

Stuttgart, 04.07.2018

Vergabe eines Gutachtens "Geschwindigkeitskonzept für Hauptverkehrsstraßen - 1. Stufe: Tempo 30 nachts"

Beschlussvorlage

Vorlage an	zur	Sitzungsart	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Technik	Beschlussfassung	öffentlich	24.07.2018

Beschlussantrag

1. Der Vergabe eines Gutachtens zur Ermittlung der Wirkungen von Tempo 30 nachts in Hauptverkehrsstraßen, wie in Anlage 2 beschrieben, wird zugestimmt.
2. Die Verwaltung wird beauftragt, das Vergabeverfahren vorzunehmen und das Gutachten zu vergeben.

Kurzfassung der Begründung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. die §§ 47a - 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichten die Landeshauptstadt Stuttgart, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Mit dem Lärmaktionsplan wird ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung erstellt. Der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart wurde am 05.11.2009 vom Gemeinderat beschlossen (GRDrs 835/2009) und am 14.04.2016 fortgeschrieben (GRDrs 1336/2015).

Besonderer Handlungsbedarf besteht an den ca. 80 km Hauptverkehrsstraßen, an denen der Mittelungspegel nachts über 60 dB(A) beträgt. Bei diesen Lärmbelastungen steigt das Risiko einer Gesundheitsgefährdung (z.B. für Herz-Kreislauf-Erkrankungen) signifikant an. In Stuttgart werden ca. 15 500 Menschen durch Lärm in dieser Höhe belastet.

Die Lärmemissionen des Straßenverkehrs werden, außer durch die Verkehrsmenge, auch wesentlich durch die gefahrenen Geschwindigkeiten und den Verkehrsablauf bestimmt. Durch eine Verringerung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird eine Minderung des Mittelungspegels von 2,5 dB(A) erreicht. Eine damit einhergehende

Verstetigung des Verkehrsflusses bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und bis zu 7 dB(A) niedrigere Maximalpegel.

Weitere positive Effekte einer Geschwindigkeitsbeschränkung sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität. Die Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung sind im Einzelfall zu untersuchen. Nennenswerte Verkehrsverlagerungen oder Verschlechterungen des Verkehrsflusses durch Tempo-30-Regelungen wurden an den Orten, wo dies bereits durchgeführt wurde, nicht beobachtet. In Baden-Württemberg wurden bisher an über 30 Bundesstraßen und an ca. 60 Landesstraßen im Zuge von Ortsdurchfahrten die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen beschränkt, davon über ein Drittel nur nachts zwischen 22 und 6 Uhr.

Das Maßnahmenkonzept des Lärmaktionsplans nennt daher als zentrale Punkte die Überprüfung der Vorbehaltsstraßen, wo eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf unter 50 km/h unter Abwägung aller Belange (Verkehrsfunktion, Verkehrsverlagerungen, Verkehrsfluss, Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung, Auswirkung auf den ÖPNV usw.) möglich ist, und eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (Nr. 8 und 9 im Maßnahmenkonzept).

Für die Abwägung und die verkehrsrechtliche Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen ist es zwingend erforderlich, die oben genannten Auswirkungen auf die Verkehrsfunktion, -verlagerungen, Schadstoffbelastung der Luft usw. festzustellen, um eventuelle nachteilige Folgen zu vermeiden. Es sollen nun alle Hauptverkehrsstraßen innerhalb bewohnter Gebiete mit einem Mittelungspegel von über 60 dB(A) nachts untersucht werden, wo die zulässige Höchstgeschwindigkeit in der Nacht auf 30 km/h beschränkt werden kann und wo sie bei 50 km/h bleiben muss. Dabei werden sämtliche oben genannten Belange berücksichtigt. Dafür soll ein Gutachten vergeben werden.

Finanzielle Auswirkungen

Die Kosten für das Gutachten können vor Einholung der Angebote nur grob geschätzt werden. Es wird von Kosten von 50 000 bis 100 000 € ausgegangen. Das Gutachten wird aus Haushaltsmitteln des Amtes für Umweltschutz finanziert.

Mitzeichnung der beteiligten Stellen:

Referat SOS, Referat T

Vorliegende Anfragen/Anträge:

Keine

Erledigte Anfragen/Anträge:

Keine

Peter Pätzold
Bürgermeister

Anlagen

1. Ausführliche Begründung
2. Vergabetext „Abgabe eines Angebots für ein Gutachten zu den Wirkungen von Tempo 30 nachts in Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart“

mit Anhängen:

1. Karte der Lärmschwerpunkte
2. Liste der Lärmschwerpunkte
3. Vordruck „Einholung Zustimmung Geschwindigkeitsbeschränkung aus Lärm-schutzgründen“

Ausführliche Begründung

Die EU-Umgebungslärmrichtlinie bzw. die §§ 47a - 47f Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichten die Landeshauptstadt Stuttgart, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Mit dem Lärmaktionsplan wird ein Programm zur systematischen Verminderung der Lärmbelastung der Bevölkerung erstellt. Der Lärmaktionsplan der Landeshauptstadt Stuttgart wurde am 05.11.2009 vom Gemeinderat beschlossen (GRDRs 835/2009) und am 14.04.2016 fortgeschrieben (GRDRs 1336/2015).

Zu den wichtigsten Maßnahmen des Lärmaktionsplans gehören die Überprüfung der Vorbehaltsstraßen (Nr. 8 im Maßnahmenkonzept) und die Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nachts in ausgewählten Hauptverkehrsstraßen (Nr. 9). Dabei soll das Hauptverkehrsstraßennetz überprüft werden, wo unter Abwägung aller Vor- und Nachteile eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf unter 50 km/h sinnvoll und machbar ist. Bei dieser Prüfung soll zugleich untersucht werden, wo zum Schutz der Nachtruhe für die Anwohner eine Anordnung von 30 km/h in der Nacht möglich ist.

Die Lärmemissionen des Straßenverkehrs werden, außer durch die Verkehrsmenge, auch wesentlich durch die gefahrenen Geschwindigkeiten und den Verkehrsablauf bestimmt. Bei einer Verringerung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h wird eine Minderung des Mittelungspegels von ca. 2,5 dB(A) erreicht. Spürbare Lärminderungen lassen sich auch durch eine Verstetigung des Verkehrsflusses mit nur wenigen Beschleunigungs- und Verzögerungsvorgängen erreichen, auch wenn die Minderung des Mittelungspegels nur gering ist. Grund dafür ist, dass das Geräusch gleichmäßiger ist und die besonders belästigenden Pegelspitzen entfallen. Die allein mit einer Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h einhergehende Verstetigung bewirkt zusätzlich bis zu 1,5 dB(A) niedrigere Mittelungspegel und bis zu 7 dB(A) geringere Maximalpegel (LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2017, S. 28).

Weiter führen solche Maßnahmen zu einer deutlichen Reduzierung des Anteils von Lärm Belästigter. So ergab sich in einem Berliner Modellversuch aus dem Jahr 2000, dass sich durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung für den gesamten Kfz-Verkehr auf Tempo 30 eine Reduzierung des Mittelungspegels um nur 1,4 dB(A) ergab, der Anteil der stark und äußerst stark Belästigter dabei jedoch um 26% abnahm (LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2017, S. 22).

Positive Synergieeffekte durch Tempo-30-Regelungen treten im Allgemeinen mit der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität auf. Die Einflüsse auf die Luftschadstoffbelastung sind im Einzelfall zu untersuchen.

Bisher durchgeführte Untersuchungen und Erfahrungen anderer Städte zu Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen haben die folgenden Vorteile gezeigt:

- In den meisten untersuchten Fällen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen wirkt Tempo 30 positiv, auch wenn keine Begleitmaßnahmen wie Umbauten oder Radarkontrollen ergriffen werden.
- Die Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h bewirkt Rückgänge der mittleren Geschwindigkeit um bis zu 16 km/h, wenn keine Begleitmaßnahmen ergriffen werden. Mit Geschwindigkeitskontrollen liegt der Rückgang bei bis zu 18 km/h. Es werden vor allem die hohen Geschwindigkeiten reduziert.
- Der Befolgungsgrad nimmt mit zunehmender Dauer seit der Anordnung zu.

- Die gemessenen Mittelungspegel sinken nach der Anordnung von Tempo 30 um rund 1 bis 4 dB(A).
- Geschwindigkeitssenkungen bewirken jedoch nicht nur Änderungen des Mittelungspegels. In einigen Studien wird darauf hingewiesen, dass bei Tempo 30 deutlich geringere Pegelschwankungen und niedrigere Spitzenpegel auftreten als bei Tempo 50.
- Untersuchungen zeigen teilweise eine leichte Abnahme der Luftschadstoffbelastung nach Einführung von Tempo 30. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Qualität des Verkehrsflusses einen größeren Einfluss hat als die zulässige Höchstgeschwindigkeit.
- Tempo 30 führt in den untersuchten Fällen nicht zu nennenswerten Verkehrsverlagerungen in andere Straßen oder zu signifikanten Verschlechterungen des Verkehrsflusses.
- Die gefahrenen Geschwindigkeiten werden nachweislich senkend beeinflusst durch Dialogdisplays, Geschwindigkeitskontrollen, die Anzeige der Gründe der Geschwindigkeitsbeschränkung und die Wiederholung der Beschilderung.
(LAI-Hinweise zur Lärmaktionsplanung, 2017, S. 24)

An ca. 80 km der Hauptverkehrsstraßen in Stuttgart beträgt der Mittelungspegel nachts über 60 dB(A) (Lärmschwerpunkte). Ungefähr 15 500 Menschen werden durch diesen Lärm belastet. Weitere ca. 24 000 Einwohner Stuttgarts werden nachts mit einem Mittelungspegel von 55 - 60 dB(A) belastet.

Bei Mittelungspegeln von über 65 dB(A) tagsüber bzw. 55 dB(A) in der Nacht muss mit einer Gesundheitsgefährdung (z.B. erhöhtes Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen) der betroffenen Bevölkerung gerechnet werden. Gebiete mit einer derartigen Belastung werden daher als Konfliktgebiete bezeichnet, für die Maßnahmen zur Lärminderung entwickelt werden sollen. In Bereichen mit mehr als 70 dB(A) tagsüber oder 60 dB(A) nachts (Lärmschwerpunkte) liegt eine erhöhte Gesundheitsgefährdung vor, weshalb dort vorrangig Maßnahmen festzulegen sind.

Das Potenzial von Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstraßen soll daher geprüft werden. Für den Prozess der Abwägung und mit Blick auf die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen sind hierbei sämtliche Belange wie Verkehrsfunktion, Verkehrsverlagerungen, Verkehrsfluss, Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung, Auswirkung auf den ÖPNV usw. zu berücksichtigen.

Aufgrund der Komplexität des Untersuchungsgegenstands soll zunächst ein Gutachten vergeben werden, das die Möglichkeiten von Tempo 30 nachts untersucht. In der Untersuchung sollen alle Hauptverkehrsstraßen innerhalb bewohnter Gebiete mit einem Mittelungspegel von über 60 dB(A) nachts erfasst werden, zu einem späteren Zeitpunkt auch alle Straßen mit Mittelungspegeln von 55 - 60 dB(A) nachts. Längerfristig sollen die Hauptverkehrsstraßen auch dahingehend geprüft werden, ob in einzelnen Abschnitten auch tagsüber Geschwindigkeitsbeschränkungen auf unter 50 km/h in Betracht kommen.

Die Verwaltung beabsichtigt, Angebote für das beschriebene Gutachten einzuholen und dann zu vergeben. Das Amt für öffentliche Ordnung, das Amt für Stadtplanung und Stadterneuerung, das Tiefbauamt und die SSB waren bei der Erstellung des Vergabetextes intensiv beteiligt und werden bei der Erstellung des Gutachtens mitwirken. Die Verwaltungsvorschrift zur StVO setzt ferner fest, dass bei der Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm die Zustimmung der höheren Straßenverkehrsbehörde erforderlich ist. Daher soll das zuständige Regierungspräsidium Stuttgart (RPS) direkt an dem Prozess beteiligt werden.