

Sitzungsvorlage

öffentlich

2019/09/343

Betreff

Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans a) Antrag BGT-Fraktion auf Einführung von Tempo 30

Beratungsfolge (Zuständigkeit)	Sitzungstermin	Status
Bau- und Umweltausschuss Trittau (Vorberatung)	28.03.2019	Ö
Gemeindevertretung der Gemeinde Trittau (Entscheidung)	16.05.2019	Ö

Sachverhalt:

Die BGT-Fraktion beantragt, in den Lärmaktionsplan die flächendeckende Einführung von Tempo 30 km/h als geplante Maßnahme zur Lärminderung aufzunehmen und durch die Verwaltung dahingehende Gespräche mit den zuständigen Stellen zu führen. Der Antrag der BGT-Fraktion mit dem genauen Beschlussvorschlag ist als Anlage beigefügt.

Stellungnahme des Fachdienstes Ordnung und Sicherheit:

In der Gemeinde Trittau sind der überwiegende Teil der Gemeindestraßen entweder 30er Zone oder verkehrsberuhigter Bereich. Andere Straßen wie die Gadebuscher Straße / Bürgerstraße, Otto-Hahn-Straße, Lütjenseer Straße, Herrenruhmweg und Schulstraße, Hohenfelder Damm sowie die Landes- und Kreisstraßen kommen aufgrund des Ausbaustandes und der Funktion nicht als 30er Zone in Betracht oder sind Straßen, die nach den allgemeinen Regeln der Straßenverkehrsordnung eine den Umständen angepasste Fahrweise erfordern.

Allgemeine Betrachtung von Tempo 30-Zonen ohne Lärmschutzaspekt:

Die Straßenverkehrsordnung – StVO - regelt in § 45 Abs. 1c hierzu folgendes:

„Die Straßenverkehrsbehörden ordnen ferner innerhalb geschlossener Ortschaften, insbesondere in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf, Tempo 30-Zonen im Einvernehmen mit der Gemeinde an. Die Zonen-Anordnung darf sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen (Zeichen 295), Leitlinien (Zeichen 340) und benutzungspflichtige Radwege (Zeichen 237, 240, 241 oder Zeichen 295 in Verbindung mit Zeichen 237) umfassen. An Kreuzungen und Einmündungen innerhalb der Zone muss grundsätzlich die Vorfahrtregel nach § 8 Absatz 1 Satz 1 („rechts vor links“) gelten. Abweichend von Satz 3 bleiben vor dem 1. November 2000 angeordnete Tempo 30-Zonen mit Lichtzeichenanlagen zum Schutz der Fußgänger zulässig.“

Dass aufgrund dieser Vorschrift für die entsprechenden Straßen keine Tempo 30-Zone durch die Verkehrsaufsicht angeordnet wird, hat zuletzt der Versuch, für die Lütjenseer Straße diese Geschwindigkeitsbeschränkung zu erhalten, gezeigt.

Für die Straßen Herrenruhmweg und Schulstraße wurde aufgrund des Straßenausbaus und der sich ändernden Merkmale bei der Verkehrsaufsicht die Anordnung von Tempo-30-Zonen beantragt. Der Herrenruhmweg befindet sich noch im Ausbau.

Tempo 30-Zonen-Anordnungen dürfen sich weder auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) noch auf weitere Vorfahrtsstraßen erstrecken. Hierunter fallen die Straßen:

Bürgermeister-Hergenhan-Straße
Großenseer Straße
Kieler Straße
Bahnhofstraße
Kirchenstraße
Poststraße Vorburgstraße
Hamburger Straße
Rausdorfer Straße
Gadebuscher Straße
Bürgerstraße

„§ 45 Abs. 9 StVO bestimmt:

Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen sind nur dort anzuordnen, wo dies auf Grund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Dabei dürfen Gefahrzeichen nur dort angeordnet werden, wo es für die Sicherheit des Verkehrs erforderlich ist, weil auch ein aufmerksamer Verkehrsteilnehmer die Gefahr nicht oder nicht rechtzeitig erkennen kann und auch nicht mit ihr rechnen muss. Insbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Satz 3 gilt nicht für die Anordnung von:...

...innerörtlichen streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h (Zeichen 274) nach Absatz 1 Satz 1 auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) oder auf weiteren Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) im unmittelbaren Bereich von an diesen Straßen gelegenen Kindergärten, Kindertagesstätten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern.“

Derartige Einrichtungen sind an diesen Straßen nicht unmittelbar vorhanden.

Nach dem Schulwegsicherungserlass des Landes vom 18.07.2017 und den Verwaltungsvorschriften zu Verkehrszeichen 274 StVO – zulässige Höchstgeschwindigkeit - ist innerhalb geschlossener Ortschaften die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, -tagesstätten, -krippen, -horten, allgemeinbildenden Schulen, Förderschulen für geistig oder körperlich behinderte Menschen, Alten- und Pflegeheimen oder Krankenhäusern in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen, oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr mit all seinen kritischen Begleiterscheinungen vorhanden ist.

Einrichtungen mit einem direkten Zugang zur Straße sind nicht vorhanden. Ob im Bereich der Landes- und Kreisstraßen um das Schulzentrum herum neben den vorhandenen und kommenden Querungshilfen aufgrund der Begleiterscheinungen sich noch eine streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h ergeben kann, sollte im Zuge der Fertigstellung der Großenseer Straße an die Verkehrsaufsicht herangetragen

werden, soweit sich hier nicht aufgrund der Sanierung und der Anwendung der 16. BImSchV eine Geschwindigkeitsreduzierung als erforderliche Lärmschutzmaßnahme ergeben hat.

Aufgrund der vorgenannten gesetzlichen Vorschriften kommt die Einführung einer flächendeckenden Tempo 30-Zone nicht in Betracht.

Tempo 30-Zonen als Lärmschutzmaßnahme:

Nach § 45 Abs. 1 Ziffer 3 können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen oder Straßenstrecken aus Gründen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs beschränken oder verbieten und den Verkehr umleiten. Das gleiche Recht haben sie zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen.

Dabei haben die Straßenverkehrsbehörden den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und die Anordnung muss nach § 45 Abs. 9 Satz 1 StVO auf Grund besonderer Umstände zwingend erforderlich sein.

Es muss demnach unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs eine über das ortsübliche und hinzunehmende Maß hinausgehende Beeinträchtigung durch Verkehrslärm oder Abgase vorliegen. Das jeweilige Gebiet (z. B. Kern-, Dorf- Mischgebiet, reines Wohngebiet), auf den sich der Schutz beziehen soll, ist zu beachten. Die Straßenverkehrsbehörde muss eine Ermessensentscheidung treffen und im Einzelfall die Zumutbarkeit der Lärmbelastung unter Berücksichtigung der Faktoren wie Lärmpegel und Zahl der Betroffenen, Verkehrsbedeutung der Straße, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, Verkehrsverlagerungen u. a. prüfen.

Eine Orientierungshilfe können dabei die Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV -, die für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen gilt, sein. Soweit vorhanden wird aber die Darstellung der Lärmsituation in den Lärmkarten für die Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h nicht ausreichen.

Für die Beurteilung von Verkehrslärm an **Bestandsstraßen** hat das Bundesverkehrsministerium die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) herausgegeben. Nach der Verwaltungsvorschrift zu § 41 StVO dürfen Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Lärmschutz-Richtlinien –StV angeordnet werden.

Die in der Lärmschutz-Richtlinie-StV unter 2.1 festgelegten Grenzwerte liegen über den Grenzwerten nach der 16. BImSchV.

Die Ermittlung der Beurteilungspegel erfolgt gemäß der Lärmschutz-Richtlinie-StV durch den Straßenbaulastträger. Auf welche Straßen gesehen eine Überschreitung der Grenzwerte Anlass für lärm mindernde Maßnahmen gibt, soll berücksichtigt werden, da in einem Lärmaktionsplan nur Maßnahmen beschlossen werden können, die die Verkehrsbehörde rechtmäßig anordnen kann.

Daher soll die Verkehrsbehörde bei der Aufstellung eines Lärmaktionsplanes beteiligt werden.

Wie das Landesamt für Umwelt und ländliche Räume mit Bezug auf den damaligen Lärmaktionsplan-Entwurf im Erlass vom 15.04.2014 beschreibt, sind an einzelnen Immissionspunkten an den Fassaden der Kirchenstraße und der Bahnhofstraße Pegel von 74 dB(A) ermittelt worden. Dort und für die Bereiche, für die die aktuelle Lärmkartierung eine Belastung über den Grenzwerten ergibt (Bahnhofstraße ab Ecke Großenseer Straße, Kirchenstraße, Poststraße, Vorburgstraße und Hamburger Straße), sollte konkret auf die Verkehrsbehörde des Kreises mit dem Ziel straßenverkehrsrechtlicher Maßnahme zugegangen werden.

Da auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs eine Geschwindigkeitsbeschränkung auch unter dem Aspekt des Lärmschutzes deren besonderer Verkehrsfunktion entgegensteht, ist die Erweiterung des Lärmaktionsplanes um die Aufnahme einer flächendeckenden Tempo 30-Zone ohne das Vorliegen der Voraussetzungen nicht zu empfehlen.

Beschlussvorschlag:

Finanzielle Auswirkungen:

Anlagen:

Antrag der BGT-Fraktion

Antrag zur Ergänzung der Fortschreibung zum Lärmaktionsplan Trittau 2019

für die Bau- und Umweltausschusssitzung am 28.03.2019:

Die Gemeindevertretung beschließt, dass Trittau zum Zweck der Lärminderung im Zuge des Lärmaktionsplans 2019 flächendeckend Tempo 30 km/h einführt. Die verkehrsberuhigten Zonen ausgeschlossen.

Mit dem LBV und dem Kreis sind bezüglich der betroffenen örtlichen Hauptverkehrsstraßen konstruktive Gespräche unter Beteiligung von Verwaltung und Politik herbeizuführen.

Federführend beauftragt wird der Bau- und Umweltausschuss.

Begründung:

Viele Bürger wollen Tempo 30.

Die Gewerkschaft der Polizei (GdP) fordert schon seit langer Zeit ein generelles Tempolimit von 30 km/h innerhalb geschlossener Ortschaften.

Das Umweltbundesamt (UBA) in einer Studie: Verbesserung der Umweltqualität in Kommunen durch geschwindigkeitsbeeinflussende Maßnahmen auf Hauptverkehrsstraßen.

Untersuchungen, die Daten aus Orten mit Einführung von Tempo 30 zusammenfassen, stützen diese Forderung.

Die Einrichtung der Regelgeschwindigkeit Tempo 30 km/h führte nachweisbar zu einer Reduktion der Dauerschallpegel um bis zu 8dB. Störende Lärmspitzen nahmen ab. Überproportional große Erfolge wurden in den kritischen Nachtzeiten von 5-6 Uhr erzielt.

Als Faustregel kann gelten: Nach Einrichtung von Tempo 30 km/h wird pro 1 km/h Geschwindigkeitsreduzierung der Lärm um durchschnittlich 0,2 dB gesenkt. Die Wirksamkeit kann durch laufende Kontrollen noch verstärkt werden.

In Langzeitstudien in Europa wurde nachgewiesen, dass alle Kfz bei Tempo 30 km/h weniger Lärm erzeugen. Der Grund liegt darin, dass das Abrollgeräusch im Allgemeinen mit der 3. bis 4. Potenz zur Geschwindigkeit zunimmt, dieses ist somit ein essentieller Faktor und zeigt, dass die Abrollgeräusche der Reifen oft lauter sind als die Fahrgeräusche der Motoren. (Die zusätzlich auftretenden Geräusche des auf der Fahrbahnoberfläche abrollenden Reifens tragen bei Pkw bereits ab Geschwindigkeiten von 40 km/h und bei Lkw von 60 km/h **den Hauptanteil** an den vom fließenden Verkehr ausgehenden Schallemissionen bei*) (*Quelle: Dr. Ing. Thomas Beckenbauer – Müller BBM)

Zusätzliche positive Auswirkungen:

Tempo 30 km/h bringt nicht nur Lärminderung sondern auch mehr Sicherheit, weniger Schadstoffbelastung, weniger Staus und eine bessere Lebensqualität.

Sicherheit:

- In allen Tempo-30-Zonen gehen die Schwere und die Zahl der Unfälle spürbar zurück, und zwar im Durchschnitt zwischen 10 – 25%. Teilweise wurden sogar noch weit höhere Zahlen festgestellt.

Schadstoffbelastung:

- Zu den klimawirksamen Abgasen des Straßenverkehrs gehören neben CO₂ (Kohlenstoffdioxid) auch Ruß (EC oder BC) und Stickstoffdioxid (NO₂). Sie gehören mit zu den wichtigsten Verursachern der Erderwärmung. Langsameres Fahren durch Tempo 30 kann zur Reduzierung dieser Schadstoffe beitragen. Das haben Messungen in verschiedenen Städten bewiesen.

Lebensqualität:

- Tempo 30 innerorts senkt den Verkehrslärm um 3 bis 4 Dezibel (dbA) gegenüber Tempo 50. Das entspricht einer Halbierung des wahrgenommenen Lärms. Das ist nicht nur eine Entlastung für empfindliche Ohren, sondern eine Notwendigkeit für die Gesundheit aller. Laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) gehen aufgrund von Verkehrslärm europaweit jedes Jahr über eine Millionen gesunde Lebensjahre verloren. Außerdem erkranken in Europa durch Verkehrslärm jährlich durchschnittlich 245.000 Menschen an Herz-Kreislauf-Erkrankungen, 50.000 Menschen sterben.[1] Dabei ist es unerheblich, ob man den Lärm bewusst wahrnimmt oder nicht. Der Körper reagiert immer. (1) WHO, Pressemitteilung vom 30.3.2012

Lärmschutz ist Gesundheitsschutz. Und wenn es gelingt, mit einem 30 km/h-Limit die Halbierung des Verkehrslärms zu erreichen – und zwar überall dort wo Menschen leben, – dann ist das ein wichtiger Beitrag zur Gesundheit aller..

- Der „Schilderwald“ könnte weiter reduziert werden. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer dadurch gesteigert werden, dass schon am Ortseingang jeder weiß: Hier gilt Tempo 30.

Anwendung/Umsetzung:

Folgende Straßen könnten schon heute auf Grund ihrer Lage und entsprechender Begründung mit Tempo 30 ausgeschildert werden:

Grossenseer Str. (Schule/Kita)

Bahnhofstr. (Schule)

Kirchenstr. (Kita, Friedhof, Kirche)

Vorburgstr. Poststr. (Kita und besondere Gefährdung durch Einkaufsstr.)

Bürgerstr./Gadepuscher Str. (Schulweg, zunehmende Verkehrsbelastung, Seniorenwohnanlage)

Hamburger Str. beidseitig dichte Wohnbebauung, Südfriedhof, Überquerung und Schulweg aus dem südlichen dichtem Wohngebiet!



Quellen

EUGENT (Europäische Gesellschaft für Entschleunigung gUG); www.30kmh.eu

Dr. Joachim und Hanna Schmidt Stiftung für Verkehr und Umwelt; www.dr.schmidt-stiftung.de

VCD Deutschland; www.vcd.org