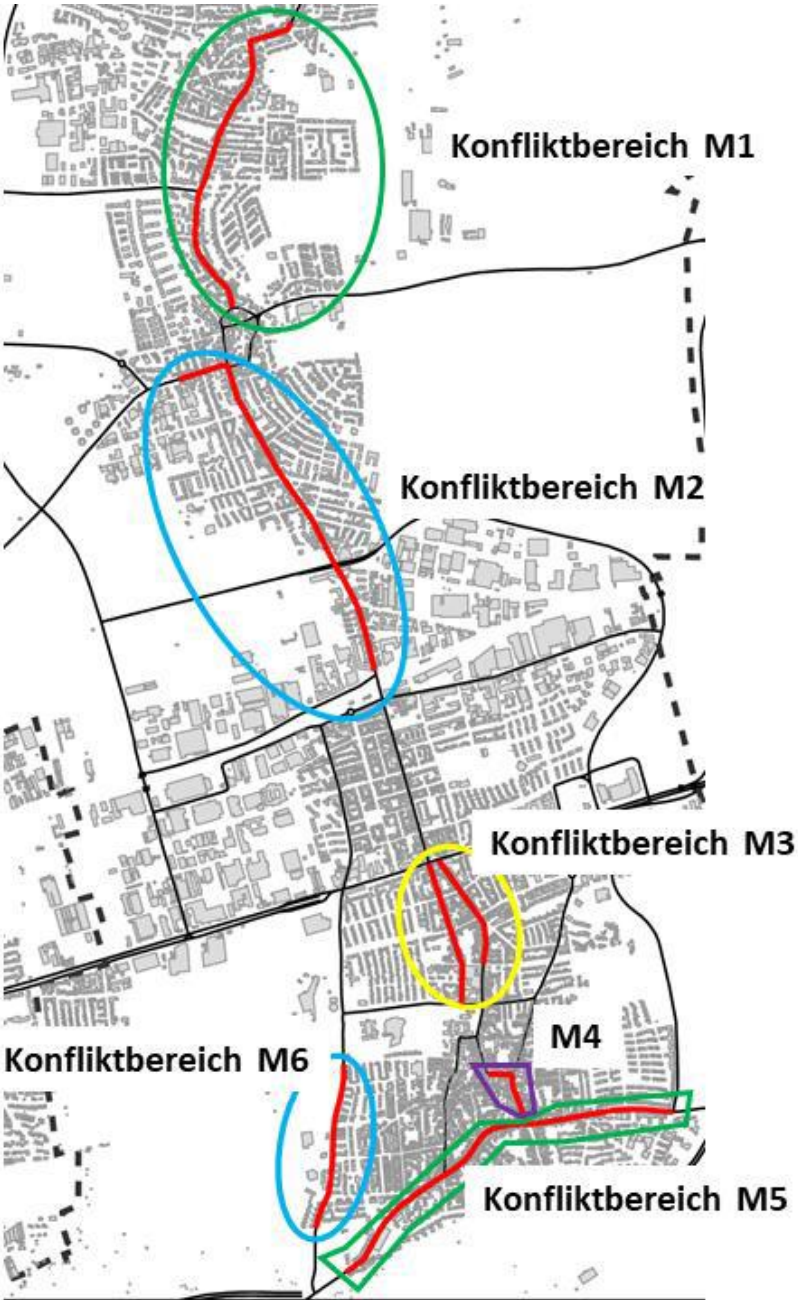

Abbildung 4: Identifizierte Lärmschwerpunkte

8. Maßnahmen zur Geräuschminderung

Zur Minderung der Geräuschbelastungen wird nach aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unterschieden. Bei den aktiven Maßnahmen soll die Geräuschbelastung an der Geräuschquelle oder auf dem Ausbreitungsweg reduziert werden. Die passiven Maßnahmen setzen am Einwirkungsort des Lärms an. Die passiven Maßnahmen können nicht über einen LAP bestimmt werden aber im Nachgang als zusätzliche Maßnahme angeboten oder angeordnet werden. Zu den passiven Schallschutzmaßnahmen zählen bspw. Schallschutzfenster.

Eine Übersicht zu den möglichen aktiven und passiven Maßnahmen und deren Wirkung ist in Anlage 1 auf S. 23 f. dargestellt. Zu den aktiven Maßnahmen zählt auch eine geeignete Gestaltung des Straßenraums, die sich jedoch nicht kurzfristig flächendeckend verwirklichen lässt. Die Voraussetzungen zur Umsetzung von straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen sind in Anlage 1 auf S. 13 dargestellt.

9. Maßnahmenempfehlung

Aufgrund der Tatsache, dass sich viele aktive Maßnahmen wie Schallschutzwände und -wälle nicht in dicht besiedelten Gebieten umsetzen lassen, sind diese Maßnahmen i.d.R. nicht flächendeckend zu verwirklichen. Weitere Maßnahmen wie eine geeignete Straßengestaltung und Fahrbahndeckensanierungen sind lediglich mittel- und langfristig umsetzbar und vergleichsweise von geringer Wirkung. Eine Übersicht mit den bereits durchgeführten Maßnahmen auf der Gemarkung von Fellbach ist in Anlage 1 auf S. 25 dargestellt. Im Anhang der Anlage 1 befindet sich auch zum lärmmindernden Fahrbahnbelag ein Übersichtsplan aus dem hervorgeht an welchen Stellen diese Maßnahme bereits im Bestand umgesetzt ist.

Es zeigt sich somit, dass verkehrsrechtliche Maßnahmen die effektivste Wirkung erzielen. Durch Geschwindigkeitsreduzierungen können spürbare Verkehrslärmreduzierungen erreicht werden. Die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h erzielt eine Minderung der Emissionen von 2 - 3 dB(A). Auch die Geräuschspitzen werden bei einer solchen Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit um bis zu 6dB(A) reduziert. Gleichzeitig verlängern sich die Reisezeiten durch eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Untersuchungen zeigen, dass auf einer Innenstadtstrecke mit 3,5 km Länge etwa 2 min Fahrzeit hinzukommen. Rechnerisch zeigt sich, dass eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h zu einer verlängerten Reisezeit von 7,2 Sek. pro 100 m führt; Untersuchungen in der Praxis zeigen allerdings, dass innerstädtisch nur mit einer verlängerten Reisezeit von 4,2 Sek. pro 100 m zu rechnen ist.

Abschließend wird die Maßnahmenwirkung von einer Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h für die 6 Konfliktbereiche dargestellt. Im Anhang zu Anlage 1 befinden sich zu den Konfliktbereichen Übersichtskarten, auf denen die Betroffenheiten je Wohngebäude dargestellt sind und die Wirkung von Tempo 30 aufgezeigt wird. Die Gebäudelärmkarten beziehen sich jeweils auf den 24-h-Beurteilungspegel LDEN.

Konfliktbereich M1: Hegnacher Straße, Hauptstraße, Oeffinger Straße

Im ersten Lärmschwerpunkt ist insbesondere in den gesundheitskritischen Bereichen eine Wirkung durch Tempo 30 zu verzeichnen. Es ist zu erkennen, dass sich die Betroffenheiten oberhalb 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT auf null reduzieren. Die gesundheitskritischen Bereiche reduzieren sich in beiden Betrachtungszeiträumen um 56 % bzw. 60 %. Im nächtlichen Beurteilungszeitraum bleiben jedoch weiterhin ca. 55 Personen als weiterhin Betroffene erhalten. In Tabelle 3 ist eine Übersicht der Maßnahmenwirkung dargestellt.

Konfliktbereich M1	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	282	284	112	7	279	138	8
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	301	234	49	0	254	55	0
	+7%	-18%	-56%	-100%	-9%	-60%	-100%

Tabelle 3: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich M1

Konfliktbereich M2: Gotthilf-Bay-Straße, Fellbacher Straße
Auch im Konfliktbereich 2 reduzieren sich die Betroffenheiten oberhalb 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT auf null. Die Betroffenheiten in den gesundheitskritischen Bereichen können jeweils um etwa die Hälfte reduziert werden. Eine Übersicht zu den Ergebnissen der Wirkung von Tempo 30 auf der Gotthilf-Bayh-Straße und Fellbacher Straße ist Tabelle 4 zu entnehmen.

Konfliktbereich M2	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	**272**	**311**	**299**	**5**	**312**	**319**	**2**
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	**300**	**332**	**141**	**0**	**339**	**154**	**0**
	+11%	+7%	-53%	-100%	+9%	-52%	-100%

Tabelle 4: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich M2

Konfliktbereich M3: Bahnhofstraße, Cannstatter Straße
Die Betroffenheiten oberhalb 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT bleiben im Konfliktbereich M3 erhalten. Dies ist auf die räumliche Nähe zur Stuttgarter Straße zurückzuführen. Der gesundheitskritische Bereich kann jedoch in beiden Betrachtungszeiträumen durch Tempo 30 entlang der Bahnhofstraße und Cannstatter Straße um rund 80 % reduziert werden. Die übrigen Ergebnisse können Tabelle 5 entnommen werden.

Konfliktbereich M3	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	**203**	**206**	**218**	**6**	**205**	**219**	**6**
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	**250**	**276**	**44**	**6**	**275**	**48**	**6**
	+23%	+33%	-80%	--	+34%	-78%	--

Tabelle 5: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich

Konfliktbereich M4: Vordere Straße
Im Abschnitt zur Vordere Straße führt die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu einem Rückgang der Betroffenen im gesundheitskritischen Bereich beim ganztägigen und nächtlichen Index (70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT) um jeweils etwa 30 %. Es verbleiben jedoch etwa 60 Personen, die weiterhin von gesundheitskritischen Belastungen betroffen sind. Die Anzahl der weiterhin betroffenen Gebäude reduziert sich von 30 auf 20. Eine Übersicht zur Maßnahmenwirkung von Tempo 30 kann Tabelle 6 entnommen werden.

Konfliktbereich M4	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	78	70	84	0	73	76	0
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	81	65	62	0	72	51	0
	+3%	-7%	-26%	--	-1%	-33%	--

Tabelle 6: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich M4

Konfliktbereich M5: Untertürkheimer Straße, Burgstraße, Rommelshauser Straße

Im fünften Konfliktbereich wurde entlang der ca. 1.550 m langen Strecke ebenfalls die Wirkung von Tempo 30 untersucht. Dabei ergab sich, dass eine Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeit besonders in den gesundheitskritischen Bereichen positiv auswirkt. Die Betroffenheiten oberhalb 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT reduzieren sich auf null. Auch für die Pegelwerte von 65-70 dB(A) LDEN bzw. 55-60 dB(A) LNIGHT kann eine Reduktion um jeweils ca. 40 % erzielt werden. Die übrigen Wirkungen von Tempo-30 sind Tabelle 7 zu entnehmen.

Konfliktbereich M5	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	**272**	**309**	**310**	**14**	**333**	**290**	**14**
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	**305**	**359**	**170**	**0**	**362**	**170**	**0**
	+13%	+16%	-46%	--	+9%	-42%	--

Tabelle 7: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich M5

Konfliktbereich M6: Esslinger Straße

Auch entlang der Esslinger Straße wurde die Wirkung von Tempo-30 untersucht. Es zeigt sich, dass besonders in den gesundheitskritischen Bereichen sehr starke Wirkungen zu erzielen sind. Die Betroffenheiten oberhalb 70 dB(A) LDEN bzw. 60 dB(A) LNIGHT reduzieren sich nahezu auf null. Eine Übersicht zu den Ergebnissen kann Tabelle 8 entnommen werden.

Konfliktbereich M6	L_{DEN} [dB(A)]				L_{Night} [dB(A)]		
	55-60	60-65	65-70	70-75	50-55	55-60	60-65
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 50 km/h	156	143	56	0	145	64	0
Geschätzte Anzahl betroffener Personen bei Tempo 30 km/h	144	150	1	0	155	3	0
	-8%	+5%	-98%	--	+7%	-95%	--

Tabelle 8: Maßnahmenwirkung Tempo 30 im Konfliktbereich M6

10. Vorgeschlagenes Maßnahmenpaket

Neben der Geschwindigkeitsreduktion entlang der 6 Konfliktbereiche auf 30 km/h (siehe Kapitel 8) wird die Aufbringung einer lärmmindernden Fahrbahnoberfläche (Asphaltbeton – AC11 DS) bei anstehenden Belagswechseln vorgeschlagen – dies entspricht so auch der bisherigen Praxis der Stadt Fellbach. Des Weiteren wird die Aufstellung eines Schallschutzfensterprogramms vorgeschlagen. Ein solches Programm kann mittelfristig nach dem Beschluss zum LAP umgesetzt werden. Die Übersicht zum und eine Erläuterung des Maßnahmenpakets kann dem LAP-Entwurf (S. 34 f.) entnommen werden.

11. Umsetzung der Maßnahmen und Öffentlichkeitsbeteiligung

Vor Maßnahmenumsetzung muss der LAP der zuständigen Fachbehörde vorgelegt werden. Die erarbeiteten Maßnahmen haben ohne die Vorlage beim Regierungspräsidium Stuttgart keine unmittelbare Rechtswirkung (Verweis auf §47d Abs. 6 i.V.m. §47 Abs. 6 BImSchG zur Umsetzung von Maßnahmen aus einem LAP).

Zur Anordnung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Geräuschminderung, muss nach § 45 Abs. 9 StVO eine Tatbestandsvoraussetzung vorliegen. Dafür sind Berechnungen entsprechend der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) notwendig. Die Beurteilung der Überschreitung der Auslösewerte hat seit 01.03.2021 nach der Richtlinie für den Verkehrslärm an Straßen (RLS-19) zu erfolgen.

12. Weiteres Vorgehen

Nach Zustimmung der Entwurfsfassung durch den Gemeinderat wird eine Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Die öffentliche Auslegung hat für mindestens vier Wochen zu erfolgen und soll Anfang 2022 umgesetzt werden.

Anschließend erfolgen die Bearbeitung und Abwägung der Hinweise und Anmerkungen aus der Bevölkerung und der Träger öffentlicher Belange. In Abhängigkeit der Stellungnahmen im Beteiligungsverfahren kann der Lärmaktionsplan dann im Zeitraum März / April 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Die Maßnahmenumsetzung kann nach Zustimmung durch das Regierungspräsidium Stuttgart voraussichtlich ab Sommer 2022 starten.

Finanzielle Auswirkungen:

☒ keine

☐ einmalige Kosten von _____ €
einmalige Erträge von _____ €

☐ lfd. jährliche Kosten von _____ €
lfd. jährliche Erträge von _____ €

☐ bei Bauinvestitionen ab 350.000 € siehe beil. Folgekostenberechnung

☐ Haushaltsmittel bei Produktsachkonto _____ vorhanden

☐ über-/außerplanmäßige Ausgabe von _____ € notwendig

☒ Sonstiges: Mögliche finanzielle Auswirkungen von Maßnahmen, die im Rahmen des Lärmaktionsplans ggf. zu ergreifen sind, sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

Anlage 1: Entwurfsfassung Lärmaktionsplan der Stadt Fellbach