

Stadtratshearing zum Thema Lärmschutz

Antrag Nr. 14-20 / A 00014 der Stadtratsfraktion Bündnis 90/
DIE GRÜNEN/RL vom 20.05.2014

1 Anlage

Beschluss des Umweltausschusses

vom 07.10.2014 (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Vortrag des Referenten	1
1. Grundsätzliches zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen	1
2. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Deutschland	4
3. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Nürnberg	5
4. Bewertung und weiteres Vorgehen	5
II. Antrag des Referenten	7
III. Beschluss	7

I. Vortrag des Referenten

Dem Referat für Gesundheit und Umwelt wurde der oben aufgeführte Antrag Nr. 14-20 / A 00014 von der Stadtratsfraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN/RL vom 20.05.2014 zur Bearbeitung übermittelt (Anlage). Die Verwaltung wird darin aufgefordert, ein Stadtratshearing zum Thema Lärmschutz mit Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen (HVS) durchzuführen und dabei dem Stadtrat insbesondere das Vorgehen der Stadt Nürnberg zu erläutern.

1. Grundsätzliches zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen

Städtische HVS sollen den Kfz-Verkehr bündeln und aus dem Nebenstraßennetz heraushalten. Sie haben somit eine große Bedeutung für die Abwicklung des örtlichen und überörtlichen Kfz-Verkehrs sowie für den ÖPNV. Gleichzeitig ergeben sich aber auch Ansprüche an die Ruhe im Wohnumfeld von HVS, an die Aufenthaltsqualität im Straßenraum, an die Sicherheit für den Fußgänger- und Radverkehr. Diese Ansprüche stehen teilweise miteinander im Konflikt.

Eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf HVS von 50 auf 30 km/h kann in vielen Fällen diese Konflikte (insbesondere hinsichtlich Lärmbelastung und Verkehrssicherheit) mindern. Da Tempo 30 auf HVS aber auch Nachteile haben kann (z.B. Verdrängungseffekte ins Nebenstraßennetz) ist vor einer Anordnung in jedem Fall eine Einzelfallprüfung erforderlich.

Nachstehend werden positive und mögliche negative Aspekte einer Anordnung von Tempo 30 auf HVS dargestellt.

Positive Aspekte:

Minderung der Lärmbelastung	<p>Langsamerer und stetigerer Verkehr bewirkt eine Minderung von Vorbeifahrtpegeln und des Mittelungspegels. Bei einer Reduzierung von 50 auf 30 km/h gilt:</p> <p>1. Vorbeifahrtpegel Bei den Vorbeifahrtpegeln kann eine Minderung von bis zu 6 dB(A) erreicht werden.</p> <p>2. Mittelungspegel Der Mittelungspegel wird rechnerisch um ca. 2,5 dB(A) gemindert.</p>
Steigerung der Verkehrssicherheit	<p>Der Anhalteweg eines Fahrzeugs ist bei Tempo 30 nur halb so lang wie bei Tempo 50. Mehr Sicherheit auch für Radfahrer im Längsverkehr, da weniger Überholvorgänge stattfinden.</p>
Steigerung der Aufenthaltsqualität	<p>Die Dominanz des Kfz-Verkehrs nimmt ab. Querung der Straßen durch Fußgänger wird erleichtert.</p>

Neutrale Aspekte:

Luftschadstoffbelastung	<p>Unterschiedliche Untersuchungen zur Wirkung von einer Geschwindigkeitsreduzierung von 50 auf 30 km/h kommen zum Ergebnis, dass bei der gegenwärtigen Fahrzeugflotte und bei der üblichen Fahrweise die Abgasemission in etwa gleich bleibt, leicht zunimmt oder leicht abnimmt.</p>
-------------------------	--

Mögliche negative Aspekte:

Gefahr von unerwünschtem Schleichverkehr	<p>Die Anordnung von Tempo 30 auf HVS kann in Einzelfällen dazu führen, dass Verkehr als unerwünschter Schleichverkehr in das Nebenstraßennetz in Wohngebiete verlagert wird.</p> <p>Daher ist in jedem Fall vor der Anordnung von Tempo 30 auf HVS eine Einzelfallprüfung erforderlich.</p> <p>In den Fällen in denen Tempo 30 auf HVS Schleichverkehre verursacht, wäre entweder auf die Anordnung zu verzichten oder aber das Erschließungskonzept in das betroffene Wohngebiet entsprechend abzuändern.</p>
Mögliche Benachteiligung des ÖPNV	<p>Tempo 30 auf HVS kann zu Reisezeitverlusten des ÖPNV führen. In der Regel (vor allem bei kurzen Abständen der Haltestellen) sind die Verluste jedoch gering, da die kurzen Streckenabschnitte selten mit mehr als 30 km/h befahren werden.</p> <p>Zudem sind Fahrpläne des ÖPNV oftmals auf die Hauptverkehrszeiten abgestimmt, in denen die tatsächliche Streckengeschwindigkeit nochmals abnimmt. Dadurch ist der tatsächliche Reisezeitverlust nochmals geringer.</p>
Mögliche Reisezeitverluste für den motorisierten Individualverkehr	<p>Der Reisezeitverlust für den motorisierten Individualverkehr ist ebenfalls gering.</p> <p>Für eine Konstantfahrt mit 30 km/h ergibt sich im Vergleich zu einer Konstantfahrt mit 50 km/h auf einer Strecke von 1000 m ein Reisezeitverlust von weniger als 50 Sekunden.</p> <p>Bezogen auf den tatsächlichen Fahrverlauf mit Störungen ist der Reisezeitverlust geringer.</p>

Aus immissionsschutzfachlicher Sicht und unter Berücksichtigung der obenstehenden Aspekte sieht das Referat für Gesundheit und Umwelt nach wie vor in bestimmten Konstellationen die Einführung von Tempo 30 - auch auf Hauptverkehrsstraßen - als grundsätzlich wirksame und sinnvolle Lärminderungsmaßnahme an. Dies gilt insbesondere in Bereichen, in denen andere Lärminderungsmaßnahmen nicht umsetzbar oder wenig wirksam sind (z.B. Lärmschutzwände in Bereichen mit hoher Randbebauung oder lärmindernder Fahrbahnbelag in Straßenzügen mit zu kurzen Abständen zwischen signalgeregelten Kreuzungen, Einmündungen und Übergängen).

2. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Deutschland

Die nachstehende Abbildung gibt einen Überblick über die Orte in Deutschland in denen auf Hauptverkehrsstraßen Tempo 30 aus Lärmschutzgründen angeordnet wurde.



3. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in Nürnberg

Auch in Nürnberg wird die Einführung von Tempo 30 auf HVS diskutiert. Der Entwurf des Lärmaktionsplans enthält Maßnahmenvorschläge und Langfristplanungen zu Geschwindigkeitsreduzierungen aus Gründen des Lärmschutzes.

3.1 Stadtratsvorlage 23.10.2013

Die Verwaltung der Stadt Nürnberg hat am 23.10.2013 den Entwurf des Lärmaktionsplans dem Stadtrat vorgestellt. Es wurden 63 Untersuchungs- und 59 Beobachtungsgebiete für den Straßenverkehrslärm ermittelt. Folgende Maßnahmen haben Tempo 30 auf HVS zum Thema:

- Maßnahme 8b:

Auf ca. 100 km des Hauptstraßennetzes der Stadt Nürnberg soll im Rahmen der Langfristplanung Tempo 30 angeordnet werden (ausgenommen sind bedeutende HVS). Geplant ist eine Umsetzung innerhalb von 10 Jahren.

- Modellversuch Südstadt:

Es wurde ein Pilotgebiet (Teilbereich des Stadtteils Südstadt) definiert, in dem als kurzfristig realisierbare Einzelmaßnahme für einzelne hochbelastete HVS die Lärminderungswirkung von Tempo 30 erprobt werden soll.

3.2 Weiteres Vorgehen

Vertiefende Untersuchungen im Nachgang zum Stadtratsbeschluss haben Folgendes ergeben:

Aufgrund des hohen Aufwandes bei der Umsetzung soll der Umfang des Modellversuchs reduziert und zunächst in 3 Straßen Tempo 30 eingeführt und in den Auswirkungen untersucht werden. Eine weitere Behandlung im Ausschuss oder Stadtrat ist für November/Dezember 2014 vorgesehen. Die Umsetzung kann vermutlich erst im Jahr 2016 erfolgen.

4. Bewertung und weiteres Vorgehen

Wie bereits unter Ziffer 1 ausgeführt, ist aus Sicht des Referats für Gesundheit und Umwelt die Anordnung von Tempo 30 auf HVS in bestimmten Fällen eine wirkungsvolle Maßnahme zum Lärmschutz. Eine Anordnung von Tempo 30 käme in jedem Fall nur nach einer Einzelfallprüfung in Betracht. Nur bei einer positiven Gesamtbilanz ist die Maßnahme sinnvoll.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt stimmt den in der Begründung des Antrags Nr. 14-20 / A 00014 genannten Argumenten, die für eine Einführung von Tempo 30 auf ausgewählten HVS sprechen, inhaltlich voll zu.

Die Durchführung eines Stadtrathearings mit dem Schwerpunkt auf das Vorgehen in Nürnberg erscheint aber zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht sinnvoll, da in Nürnberg bisher auf keiner Hauptverkehrsstraße Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes umgesetzt wurde. Somit wurden noch keine Erkenntnisse gewonnen, die für die Diskussion zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in München von wesentlicher Bedeutung wären. Inwieweit aufgrund der aktuellen Rechtslage aus Luftreinhaltegesichtspunkten auf einzelnen HVS Tempo 30 angeordnet werden soll, wird derzeit im Zusammenhang mit der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans in der Steuerungsgruppe zwischen dem Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz, der Regierung von Oberbayern und der Landeshauptstadt München diskutiert. Über die Vorschläge für neue, in die 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufzunehmende Maßnahmen wird dem Stadtrat spätestens Anfang 2015 berichtet.

Anhörung des Bezirksausschusses

In dieser Beratungsangelegenheit ist die Anhörung des Bezirksausschusses nicht vorgesehen (vgl. Anlage 1 der BA-Satzung).

Die Korreferentin des Referates für Gesundheit und Umwelt, Frau Stadträtin Sabine Krieger, die zuständige Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Heide Rieke, sowie die Stadtkämmerei haben einen Abdruck der Vorlage erhalten.

II. Antrag des Referenten

1. Von der Sachbehandlung des Antrags Nr. 14-20 / A 00014 wird Kenntnis genommen.
2. Das Vorgehen der Stadt Nürnberg zum Thema Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist unter Ziffer 3 des Vortrags des Referenten ausführlich erläutert. Insoweit wurde dem Antrag Nr. 14-20 / A 00014 entsprochen.
3. Die Durchführung eines Hearings ist gegenwärtig nicht zielführend. In Nürnberg wurde bisher auf keiner Hauptverkehrsstraße Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes umgesetzt. Somit wurden noch keine Erkenntnisse gewonnen, die für die Diskussion zu Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen in München von wesentlicher Bedeutung wären. Dem Antrag wird diesbezüglich nicht entsprochen.
4. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00014 ist damit geschäftsordnungsgemäß erledigt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister

Joachim Lorenz
Berufsmäßiger Stadtrat

- IV. Abdruck von I. mit III. (Beglaubigungen)
über den stenographischen Sitzungsdienst
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an das Direktorium – Dokumentationsstelle
an das Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB
- V. Wv Referat für Gesundheit und Umwelt RGU-S-SB
zur weiteren Veranlassung (Archivierung, Hinweis-Mail).