

Beschlussvorlage
Nr. 086/2022/2

Federführung	Dezernat III Stadtplanungsamt Plöhn, Christian Ehlert, Cornelius
--------------	---

AZ./Datum:	III/61/CE/22.09.2022		
Gremium	Behandlung	Sitzungsart	Sitzungsdatum
Natur-, Umwelt- und Klimaschutzsausschuss	zur Vorberatung	öffentlich	13.10.2022
Bau- und Verkehrsausschuss	zur Vorberatung	öffentlich	13.10.2022
Gemeinderat	zur Beschlussfassung	öffentlich	25.10.2022

Lärmaktionsplan Fellbach Stufe III - Beschlussfassung
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
 NUKA vom 09.12.2021 ö. (Vorlage 235/2021)
 BVKA vom 09.12.2021 ö. (Vorlage 235/2021)
 GR vom 14.12.2021 ö. (Vorlage 235/2021)
 NUKA vom 28.04.2022 ö. (Vorlage 086/2022)
 BVKA vom 28.04.2022 ö. (Vorlage 086/2022)
 GR vom 10.05.2022 ö. (Vorlage 086/2022)
 Antrag der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.2022

Beschlussantrag:

Der Gemeinderat

1. nimmt die zusätzlichen Erläuterungen aus den Untersuchungen und Stellungnahmen der Ingenieurbüros zur Kenntnis;
2. nimmt die Ergebnisse aus der öffentlichen Auslegung des Lärmaktionsplanentwurfs und der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Kenntnis;
3. beschließt den Lärmaktionsplan und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen
4. beauftragt die Stadtverwaltung mit der Erarbeitung eines Lärmschutzfensterprogrammes (Förderprogramm) für die Maßnahmenbereiche, für die nach den Genehmigungsentscheidungen des Regierungspräsidiums Stuttgart Betroffenheiten in gesundheitsgefährdenden Bereichen verbleiben. Das ausgearbeitete Förderprogramm wird dann dem Gemeinderat zur Beschlussfassung vorgelegt.

Sachverhalt/Antragsbegründung:

Die Beschlussfassung zum Lärmaktionsplan (LAP) Stufe III wurde in der Gemeinderats-sitzung am 10.05.2022 nach Vorberatung im NUKA am 28.04.2022 inkl. positiver Be-schlussempfehlung vertagt. In der Zwischenzeit wurden nun verschiedene Fragestellun-gen im Rahmen von ergänzenden Gutachten und Stellungnahmen zusätzlich bearbeitet. Die Ergebnisse dieser Betrachtungen werden im Folgenden vorgestellt, führten jedoch zu keiner Änderung des Lärmaktionsplans und der Abwägungstabellen A und B. *Sie sind in der Vorgängervorlage 086/2022/1 kursiv hervorgehoben. Mit dieser Vorlage wird nun auf den als Anlage 10 beigefügten Antrag der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22 ge-sondert eingegangen. Nur die dadurch erfolgten Änderungen bzw. Ergänzungen sind in dieser Vorlage kursiv hervorgehoben.*

In dem zuvor genannten Antrag werden die folgenden Aspekte rund um das Thema Lärm hervorgehoben, auf die im Rahmen dieser Vorlage und in den zugehörigen mündlichen Vorträgen in den öffentlichen Gremiensitzungen explizit eingegangen werden soll:

1. *Zusammenhang und Unterscheidung von Lärmempfinden, Lärmmessungen und Lärmberechnungen sowie deren Anwendbarkeit in der Lärmaktionsplanung (teilweise Behandlung in Kapitel 2)*
2. *Umfang der in einem Lärmaktionsplan enthaltenen und nicht enthaltenen Maß-nahmen (teilweise Behandlung in Kapitel 2)*
3. *Förderprogramm für Lärmschutzfenster (Behandlung in Kapitel 4.7)*
4. *Lärmmessungen in der Bahnhofstraße*

5. *Beibehaltung von Tempo 50 in den noch nicht bebauten Straßenabschnitten der im Lärmaktionsplan identifizierten Maßnahmenbereiche
(Behandlung in Kapitel 5)*
6. *Auswirkungen des Lärmaktionsplans auf Gewerbegebiete/gewerbliche Nutzungen
(Behandlung in Kapitel 4.7)*
7. *Lärmverursachende Straßenbeläge
(Behandlung in Kapitel 4.6)*
8. *Begrünungen als Mittel zur Lärmabsorption*
9. *Lärmreduktion durch Verstetigung des Verkehrsflusses
(Behandlung in Kapitel 4.4)*
10. *Ordnungsrechtliche Maßnahmen wie z.B. Geschwindigkeitskontrollen, der zulässigen Lautstärke von einzelnen Kraftfahrzeugen
(teilweise Behandlung in Kapitel 4.5)*
11. *Einzelne abschnittsbezogene Beschlussfassung des Gemeinderats über die Festlegung von Lärminderungsmaßnahmen wie u.a. die Anordnung von Tempo 30*
12. *Prüfung der Einflussnahme auf technische Vorgaben für Fahrzeuge
(Behandlung in Kapitel 5)*

Die vollständige Behandlung der Punkte 1, 2, 4, 8 und 11 erfolgt nach Rücksprache mit den Antragstellern ausschließlich im Rahmen des mündlichen Vortrags in den öffentlichen Gremiensitzung und nur vereinzelt als schriftliche Ausarbeitung innerhalb dieser Vorlage. Die Behandlung aller anderen Punkte ist im folgenden Vorlagentext an den jeweils passenden Stellen benannt und hervorgehoben. Zur ergänzenden Behandlung des Punkts 10 wird eine separate Vorlage des Amts für öffentliche Ordnung (207/2022) parallel eingebracht.

1. Öffentlichkeitsbeteiligung

Der Gemeinderat hat in seiner Sitzung vom 14.12.2021 den Entwurf zum Lärmaktionsplan (LAP) und dessen öffentliche Auslegung sowie die Anhörung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) beschlossen.

Für die Bürgerschaft lag der LAP-Entwurf im Zeitraum vom 10.02.2022 bis zum 11.03.2022 im Rathaus öffentlich aus und wurde parallel dazu auf der städtischen Website digital zur Einsichtnahme bereitgestellt. Der Bürgerschaft wurde damit die Möglichkeit gegeben, sich aktiv am Verfahren zu beteiligen. Anregungen und Bedenken konnten schriftlich, per Post, E-Mail, online über die Beteiligungsplattform auf der Website oder persönlich zur Niederschrift im Rathaus bzw. per Telefon an die Stadtverwaltung weitergegeben werden.

Insgesamt haben sich 14 Bürger/innen am Verfahren beteiligt. Dabei wurden häufig mehrere Anregungen in einer Stellungnahme wiedergegeben.

Ergänzend wurden die TÖB angeschrieben und diese hatten ebenfalls vom 10.02.2022 bis zum 11.03.2022 die Möglichkeit, ihre Hinweise zum LAP-Entwurf einzureichen. Innerhalb der Auslegungsfrist haben insgesamt 15 Verwaltungen und andere Behörden eine Stellungnahme abgegeben.

Nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen kann der LAP dem Gemeinderat ohne Änderungen zum Beschluss vorgelegt werden.

2. Zusammenfassung und Bewertung der Rückmeldungen aus der Bürgerschaft

Die von der Bürgerschaft eingereichten Stellungnahmen sind in Anlage 2 zu dieser Beschlussvorlage aufgeführt und mit Vorschlägen zur Abwägung bzw. weiteren Berücksichtigung vorgesehen. Diese Abwägungstabelle wird mit Beschlussfassung Teil des Lärmaktionsplans (als Anlage 6 B) genauso wie die Abwägungstabelle zu den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange (als Anlage 6 A).

Mehrheitlich wurden die im LAP vorgeschlagenen Maßnahmen von der Bürgerschaft positiv bewertet. Teilweise wird sich für eine Ausweitung von Tempo 30 auf weitere Straßen ausgesprochen (Siemensstraße und August-Brändle-Straße). Häufig wurden zusätzliche Geschwindigkeitskontrollen, Straßensanierungen und eine höhere Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer gewünscht. Als besonders störend wurden der Schwerlastverkehr und „Autoposer“ wahrgenommen. Rücksichtsloses Verhalten einzelner Verkehrsteilnehmer kann jedoch nicht über den LAP beeinflusst bzw. verhindert werden, sondern ist eine ordnungspolizeiliche Aufgabe (*Bezug zu Aspekt Nr. 10 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*). Deshalb sind die vereinzelt geforderten Lärmmessungen auch nicht für die Lärmaktionsplanung zulässig (*Bezug zu Aspekt Nr. 2 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*). Außerdem bilden Messungen lediglich eine Momentaufnahme an einem bestimmten Ort ab. Nur über Berechnungen ist es möglich, den Lärm flächendeckend für alle Gebäude im Stadtgebiet abzubilden, daher ist dieses Verfahren auch gesetzlich vorgeschrieben (*Bezug zu Aspekt Nr. 1 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*).

Im Gegensatz dazu wurde auch von einzelnen Bürgern die Geschwindigkeitsreduktion kritisch betrachtet und Bedenken gegenüber dem Verfahren geäußert.

Wie in der Abwägung dargestellt sind auch die weiteren Hinweise entweder bereits im LAP enthalten, in der Abwägung gegenüber anderen Belangen zurückgestellt worden oder bereits Teil von anderen Planungen.

3. Zusammenfassung und Bewertung der Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange (TÖB)

Die eingegangenen Stellungnahmen der TÖB können ebenfalls Anlage 2 entnommen werden.

Die kontaktierten Kommunen teilen mit, dass durch den LAP der Stadt Fellbach ihre Belange nicht berührt werden. Gleichzeitig steht der Wunsch im Vordergrund, weiterhin beteiligt zu werden, wenn sich durch die Maßnahmenumsetzung negative Auswirkungen auf die benachbarten Gemeinden ergeben sollten.

Vom Regierungspräsidium (RP) Stuttgart, Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) und Landratsamt Rems-Murr-Kreis wurden die ausführlichsten Stellungnahmen abgegeben. Das RP Stuttgart gibt in der vorliegenden Stellungnahme ausführliche Hinweise zum Verfahren bei der Beantragung der vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen. Die erhaltenen Empfehlungen werden bei der Beantragung berücksichtigt werden.

Vom Landratsamt Rems-Murr-Kreis werden je nach Fachbereich unterschiedliche Hinweise gegeben, die sich unter anderem auf ergänzende Möglichkeiten zum Lärmschutz, verfahrensrechtliche Fragestellungen und Hinweise zum Gesundheitsschutz beziehen.

Zusätzlich wird vom VVS und vom Landkreis auf die Auswirkungen einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf den ÖPNV hingewiesen. Die Hinweise werden im weiteren Verfahren berücksichtigt. Unabhängig davon trägt die Priorisierung des ÖPNV bei jeglichen Planungen höchsten Stellenwert. So wird auch zukünftig eine Busbeschleunigung durch eine optimierte Schaltung der Lichtsignalanlagen stets berücksichtigt. Durch den Umbau der Bushaltestellen zu Haltestellenkaps wird es zeitnah zumindest zu einer gewissen Verbesserung für den ÖPNV kommen.

Die Freiwillige Feuerwehr Fellbach sieht großen Einfluss durch eine Temporeduzierung für Einsatzkräfte, die zur Feuerwache fahren. In der Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplans wird dies tiefergehend untersucht werden; erste Erkenntnisse werden mit dieser Vorlage allerdings schon vorgestellt.

Vom Polizeipräsidium Aalen wurde der Hinweis gegeben, dass sich eine Geschwindigkeitsreduktion negativ auf den Verkehrsfluss auswirken könnte. Untersuchungen zeigen, dass auf den in Fellbach konkret betroffenen Straßen der Verkehr bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50 deutlich homogener fließt und die realen Reisezeitverluste tagsüber bei 2 Sek. je 100m und nachts zwischen 0 und 2 Sek. je 100m liegen. Eine ausführlichere Stellungnahme zur Leistungsfähigkeit einer Hauptverkehrsstraße bei Tempo 30 kann Anlage 6 des Lärmaktionsplans entnommen werden.

4. Zusätzliche Aufarbeitung ausgewählter Fragestellungen

4.1. Vergleichende Plandarstellung von Tempo 40 (Maßnahmenwirkung und Gegenüberstellung von Tempo 40 und Tempo 30) bzw. Vorschlag zur schrittweisen Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 50 über Tempo 40 auf Tempo 30:

Im Rahmen der Erarbeitung des LAP wurden verschiedene Maßnahmen und deren schalltechnische Wirkungen untersucht. Im Zuge dessen wurden auch für zwei Konfliktbereiche die Maßnahmenwirkung von Tempo 40 beispielgebend betrachtet. Insgesamt hat sich dabei gezeigt, dass die Anzahl der betroffenen Bürger mit der Anordnung von Tempo 40 gegenüber Tempo 30 nicht in ausreichendem Maße reduziert wird. Dies ist auf die Berechnungsgrundlage RLS-90 und VBUS zurückzuführen. Nach diesen Vorgaben ergibt sich mit Tempo 40 lediglich eine Reduzierung des Mittelungspegels um 1,2-1,3 dB(A). Bei Tempo 30 kann mit einer Reduktion um 2,5 dB(A) gerechnet werden. Aufgrund der zuvor dargestellten Ergebnisse wird vom Büro ACCON die schallschutztechnische Empfehlung zur Anordnung von Tempo 30 gegeben. Die Betroffenheiten bleiben bei Tempo 40 deutlich höher. In Anlage 3 ist die Stellungnahme des Ingenieurbüros ACCON angefügt.

Die Maßnahmenwirkung von Tempo 40 und Tempo 30 sind für die Konfliktbereiche M2 und M6 in Anlage 4 beigefügt und lassen sich auch auf die anderen Konfliktbereiche übertragen. Hier gilt es zu beachten, dass Werte ab 65 dB(A) am Tag (24-stündiger Beurteilungszeitraum L_{DEN}) und 55 dB(A) in der Nacht (nächtlicher Beurteilungszeitraum L_{Night}) im gesundheitskritischen Bereich liegen, weshalb zum einen die Stadt als Planungsverantwortliche rechtlich dazu verpflichtet ist, zunächst alle im Rahmen des LAP möglichen Maßnahmen zu ergreifen, um diese Belastung weitestgehend zu reduzieren. Mit den vorliegenden Belastungszahlen käme die Stadt bei einer Anordnung von Tempo 40 in den betroffenen Konfliktbereichen ihrer rechtlichen Verpflichtung nicht in ausreichendem Maße nach.

Zum anderen ist eine Abweichung auf Ebene des LAP ab diesen Belastungswerten nur dann möglich, wenn gewichtige Gründe gegen die Anordnung von verkehrsrechtlichen Maßnahmen sprechen müssen (z.B. der Betrieb eines internationalen Flughafens o.ä.). Dies ist in keinem der Konfliktbereiche der Fall.

Dementsprechend ist auch eine schrittweise Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (1. Schritt: Tempo 40; 2.Schritt: Tempo 30) im Rahmen des LAP nicht möglich.

Eine erneute Berechnung mit Tempo 40 für das gesamte Modell wurde aufgrund des damit verbundenen enormen Zeit- und Kostenaufwands nicht veranlasst, da sich mit den dadurch zusätzlich gewonnenen Informationen die o.g. Sachlage trotzdem absehbar nicht verändern würde.

4.2. Einheitliche Anordnung einer reduzierten Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 in allen Maßnahmenbereichen i.S.d. Vermeidung eines „Flickenteppichs“:

Das Land Baden-Württemberg hat mit dem Kooperationserlass Lärmaktionsplanung sowie dessen Ergänzungen wichtige Vorgaben zur Aufstellung, Überprüfung und Überarbeitung von Lärmaktionsplänen gemacht. Aus Sicht des Landes Baden-Württemberg sind demnach Bereiche mit Lärmbelastungen $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ zwingend zu berücksichtigen. Akuter Handlungsbedarf besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen von $L_{DEN} > 70 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$.

Ausgehend von diesen Werten wurden die einzelnen Konfliktbereiche M1-M6 im LAP abgeleitet. Es wird deutlich, dass sich in allen Konfliktbereichen die Abschnitte unterhalb der gesundheitskritischen Belastung von $L_{DEN} > 65 \text{ dB(A)}$ und $L_{Night} > 55 \text{ dB(A)}$ nur auf einzelne Häuser beschränken. In Anlage 5 sind die unkritischen Bereiche (schwarze Markierung) für alle Konfliktbereiche zur Verdeutlichung dargestellt. Um einen „Flickenteppich“ an unterschiedlichen Höchstgeschwindigkeiten zu vermeiden, wurde die Unterbrechung dieser Geschwindigkeitsbereiche nicht weiterverfolgt und kann daher auch nicht alternativ empfohlen werden. Anhand dieses Plans lässt sich auch gut begründen, warum eine Anordnung von Tempo 40 wie im vorangegangenen Unterkapitel diskutiert nicht sinnvoll ist: Bei Tempo 40 würden die unkritischen Bereiche (schwarz) noch weiter schrumpfen.

Um eine einheitliche und leicht verständliche Geschwindigkeitsregelung im gesamten Stadtgebiet umzusetzen, wird im Rahmen des Lärmschutzes auch nach Rücksprache mit der Verkehrsbehörde und dem Sachbereich Verkehr des Polizeipräsidiums Aalen von einer Anordnung von Tempo 40 und Tempo 30 auf einzelnen Straßenabschnitten abgeraten und stattdessen eine einheitliche Temporegelung empfohlen.

4.3. Auswirkung auf die Einsatzzeiten der Feuerwehr:

Vom Büro Forplan wurde für die Fortschreibung des Feuerwehrbedarfsplans in einer Vorprüfung die Auswirkungen der Maßnahmen aus dem LAP auf die **Leistungsfähigkeit der Feuerwehr** überprüft. Im Rahmen dieser Analyse wurden die aktuellen Wohn- und Arbeitsorte der Feuerwehrkräfte hinzugezogen. Insgesamt konnten dabei keine signifikanten Verschlechterungen bei der Leistungsfähigkeit der Feuerwehr festgestellt werden. Für den Großteil der Einsatzkräfte ergeben sich längere Anrückzeiten nur im Sekundenbereich. Das Ergebnis der Vorprüfung wurde allen Feuerwehrangehörigen mitgeteilt.

Beispielhaft wurde für das Feuerwehrhaus der Abteilung Fellbach (Standort Bühelstraße) der Mittelwert für die Anrückzeiten gebildet. Ohne die Maßnahmen zur Lärmreduktion wird im Bestand ein Mittelwert von 2:26 Fahrzeit erzielt. Mit der Verkehrsberuhigung erhöht sich dieser Mittelwert um 7 Sek. auf eine Fahrzeit von 2:33 Minuten. Die komplette Stellungnahme ist als Anlage 6 zu finden.

Als Reaktion auf diese weiteren Erkenntnisse hat die **Feuerwehr Fellbach** eine zweite Stellungnahme zum Lärmaktionsplan abgegeben, die in Anlage 9 zu finden ist. In dieser Stellungnahme werden **die im Lärmaktionsplan vorgeschlagenen Maßnahmen vollständig unterstützt**.

4.4. Auswirkungen auf das städtische Verkehrssystem:

Von den Ingenieurbüros Karajan und BrennerPlan wurden die Maßnahmen aus dem LAP tiefergehend verkehrsplanerisch untersucht, dabei sind die folgenden Erkenntnisse zu berücksichtigen:

Grundsätzlich wird durch einen kürzeren Anhalteweg und eine bessere Wahrnehmung des Verkehrsraums die Verkehrssicherheit bei Tempo 30 erhöht. Der räumliche Abstand zwischen den Fahrzeugen wird bei Tempo 30 tatsächlich geringer. Dadurch erscheint auch die gefühlte Zeitlücke zwischen den Pkw zum Queren der Fahrbahn kürzer. Unabhängig davon ist es aber aus Perspektive der Verkehrssicherheit nicht möglich, einen sinnvollen Vergleich zwischen einem langsameren Verkehr mit geringerem Fahrzeugabstand und einem schnelleren Fahrzeug mit größeren Fahrzeugabständen zu ziehen. Wie schon aktuell im Bestand vorgesehen sollten Fußgänger und Radfahrer die Hauptverkehrsstraßen auch zukünftig bei Tempo 30 möglichst nur an den vorgesehenen und geeigneten Querungsstellen kreuzen, sodass hierfür die zulässige Höchstgeschwindigkeit keine Rolle spielt.

Als **Leistungsfähigkeit** einer Straße wird die Anzahl der Fahrzeuge pro Zeiteinheit (z.B. eine Stunde oder ein Tag) bezeichnet. Dabei ist die Sättigungsverkehrsstärke aufgrund der zeitlich gleichbleibenden Abstände zwischen zwei Fahrzeugen bei Tempo 50 und Tempo 30 identisch. Je Fahrstreifen ergibt sich somit bei Tempo 50 und Tempo 30 im innerstädtischen Gebiet eine Leistungsfähigkeit von 2.000 Kfz/h. Dies wird in Abbildung 1 deutlich. Unterschiede bestehen lediglich im räumlichen Abstand der Fahrzeuge (siehe Verkehrssicherheit).

Die wesentlichen Faktoren für die Leistungsfähigkeit einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße sind die Qualität der Lichtsignalprogramme, die Anzahl von Bushaltes und die Anzahl an querenden Fußgängern, Parkvorgängen und Halten in zweiter Reihe. Somit ist eine angemessene Gestaltung von Knotenpunkten und ein stetiger Verkehrsfluss ein wichtigerer Faktor für die Leistungsfähigkeit als die zulässige Höchstgeschwindigkeit (Bezug zu Aspekt Nr. 9 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22). Allgemein lässt sich sagen, dass für die subjektive Wahrnehmung des Verkehrsflusses, gleichmäßige Verkehrsströme mit geringeren Geschwindigkeitsdifferenzen auf einem niedrigeren und gleichzeitig homogeneren Niveau positiver als größere Höchstgeschwindigkeiten mit mehr Stopps, empfunden werden.

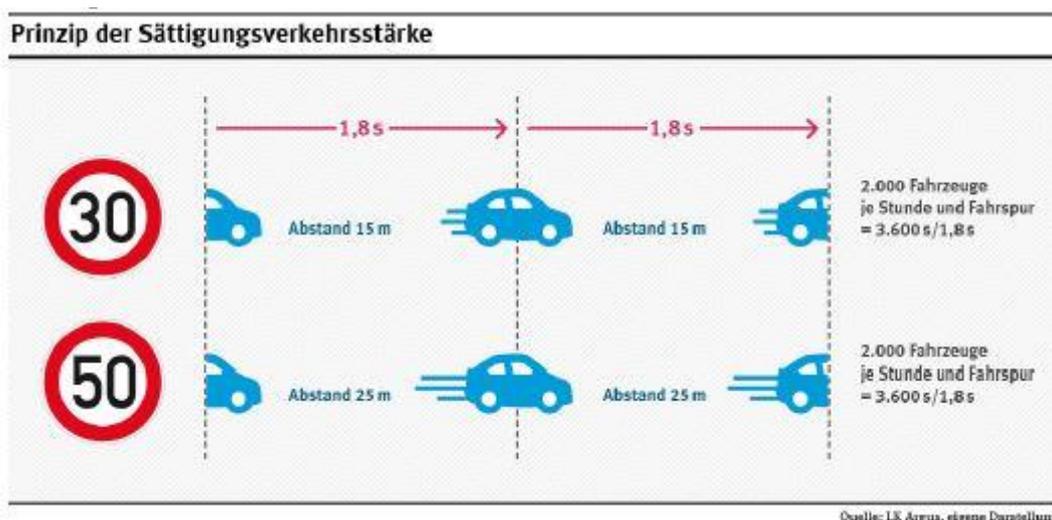


Abbildung 1: Sättigungsverkehrsstärke Tempo 50 und Tempo 30

Aus den Erfahrungen von anderen Projekten zeigt sich, dass sich bei den meisten Verkehrsteilnehmern die Akzeptanz einer Geschwindigkeitsreduzierung nach mehreren Monaten einstellt. Daher werden die folgenden Maßnahmen zur weiteren Akzeptanzschaffung von Tempo 30 auf den Hauptverkehrsstraßen empfohlen und bei zukünftigen Planungen berücksichtigt:

- Bauliche Maßnahmen (z.B. Gestaltung von Knotenpunkten, Fahrbahnbelägen)
- Gute Neuorganisation des ruhenden Verkehrs
- Entfernung von Mittelmarkierungen
- Einbau von Mittelinseln (bspw. Querungshilfen)
- Dialogdisplay, welches die aktuell gefahrene Geschwindigkeit anzeigt (Smiley Display)
- Dauerhafte, temporäre oder sporadische Geschwindigkeitskontrollen
- Hohe Frequenz von Fußgängern und Radfahrern im Straßenraum
- Zusätzliche Erläuterungen der Gründe für die Geschwindigkeitsreduzierung in Form von Zusatzzeichen „Lärmschutz“
- Eine Wiederholung der Beschilderung im Streckenverlauf
- Öffentlichkeitsarbeit

Die Stadtverwaltung wird demnach für die Maßnahmenbereiche, für die das RP Stuttgart eine Genehmigung zur Anordnung von Tempo 30 erteilt, die passenden begleitenden Maßnahmen durchführen; dazu gehört v.a. auch eine Nachjustierung der Ampelschaltungen, um einen verstetigten Verkehrsfluss zu erreichen (Bezug zu Aspekt Nr. 9 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22).

Mit dem städtischen Verkehrsmodell wurden außerdem mögliche **Verkehrsverlagerungen** auf das untergeordnete Straßennetz untersucht. Hierdurch sollen unerwünschte **Schleichverkehre** erkannt und unterbunden werden. Insgesamt zeigt sich, dass mit den Maßnahmen eine deutliche Verlagerung auf andere Hauptverkehrsstraßen, Umgehungsstraßen und Gewerbegebiete stattfindet. Diese Verlagerung sind aus verkehrlicher Sicht

positiv zu bewerten. Auf diesen Straßen sind zukünftig keine Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bzw. Geschwindigkeitsreduktion geplant bzw. notwendig. Unerwünschte Verlagerungen bzw. Schleichverkehre auf Wohnstraßen wurden für Schmiden und Oeffingen nicht festgestellt. Für das Oberdorf ergeben sich durch die Maßnahmen aus dem LAP Verlagerungen auf die Tainer Straße, August-Brändle-Straße und Waiblinger Straße. Diese Auswirkungen werden im Rahmen der weiteren Planungen zur Neuen Mitte Fellbach überprüft und dabei begleitende Maßnahmen vorgeschlagen.

Insgesamt ist durch die geplanten Maßnahmen von einer Verstetigung des Verkehrs auszugehen. Dadurch ist auf den Konfliktbereichen M1-M6 in den Hauptverkehrszeiten mit einer höheren Leistungsfähigkeit und geringeren Staugefahr zu rechnen. Gleichzeitig wird vom Büro Karajan für die betroffenen Straßenabschnitte eine Überprüfung der Lichtsignalanlagen empfohlen. Durch etwas längere Räumzeiten kann die Leistungsfähigkeit einzelner Knotenpunkte dadurch leicht abnehmen. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen wird nach entsprechenden Veränderungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf bestimmten Teilstrecken immer so angepasst, dass ein kontinuierlicher Verkehrsfluss erhalten bleibt (Bezug zu Aspekt Nr. 9 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22).

Darüber hinaus wurde vom Büro Karajan auch eine Betrachtung der **Reisezeit- und Geschwindigkeitsverluste** vorgenommen. Die Ergebnisse zu dieser Betrachtung sind in Anlage 8 auf S.17 aufgeführt. In den Hauptverkehrszeiten können bereits heute schon auf großen Abschnitten nicht die zulässigen 50 km/h gefahren werden. Dadurch ergibt sich bei der faktischen Temporeduzierung ein geringerer Wert als die theoretisch zu erwartenden 20 km/h.

Die größten Reisezeitverluste ergeben sich in den Konfliktbereichen M1 (59 Sek.), M2 (65 Sek.) und M5 (74 Sek.). Diese sind jedoch anhand einer kontinuierlichen Fahrt des Individualverkehrs (IV) berechnet, d.h. ohne Abbremsungen und Stopps. Dementsprechend lassen sich daraus keine direkten Rückschlüsse auf die Auswirkungen auf den ÖPNV ziehen. Aufgrund der vielen Stopps aufgrund von Bushaltestellen, Kreuzungen, Querungsmöglichkeiten für Fußgänger, Einparkvorgängen u.ä. ist der tatsächliche Fahrzeitverlust deutlich geringer als der dargestellte Reisezeitverlust für eine kontinuierliche Fahrt des IV. Dennoch ist davon auszugehen, dass es insbesondere bei den Buslinien, deren Streckenabschnitte am stärksten betroffen sind (insbes. die Linien 60 und 214), zu Reisezeitverlusten kommen wird, wenn in allen Maßnahmenbereichen die Anordnung von Tempo 30 genehmigt wird. Aufgrund der verlängerten Umlaufzeiten kann es hier ggf. notwendig sein, ein weiteres Fahrzeug einzusetzen. Dadurch können sich höhere Betriebskosten ergeben.

Mit der Beantragung der Maßnahmenumsetzung beim RP Stuttgart wird hierzu nochmals **eine detailliertere Untersuchung in Zusammenarbeit mit der SSB und VVS** durchgeführt, da sie ein wichtiges Entscheidungskriterium im Genehmigungsverfahren darstellt. Die Stadtverwaltung wird dem Gemeinderat darüber separat berichten.

Die kompletten Ausarbeitungen der Büros BrennerPlan und Karajan können Anlage 7 und 8 entnommen werden.

4.5. Geschwindigkeitskontrollen (Bezug zu Aspekt Nr. 10 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22):

Über den LAP können keine Maßnahmen zur Kontrolle der zulässigen Höchstgeschwindigkeit geregelt werden. Um die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen und den Hinweisen aus der Bürgerschaft und dem Gemeinderat nachzukommen, wurde sich unabhängig davon auf vermehrte Geschwindigkeitskontrollen verständigt. In der Vorlage 099/2021 wurden bereits mögliche Standorte für stationäre Geschwindigkeitsmessenanlagen vorgeschlagen.

Von der Straßenverkehrsbehörde wurden in Abstimmung mit dem Sachbereich Verkehr des Polizeipräsidiums Aalen diese Standorte tiefergehend untersucht. Auf Grundlage dieser Begutachtung wird nun für den Standort L1193/ Schorndorfer Straße, Höhe Fa. Möbel Poco, und am Knotenpunkt Höhenstraße / Freibergstraße jeweils die Umsetzung einer stationären Radarsäule vorgeschlagen. Beim zuletzt genannten Standort wird derzeit geprüft, ob mit einer Anlage in beide Richtungen kontrolliert werden kann.

Zusätzlich wurde eine semistationäre Geschwindigkeitsmessenanlage ausgeliehen, um Erfahrungen zu sammeln. Diese soll an möglichst vielen Standorten zum Einsatz kommen. Als mögliche Messstellen wurden die Schorndorfer-, Rommelshäuser-, Freiberg-, Siemens-, Höhen-, Esslinger- und Fellbacher Straße bestimmt.

In der Gremienrunde im Oktober erfolgt nochmals ein detaillierter Bericht (*Vorlage 207/2022*) zum Thema Geschwindigkeitskontrollen in den politischen Gremien.

4.6. Lärmreduzierender Fahrbahnbelag (Bezug zu Aspekt Nr. 7 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22):

Der Einbau lärmreduzierender Fahrbahnbeläge ist als kontinuierliche Maßnahme im Lärmaktionsplan vorgesehen und wird schon seit einigen Jahren betrieben. Daher ist das weitere Lärminderungspotenzial für diese Maßnahme innerhalb des Bebauungszusammenhang nur gering und rechtfertigt daher nicht, Straßenumbaumaßnahmen alleine aufgrund der Lärmschutzthematik zu initiieren *bzw. es reicht nicht aus, auf andere Lärminderungsmaßnahmen verzichten zu können*. Stattdessen erfolgt weiter die konsequente Umsetzung bei allen „Sowieso“-Maßnahmen. Bei zukünftigen Straßenraumplanungen soll daher explizit zur Lärmwirkung der vorgesehenen Fahrbahnbeläge informiert werden.

4.7. Lärmschutzfensterprogramm (Bezug zu Aspekt Nr. 3 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22):

Für die BürgerInnen, die zukünftig trotz der im LAP formulierten Maßnahmen gesundheitskritischen Lärmbelastungen ausgesetzt sind, wird mit einem Lärmschutzfensterprogramm die Möglichkeit gegeben, sich trotzdem gegen Verkehrslärm zu schützen. Bei nachgewiesener Betroffenheit werden **Fördermittel** für den Einbau von Lärmschutzfenstern ausgezahlt. Maßgeblicher Bezugspunkt für die Betroffenheit ist hier jedoch im Gegensatz zum LAP die Lärmbelastung im Wohnraum.

Da der LAP allein auf den Schutz der Wohnnutzung ausgerichtet ist, kann das Förderprogramm konsequenterweise nicht für Gewerbe und andere Nutzung in Anspruch genommen werden. Dementsprechend können auf Grundlage des Lärmaktionsplans auch keine Lärminderungsmaßnahmen für Gewerbegebiete erwirkt werden (*Bezug zu Aspekt Nr. 6 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*).

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben kann das Lärmschutzfensterprogramm nicht dazu genutzt werden, andere Maßnahmen des Lärmaktionsplans zu ersetzen. Es ist stattdessen eine Möglichkeit des weitergehenden Lärmschutzes für die Bereiche, die trotz Umsetzung aller Maßnahmen des Lärmaktionsplans weiterhin von gesundheitsgefährdender Verkehrslärmbelastung betroffen sind.

5. Weiteres Vorgehen

Mit der Zustimmung zum LAP ergeben sich keine zeitlichen Fristen bis zur Maßnahmenumsetzung. Vor der 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). Hierzu wird nach dem Beschluss des LAP vom Büro ACCON GmbH ein Musterbericht erstellt, welcher an das Regierungspräsidium Stuttgart (RP Stuttgart) und die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) weitergeleitet wird. Damit ist die kommunale Pflicht zur Aufstellung eines Lärmaktionsplan erfüllt.

Zur Anordnung der straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen zur Geräuschkürzung (Tempo 30) 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.

Für die Prüfung der Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen benötigt das Regierungspräsidium Stuttgart neben der Betrachtung der Lärmwerte ggf. weitere, tiefere Untersuchungen. Hierzu können bspw. Gutachten zur Bewertung von Verdrängungseffekten und Untersuchungen zu den Auswirkungen auf den ÖPNV, Rad- und

Fußverkehr erforderlich werden. Ein Teil dieser Untersuchungen wurde wie o.g. nun schon begonnen, um die Erforderlichkeit der Maßnahmen im Lärmaktionsplan deutlicher zu begründen. Außerdem kann es an einzelnen Stellen ggf. notwendig sein, durch Verkehrszählungen aktuelle Werte zu ermitteln. Die Stadtverwaltung wird den Bedarf an weiteren Gutachten mit dem Regierungspräsidium Stuttgart direkt nach Beschlussfassung des LAP abstimmen und diese zeitnah beauftragen.

Die Diskussion in den Gremien sowie die Beantragung von Tempo 30 erfolgt dann Schritt für Schritt für einen Maßnahmenbereich nach dem anderen. Nach erteilter Genehmigung zur Anordnung von Tempo 30 erfolgt das Aufstellen der Verkehrszeichen in Abhängigkeit der verfügbaren Kapazitäten innerhalb der Stadtverwaltung und v.a. aber nach dem tatsächlichen Bedarf. So werden beispielsweise für die Straßenabschnitte rund um das Freibad-Areal (Untertürkheimer Straße / Esslinger Straße) erst Tempo 30-Schilder aufgestellt werden, wenn dort die ersten Wohnungen bezogen werden bzw. der Kreisverkehr an der Kreuzung der beiden Straßen gebaut worden ist (*Bezug zu Aspekt Nr. 5 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*).

Unabhängig von der Umsetzung des Lärmaktionsplans wird die Stadtverwaltung sich auf Ebene des Städtetags Baden-Württemberg dafür einsetzen, dass die für die Lärmaktionsplanung verantwortlichen Kommunen deutlich stärker als bisher auf technische Vorgaben der Zulassung von Kraftfahrzeugen insbesondere mit Blick auf deren Lärmemissionen einwirken können. Sobald substantielle Erkenntnisse vorliegen erfolgt eine erneute Berichterstattung in den Gremien (Bezug zu Aspekt Nr. 12 des Antrags der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22).

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 zu ergreifen sind, sind zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar.

gez.
Beatrice Soltys
Bürgermeisterin

gez.
Gabriele Zull
Oberbürgermeisterin

Anlagen:

- Anlage 1: Lärmaktionsplan Stadt Fellbach Stufe III
- Anlage 2: Abwägungstabelle (TÖB und Bürgerschaft)
- Anlage 3: Stellungnahme ACCON Environmental Consultants
- Anlage 4: Maßnahmenwirkung Tempo 40
- Anlage 5: Konfliktbereiche Lärmpegel
- Anlage 6: Stellungnahme Forschungs- und Planungsgesellschaft für Rettungswesen, Brand und Katastrophenschutz
- Anlage 7: Stellungnahme Büro BrennerPlan
- Anlage 8: Stellungnahme Karajan Ingenieure
- Anlage 9: Stellungnahme Feuerwehr
- Anlage 10: Antrag der Fraktionen FW/FD und CDU vom 16.09.22*