

Gemeinderatsdrucksache Nr.: 135/2018

Federführung:	SG 3.3 - Stadtentwicklung	Datum:	27.11.2018
Verfasser:	Sonja Pfau	AZ:	106.4

Beratungsfolge:	Termin:	Art der Beratung:
Gemeinderat	12.12.2018	Beschlussfassung -ö -

Zuständigkeit nach:	Hauptsatzung
----------------------------	--------------

Diskussion des Antrags von StR Peter Maichle zu Flüsterasphalt

Anlagen:

Plan zur vorgesehenen Geschwindigkeitskonzeption

Antrag zur Beschlussfassung

Entfällt. GRD dient als Diskussionsgrundlage.

I Ausgangslage - Rückblick - Problemstellung

Betroffene Themenfelder und Leitsätze des Maßnahmenplans aus MACH5:

1. Wohnen

Wir bieten attraktiven, bedarfsgerechten Wohnraum für Alle.

8. Mobilität

Die Fünftälerstadt Geislingen an der Steige legt Wert auf eine gute Verkehrsanbindung sowie einen guten Verkehrsfluss für alle Teilnehmer.

Stadtrat Peter Maichle hat in einem Schreiben vom 10.11.2018 an OB Dehmer darum gebeten, dass im Gemeinderat folgender Antrag zur Abstimmung gebracht wird:

Die Verwaltung wird beauftragt umgehend einen Antrag beim Regierungspräsidium für einen Flüsterasphalt im gesamten Stadtgebiet auf der B 10 und B 466 (Längentalstraße – Überkingerstraße) zu stellen.

Als Begründung gibt Stadtrat Maichle an:

„Unsere Durchgangsstraßen sind in einem verheerenden Zustand. Querrillen von Lastkraftwagen, abgesenkte Schächte, große Schlaglöcher. Großer Lärm von allen Fahrzeugen (nicht zumutbare 24-stündige Lärmbelästigung). In unseren Nachbargemeinden Kuchen und Bad Überkingen hat sich die Lärmbelästigung gravierend positiv verbessert.“

II Zielvorgabe

Betroffene strategische Ziele des Maßnahmenplans aus MACH5:

1. Wohnen

1.4 Steigerung der Aufenthaltsqualität

8. Mobilität

8.2. Einsatz einer intelligenten Verkehrssteuerung u.a. zu Reduzierung der Verkehrsbelastungen (Lärm, Schadstoffe, Parkdruck etc.)

Stadtrat Maichle beantragt einen Flüsterasphalt für die B 10 und die B 466, Bereich Überkinger Straße und Längentalstraße. Allerdings setzt sich die B 466 ab Sternplatz gemeinsam mit der B 10 in Richtung Kuchen fort. Bei der Springstraße handelt es sich um eine nicht klassifizierte Straße und die weiterführende Rheinland-/Längentalstraße ist ein Teil der L 1221. Für die L 1221 ist das Land als Baulastträger zuständig, für die B 10 sowie die B 466 der Bund.

Im Kooperationserlass-Lärmaktionsplanung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg, der aufgrund eines VGH-Urteils im Oktober 2018 aktualisiert wurde, wird folgendes festgelegt:

„Eine verkehrsbeschränkende Maßnahme, die ohne Abwägungsfehler in einem Lärmaktionsplan festgelegt wurde, und für die die Tatbestandsvoraussetzungen des § 45 Abs. 9 StVO, insbesondere eine Gefahrenlage, gegeben sind, ist von der Straßenverkehrsbehörde umzusetzen. Der fachrechtliche Ermessensspielraum wird durch die Lärmaktionsplanung überlagert.“

Ein Lärmaktionsplan ist von den Kommunen für diejenigen Straßenabschnitte aufzustellen, auf denen täglich mehr als 8.200 Kfz fahren. Im Stadtgebiet Geislingen sind das die Straßen-

abschnitte, die im angehängten Plan rot gekennzeichnet sind. Diese Straßenabschnitte haben insgesamt eine Länge von rund 10 km.

Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht liegen in einem gesundheitskritischen Bereich. Vordringlicher Handlungsbedarf zur Lärminderung und zur Verringerung der Anzahl der Betroffenen besteht in Bereichen mit sehr hohen Lärmbelastungen über 70 dB(A) LDEN (über 24 Stunden) und 60 dB(A) Lnight (nachts).

Eine sehr hohe Lärmbelastung mit einem LDEN über 70 dB(A) zeigt sich für die Bewohner, die unmittelbar an folgenden Straßen wohnen:

- B10 Stuttgarter Straße
- B466 Überkingener Straße
- Karlstraße
- Werkstraße
- Türkheimer Straße
- Eberhardstraße

Eine hohe Belastung mit einem LDEN zwischen 65 und 70 dB(A) ergibt sich u.a. für die Anwohner folgender Straßen:

- Wiesensteiger Straße
- Heidenheimer Straße
- Hauptstraße
- Längentalstraße

Die Straßenabschnitte für die Stadtrat Maichle einen lärmindernden Asphalt beantragt, haben insgesamt eine Länge von 6,8 km (B 10 und B 466: 5,7 km, Rheinland-/Längentalstraße ab Springstraße: 1,1 km). Für die Anwohner der übrigen Straßenabschnitte, die eine zu hohe Lärmbelastung aufweisen (3,2 km), würde der lärmindernde Belag auf den Bundesstraßen und der Landesstraße keine Verbesserung bringen. Hier müsste in jedem Fall eine andere Lösung gefunden werden.

III Programme – Produkte

Der Gemeinderat der Stadt Geislingen hat am 1. Februar 2017 einen Lärmaktionsplan mit Maßnahmen zur Verringerung der Verkehrslärmbelastung auf allen betroffenen Straßen beschlossen. Dabei wurde vom Gemeinderat für alle im Rahmen der Lärmaktionsplanung betroffenen Straßenabschnitte (im angehängten Plan rot gekennzeichnet) eine nächtliche (22 Uhr bis 6 Uhr) Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h beschlossen.

Darüber hinaus hat der Gemeinderat in seiner Sitzung am 1.2.2017 beschlossen, auch auf weiteren Straßen ein nächtliches Tempolimit einzuführen, um ein schlüssiges Gesamtkonzept zu erreichen und um unerwünschte Verkehrsverlagerungen zu vermeiden (siehe blaue Markierungen im angehängten Plan).

Eine nächtliche Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h auf 30 km/h bedeutet eine dauerhafte Lärmreduzierung um 2 bis 3 Dezibel. Damit stellt ein nächtliches Tempolimit eine wirkungsvolle Maßnahme zur Lärmreduzierung dar, die ohne langwierige und äußerst kostenintensive Baumaßnahmen umgesetzt werden kann. Zudem erhöht diese Maßnahme auch die Verkehrssicherheit.

Zum Thema lärmarmen Asphalt führt das Ingenieurbüro Möhler + Partner, das den Lärmaktionsplan für die Stadt Geislingen erstellt hat, im Bericht zum Lärmaktionsplan folgendes aus:

„Lärmarme Asphalte können abhängig von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und dem Lkw-Anteil z.T. mehr als 5 dB(A) Lärminderung bewirken. Jedoch ist zu beachten, dass es sich bei solchen Fahrbahnen um komplexe Bauwerke handelt, deren Wirksamkeit stark von Randbedingungen und Bauweise abhängig ist.

Nachträgliche Arbeiten wie Kanalarbeiten können die Wirksamkeit dieser Fahrbahnen stark beeinträchtigen.

Ebenfalls ist zu beachten, dass die Wirksamkeit solcher Fahrbahnen mit der Zeit abnimmt. Langfristige Untersuchungen zu dieser Thematik gibt es noch nicht, jedoch zeigen die bisherigen Untersuchungen, dass die Wirksamkeit in der Regel nach vier bis sieben Jahren stark zurückgeht.

Ein weiterer Aspekt solcher Fahrbahnen liegt in der Abhängigkeit des Straßenverkehrslärms von der Geschwindigkeit. Es gibt zwar einige lärmarme Fahrbahnbeläge, die unter 60 km/h eine Lärmreduzierung bewirken, jedoch entfalten solche Fahrbahnbeläge generell bei höheren Geschwindigkeiten bessere Wirksamkeit. Im Angesicht der hohen Herstellungskosten sollte deren Einsatz daher gut durchdacht sein.

Im Stadtgebiet Geislingen an der Steige konnten wir unter Berücksichtigung der schalltechnischen Situation und den örtlichen Gegebenheiten keine Strecken ausmachen, die für solche Fahrbahnbeläge in Frage kommen würden."

Der Einbau eines lärmarmen Belags wäre aufgrund der Länge der betroffenen Straßenabschnitte mit extrem hohen Kosten verbunden. Auch wenn es nicht städtische Gelder sind, so sind es doch Steuergelder, die hier verbaut werden. Da die Wirkung eines lärmarmen Belags nach einigen Jahren erfahrungsgemäß stark nachlässt, wird dies von der Verwaltung als unverhältnismäßig angesehen.

IV Prozesse und Strukturen

V Ressourcen

1. Einmaliger Aufwand, einmalige Auszahlung

Die Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbeschränkung auf den im angehängten Plan rot und blau markierten Straßen wäre für die Stadt lediglich mit einmaligen Kosten für das Aufstellen entsprechender Beschilderungen entlang der wenigen Gemeindestraßen verbunden. Die Beschilderung der klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes- und Bundesstraßen) wird von den jeweiligen Straßenbaulastträgern übernommen.

Das Aufbringen eines lärmarmen Asphalts auf Bundes- und Landesstraßen wird von dem jeweiligen Straßenbaulastträger finanziert und ist mit keinen Kosten für die Stadt verbunden.

2. Folgeaufwendungen

a) Sachaufwand

b) Personalaufwand / Auswirkungen auf den Stellenplan

3. Auswirkungen auf Kennzahlen - Haushaltsrechtliche Beurteilung

* bei Investitionen sind die Tabellen aus dem Verzeichnis Info/GRD Finanzielle Auswirkungen einzufügen