

STELLUNGNAHME zum Antrag	Gremium:	14. Plenarsitzung Gemeinderat
	Termin: Vorlage Nr.: TOP:	21.09.2010 478 / 479 4 a + b öffentlich
GRÜNE-Gemeinderatsfraktion vom: 29.06.2010 eingegangen: 29.06.2010	Verantwortlich:	Dez. 6
KAL-Gemeinderatsfraktion vom: 16.07.2010 eingegangen: 16.07.2010		
Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Herrenalber Straße 25 - 39“, Karlsruhe-Rüppurr: Satzungsbeschluss gem. § 10 Baugesetzbuch: Lärmschutz und Umplanung Herrenalber Straße		

- Kurzfassung -

Zu den Anträgen der Gemeinderatsfraktionen GRÜNE und KAL wird gemeinsam Stellung genommen, da sie inhaltlich ähnliche Sachverhalte betreffen.

Der Rückbau der Herrenalber Straße auf zwei Streifen ist aus verkehrlicher Sicht nicht möglich und führt zu keiner wesentlichen Minderung der Lärmbelastung, ebenso wenig wie die Verlegung der Straßenbahngleise in ein Rasenbett, da der Schienenverkehr in der Summe nicht relevant ist.

Die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten von 60 km/h auf 50 km/h und der Einbau eines lärmoptimierten Asphaltbelages („Flüsterasphalt“) würden zu einer Lärminderung führen. Aber auch diesen Maßnahmen stehen derzeit verkehrliche Gründe entgegen.

Der vorhabenbezogene Bebauungsplan „Herrenalber Straße 25-39“ muss die gegenwärtige Querschnittsaufteilung und die vorhandene Lärmbelastung der Herrenalber Straße berücksichtigen. Um aber auf Änderungen hinsichtlich der Lärmsituation reagieren zu können, wird der Vorhabenträger im Durchführungsvertrag verpflichtet, die Lärmschutzelemente so zu konstruieren, dass sie später zurückgebaut werden können.

Dem Antrag der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion wird insoweit entsprochen, dem Antrag der KAL-Gemeinderatsfraktion, die Entscheidung über den vorhabenbezogenen Bebauungsplan zurückzustellen, soll nicht entsprochen werden.

Finanzielle Auswirkungen				nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>
Gesamtaufwand der Maßnahme	Einnahmen (Zuschüsse u. Ä.)	Finanzierung durch städtischen Haushalt	Jährliche laufende Belastung (Folgekosten mit kalkulatorischen Kosten abzügl. Folgeerträge und Folgeeinsparungen)		
Haushaltsmittel stehen nicht zur Verfügung. Finanzposition:					
Ergänzende Erläuterungen:					
Karlsruhe Masterplan 2015 - relevant	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	Handlungsfeld:		
Anhörung Ortschaftsrat (§ 70 Abs. 1 GemO)	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	durchgeführt am		
Abstimmung mit städtischen Gesellschaften	nein <input checked="" type="checkbox"/>	ja <input type="checkbox"/>	abgestimmt mit		

1. Querschnittsveränderungen der Herrenalber Straße und Abschätzungen zur Lärmbelastung

a) (Antrag GRÜNE) Im Zuge der Aufstellung des Vorhabenbezogenen Bebauungsplans „Sonnengrün“ wird geprüft, wie sich die Lärmbelastung an der Herrenalber Straße verringern würde, wenn die Straße auf zwei Spuren reduziert und das Tempo auf 50 km/h begrenzt würde,

b) (Antrag GRÜNE) wie sich die Lärmbelastung zusätzlich durch die Verlegung der Straßenbahngleise in einem Rasenbett entwickeln würde.

c) (Antrag KAL) Die Stadtverwaltung erstellt eine Grobplanung für den Umbau der Herrenalber Straße zwischen Battstraße und Ostendorfplatz mit folgenden Vorgaben:

- **Eine breite Richtungsfahrbahn pro Richtung**
- **Baumallee auf der Ostseite zwischen Diakonissenstraße und Ostendorfplatz, angelegt zwischen Richtungsfahrbahn und Anliegerstraße**
- **Anliegerstraße auf der Ostseite zwischen Diakonissenstraße und Ostendorfplatz zur Erschließung des „Sonnengrüns“ mit Parkbuchten zwischen den Bäumen**
- **Aufweitung auf zwei Richtungsfahrbahnen an den Knoten**
- **Hecke oder Baumreihe zwischen Straßenbahngleis und Fahrradspur auf der Westseite über die gesamte Länge**
- **Fuß- und Radfahrerquerung der Herrenalber Straße auf Höhe der Löwenstraße.**

d) (Antrag KAL) Die Stadtverwaltung erstellt eine Lärmprognose unter den Voraussetzungen obige Planung (s. Punkt 1 b), Flüsterasphalt, Tempo 50 und Rasengleis der Straßenbahn.

Verkehr

Querschnitt Herrenalber Straße

Über die Anzahl der erforderlichen Fahrstreifen auf der Herrenalber Straße wurden bereits im Rahmen des Verkehrsversuchs „Radweg Herrenalber Straße“ Untersuchungen angestellt. Bereits damals wurde die Wegnahme eines stadteinwärts führenden Fahrstreifens vom Gutachter kritisch bewertet, da bei der bestehenden Verkehrsbelastung in der Morgenspitze ein zu großer Rückstau an den Knotenpunkten entstehen würde. Eine teilweise räumliche Verlagerung des Verkehrs auf Alternativrouten wie z. B. die L 605 ist - anders als bei der Spitzenbelastung am Nachmittag - kaum möglich, da diese Routen ebenfalls an der Kapazitätsgrenze angelangt sind.

Ein Umbau mit einer Richtungsfahrbahn erscheint durchaus vorstellbar, sofern stadteinwärts an den Knotenpunkten die im Antrag der KAL aufgeführte Zweistreifigkeit erhalten bleibt. Anders als bei den Vorschlägen im Antrag der GRÜNE-Gemeinderatsfraktion bleibt mit der Zweistreifigkeit an den Knotenpunkten die Leistungsfähigkeit der Straße im Wesentlichen erhalten. Ob wegen der dann notwendi-

gen Verflechtungsvorgänge nach den Knotenpunkten Probleme zu erwarten sind, müsste im Rahmen einer vertiefenden Planung untersucht werden. Zwischen den Knotenpunkten ergäbe sich z. B. die Möglichkeit zur Anlage einer Baumreihe; die Anlage einer zusätzlichen Erschließungsfahrbahn mit Parkbuchten ist dagegen aus Platzgründen nicht realisierbar.

Querung der Herrenalber Straße

Der Bedarf an zusätzlichen Querungen für Fußgänger und Radfahrer über die Herrenalber Straße ist bekannt. In der Analyse des Verkehrsentwicklungsplanes wurden diesbezüglich neben der Löwenstraße auch Hedwig- und Lützowstraße aufgeführt. Bisher sind zusätzliche Querungen jedoch u. a. daran gescheitert, dass im heutigen Ausbauzustand keine Aufstellflächen für Fußgänger zwischen den Gleisen und der Fahrbahn vorhanden sind. Inwieweit weitere Anforderungen bzw. Vorbehalte auf Grund des Eisenbahnkreuzungsgesetzes bestehen, wären ggf. noch zu prüfen.

Lärm

Auswirkungen einer Reduzierung von 60 km/h auf 50 km/h

Die Reduzierung der zulässigen Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h auf 50 km/h bewirkt nach überschlägiger Berechnungen eine Lärminderung um ca. 1,3 dB(A). Bezogen auf die Höhe der Lärmschutzelemente des Vorhabenbezogenen Bebauungsplanes „Herrenalber Straße 25-39“ wäre damit eine Reduzierung um ca. 80 cm möglich.

Im Zusammenhang mit der Erstellung des Lärmaktionsplanes wurde bereits eine Temporeduzierung für die Herrenalber Straße geprüft. Lärmpegelüberschreitungen wurden hierbei nicht festgestellt. Insofern können nach dem derzeitigen Sachstand aus Gründen des Lärmschutzes nur schwer straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen veranlasst werden.

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Herrenalber Straße unterliegt als Landesstraße (L 561) dem Genehmigungsvorbehalt durch das Regierungspräsidium. Nach den Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz - Richtlinien - StV), nach denen eine Geschwindigkeitsreduzierung beurteilt wird, muss die Maßnahme i. d. R. mindestens zu einer Pegelminderung um 3 dB(A) führen, um die Zustimmung des Regierungspräsidiums zu finden. Eine Lärminderung um ca. 1,3 dB(A) erfüllt dieses Erfordernis bei weitem nicht.

Auswirkungen des Straßenquerschnitt-Rückbaus

Dagegen bewegt sich die Auswirkung der Lärmbelastung im Bereich der Wohngebäude infolge des vorgeschlagenen Straßenquerschnitt-Rückbaus von drei auf zwei Fahrstreifen nur im Dezimalstellenbereich. Durch Einsparen der Fahrspur entlang der Straßenbahn rückt der Gesamtverkehr beider Fahrtrichtungen näher an die geplante Wohnbebauung heran. Hierdurch erhöht sich die Belastung zwar marginal, wird aber durch die dann bessere Abschirmung der Lärmschutzwand kompensiert.

Entfällt die Fahrspur entlang der Lärmschutzwand, rückt der Gesamtverkehr weiter von der geplanten Wohnbebauung weg. Hierdurch reduziert sich die Belastung für die Wohnbebauung marginal, wird aber durch die dann schlechtere Abschirmungswirkung der Lärmschutzwand ebenfalls annähernd wieder kompensiert.

Auswirkungen eines „Flüsterasphaltes“

Grundsätzlich kommt auch auf innerörtlichen Straßen ein so genannter lärmoptimierter Asphaltbelag („Flüsterasphalt“) in Betracht. Mit dem Einbau wären Lärminderungen von 3 bis 5 dB(A) erzielbar. Die überschlägige Berechnung ergibt, dass unter dem Ansatz von 50 km/h und der Verwendung von „Flüsterasphalt“ (Reduzierung um ca. 4 dB(A)) die geplanten Lärmschutzelemente des „Quartiers Sonnengrün“ auf ca. 3,20 m Höhe reduziert werden könnten, um eine vergleichbare Schallschutzwirkung gegenüber der heutigen Bestandsituation (60 km/h und 5,50 m hohe Elemente) zu erreichen. Es kann allerdings nicht vollständig auf den Einbau von Lärmschutzelementen verzichtet werden.

Zu beachten ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Fahrbahn der Herrenalber Straße zwischen Schloss Rüppurr und Tulpenstraße auf absehbare Zeit nicht zur Erneuerung ansteht. Zudem ist der Einbau von lärmoptimiertem Asphaltbelag etwa doppelt so teuer wie eine reguläre Erneuerung der Asphaltdeckschicht.

Auswirkungen eines Rasengleises

Das im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens „Herrenalber Straße 25-39“ vorgelegte schalltechnische Gutachten weist aus, dass der Schallimmissionsanteil aus dem Schienenverkehr (Straßenbahn) um 15 bis 16 dB(A) niedriger ist als der Straßenverkehrsanteil. Damit ist der Straßenverkehr dominant und der Schienenverkehr in der Summenbildung nicht relevant. Ein Verlegen der Straßenbahngleise in ein Rasenbett würde deshalb an der Gesamtlärmbelastung nichts ändern.

2. Vorhabenbezogener Bebauungsplan „Herrenalber Straße 25-39“

a) (Antrag KAL) Bis zur Erstellung der Umbauplanung und der Lärmprognose stellt die Stadtverwaltung die Entscheidung über den Vorhabenbezogenen Bebauungsplan „Sonnengrün“ zurück.

Der Vorhabenbezogene Bebauungsplan „Herrenalber Straße 25-39“ hat die Errichtung von 78 Wohneinheiten und eines Mehrzwecksaales zum Inhalt. Die geplante Nutzung muss dabei auf die vorhandene Lärmbelastung durch die Herrenalber Straße reagieren. Die Verantwortung dafür kann nicht auf den Vorhabenträger übertragen werden. Da eine Umplanung der Herrenalber Straße und veränderte Verkehrsgeschwindigkeiten, mit denen eine Reduzierung der Lärmbelastung zu erreichen wären, derzeit aus mehreren Gründen ausscheiden, ist eine Aussetzung des Bebauungsplanverfahrens nicht zu begründen.

b) (Antrag GRÜNE) Entsprechend der Ergebnisse wird der Vorhabenträger verpflichtet, die jetzt aufgrund der hohen Lärmbelastung notwendige Lärmschutzwand so zu konstruieren, dass sie entsprechend der möglichen Lärmreduzierung in Zukunft zurückgebaut werden kann.

Wie oben beschrieben ist derzeit keine Reduzierung der Geschwindigkeit bzw. Rückbau möglich. Um jedoch auf Veränderungen zu einem späteren Zeitpunkt reagieren zu können, wurde ein entsprechender Passus in den Durchführungsvertrag mit dem Vorhabenträger aufgenommen. Dieser verpflichtet sich,

- die Lärmschutzeinrichtungen in einer Art und Weise herzustellen, die den späteren Rückbau zulassen.
- bei einer dauerhaften Minderung der Lärmbelastung auf der Herrenalber Straße die Lärmschutzeinrichtung teilweise oder vollständig auf eigene Kosten zurückzubauen, sofern er von der Stadt hierzu aufgefordert wird.