



LANDTAG VON BADEN-WÜRTTEMBERG
Petitionsausschuss - Die Vorsitzende

Landtag von Baden-Württemberg Konrad-Adenauer-Straße 3 70173 Stuttgart

Frau Heike Reiser
Herrn Wolfgang Reiser
Hauptstraße 159
68259 Mannheim

Stuttgart, 12.10.2018
Telefon: 0711 2063 525
Telefax: 0711 2063 540
Aktenzeichen: Petition 16/01316

E-Mail: petitionen@landtag-bw.de

Petition 16/01316; Heike und Wolfgang Reiser, 68259 Mannheim
Tempo 30, Durchfahrtsverbot für Durchgangsverkehr

Sehr geehrte Frau Reiser,
sehr geehrter Herr Reiser,

der 16. Landtag von Baden-Württemberg hat in seiner 71. Sitzung am 11.10.2018 entsprechend der Beschlussempfehlung des Petitionsausschusses über die Petition 16/01316 entschieden. Die Entscheidung und Begründung wollen Sie bitte der beiliegenden Kopie aus der Landtagsdrucksache 16/4809 entnehmen.

Gemäß § 68 Absatz 4 der Geschäftsordnung des Landtags benachrichtige ich Sie als Vorsitzende des Petitionsausschusses über diese Landtagsentscheidung.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Beate Böhlen

Anlage



Für die Richtigkeit

Susanne Schen

Angestellte

2. Petition 16/1316 betr. Tempo 30, Durchfahrtsverbot für Durchgangsverkehr

I. Gegenstand der Petition

Die Petenten fordern in der H.-straße der Stadt M. Stadtteil F. die verkehrsrechtliche Anordnung einer gantztägigen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h (A) sowie ein Durchfahrtsverbot für den „Fremd- und Berufsverkehr“ (B).

II. Sachverhalt

Die H.-straße der Stadt M. Stadtteil F. ist eine Kreisstraße. Sie dient in ihrer Funktion hauptsächlich der Erschließung des Stadtteils F. und gilt gleichzeitig als das wirtschaftliche Zentrum des Stadtteils. Dort befindet sich der Großteil des Einzelhandels des Stadtteils F. Der Fahrbahnquerschnitt ist zum Teil gering bemessen. Die Fahrbahn passt sich hier der historischen Bebauung an. Gleichzeitig ist im Bereich des Einzelhandels ein höheres Fußgängeraufkommen festzustellen. Dies bedeutet bereits heute schon, dass ein durchgehender Verkehrsfluss mit der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h tagsüber kaum möglich ist.

Von der B 38 a über den Knotenpunkt B 38 a/Am A./H.-straße kommend ist unmittelbar in Höhe des Gebäudes H.-straße 161 das Verkehrszeichen (VZ 274-30) der Anlage 2 (zu § 41 Absatz 1) Straßenverkehrsordnung (StVO) in Verbindung mit dem Zusatzzeichen 1040-30 StVO (22-6 h) angeordnet. Diese verkehrsrechtliche Anordnung gilt für beide Fahrtrichtungen durchgehend bis zur J.-kirche in Höhe Gebäude H.-straße 44. Ab Gebäude H.-straße 44 bis zum Übergang der H.-straße in die I.-Straße gilt beidseitig die verkehrsrechtliche Anordnung VZ 274-30 StVO infolge der örtlichen Gegebenheiten. Lichtsignalanlagen finden sich in der H.-straße in unmittelbarer Nähe der Straßenbahnhaltstellen.

Die Straßenbahn befährt die H.-straße ab dem Knotenpunkt B 38 a/Am A./H.-straße bis zu ihrer Abbiegung im Bereich der S.-P.- und P.-Straße im Fahrbahnraum. Der Schienenbereich muss vom Straßenverkehr als Fahrbahn mit genutzt werden. Ab der Einmündung der Straße „Am B.“ ist der gesamte Schienenbereich durchgehend gepflastert – dies ist der überwiegende Streckenanteil. Im Bereich H.-straße/Am B. – H.-straße/L.-straße beträgt die asphaltierte Fahrbahnbreite zwischen dem Bordstein und dem Schienenbereich drei bis dreieinhalb Meter, wobei am rechten Fahrbahnrand geparkt wird. Ab dem Bereich H.-straße/L.-straße bis zum Bereich H.-straße/S.-P.- und P.-Straße beträgt die asphaltierte Fahrbahnbreite zwischen dem Bordstein und dem Schienenbereich ein bis eineinhalb Meter. Im Bereich der ÖPNV-Straßenbahnhaltstelle L.-straße zwischen H.-straße/N.-straße und H.-straße/L.-straße wird der Individualverkehr komplett im Schienenbereich geführt.

Um den Stadtteil F., insbesondere die H.-straße, vom Durchgangsverkehr zu entlasten, besteht bereits eine ausgewiesene Umgehungsstraße – ab dem Knotenpunkt I.-Straße/F.-Straße/B.-straße über die B.-straße

(L 538) und B 38 a zum Knotenpunkt B 38 a/Am A./H.-straße.

III. Rechtliche Würdigung

(A) Verkehrsrechtliche Anordnung einer gantztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (VZ 274-30 StVO):

Gemäß § 45 Absatz 1 Nummer 3 StVO in Verbindung mit Nummer 13 der VwV-StVO zu § 45 StVO können die Straßenverkehrsbehörden mit Zustimmung des Regierungspräsidiums die Benutzung bestimmter Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.

Gemäß dem sogenannten Kooperationserlass des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 23. März 2012 zur Lärmaktionsplanung verdichtet sich das der Behörde nach § 45 StVO eingeräumte Ermessen, wenn die Beurteilungspegel der Lärmwerte in allgemeinen Wohngebieten für eine große Zahl der Betroffenen über dem Wert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der genannten Werte von verkehrsrechtlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (zum Beispiel in Bezug auf Luftreinhaltung, Leistungsfähigkeit, Verkehrsverlagerung) gerechtfertigt erscheint.

Die aktuelle Berechnung der Lärmwerte im Bereich der H.-straße erfolgte gemäß den Regelungen der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90). Grundlage dieser Berechnungen sind die der Lärmkartierung der Stadt M. (Stand 2017) zugrundeliegenden Verkehrsmengen. Für die Pflasterung im Schienenbereich sind entsprechende Zuschläge angesetzt worden. Die Pegeldifferenzen zwischen den Berechnungen mit und ohne ÖPNV-Straßenbahn bewegen sich mit Werten zwischen 0,1 dB(A) und 0,4 dB(A) in einem nicht relevanten Bereich. Dies bedeutet, dass die Verkehrslärmeinwirkungen in der H.-straße durch den Straßenverkehr bestimmt werden. Die Straßenbahn spielt hierbei nur eine untergeordnete Rolle.

Im Verlauf der H.-straße vom Knotenpunkt B 38 a/Am A./H.-straße bis zur Abbiegung der Straßenbahn im Bereich H.-straße/S.-P.- und P.-Straße sind Lärmwerte zwischen 76 dB(A) bis 81 dB(A) berechnet worden. Diese aktuelle Berechnung zeigt auf, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für allgemeine Wohngebiete deutlich um bis zu 11 dB(A) überschritten werden. Im weiteren Verlauf der H.-straße vom Bereich H.-straße/S.-P.- und P.-Straße bis zur J.-kirche in Höhe Gebäude-Nummer 44 sind Lärmwerte bis zu 72 dB(A) berechnet worden.

Eine gantztägige Geschwindigkeitsreduzierung um 20 km/h auf 30 km/h infolge einer verkehrsrechtlichen Anordnung mit VZ 274-30 StVO im gesamten Streckenverlauf der H.-Straße würde rechnerisch eine

Lärmwertminderung von bis zu 6 dB(A) im Bereich Knotenpunkt B 38a/Am A./H.-straße bis zur Abbiegung der ÖPNV-Straßenbahn im Bereich H.-straße/S.-P.- und P.-Straße (Zuschläge für die Pflasterung sind berücksichtigt) und von bis zu 3 dB(A) im Bereich H.-straße/S.-P.- und P.-Straße bis zur J.-Kirche in Höhe Gebäude-Nummer 44 bewirken. Eine den Verkehr beschränkende verkehrsrechtliche Anordnung würde damit zu einer wahrnehmbaren Reduzierung des Verkehrslärms beitragen.

Mit einer Verlagerung des Verkehrs in andere Bereiche des Stadtteils F. ist aufgrund der gegebenen Straßenverhältnisse im Ortskern F. – zum Teil historisch gewachsene Fahrbahnen mit geringen Fahrbahnquerschnitten – nicht zu rechnen. Vielmehr würden Verkehrsteilnehmer/-innen, welche die H.-straße eventuell heute noch als Durchfahrtsstraße nutzen, auf die bestehende Umgehungsstraße ausweichen. Eine solche Verlagerung wäre positiv für den Stadtteil F. zu bewerten.

Die verkehrsrechtliche Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit VZ 274-30 StVO wirkt sich nicht negativ auf die Versorgung des Einzelhandels und somit auch der Bevölkerung des Stadtteils F. aus – der Einzelhandel kann weiterhin ungehindert abgedient werden.

Eine verkehrsrechtliche Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit VZ 274-30 StVO in der H.-Straße hat jedoch negative Auswirkungen auf den ÖPNV. Die Straßenbahn fährt im Fahrbahnbereich mit und hat sich somit ebenfalls an die angeordnete Höchstgeschwindigkeit zu halten, genauso wie der Buslinienverkehr.

Theoretisch implementiert eine reduzierte Fahrtgeschwindigkeit beim ÖPNV eine höhere Streckenfahrzeit und somit schlussendlich auch eine Fahrplanänderung bis hin zum gesamten ÖPNV-Netz. Eine derartige Fahrplanänderung sei mit nicht unerheblichen Mehrkosten für den ÖPNV verbunden. In der Vergangenheit ist das Interesse des ÖPNV aus diesem Grund von der Stadt M. stets als gewichtiger bewertet worden. Nach einer aktuellen Stellungnahme der R. GmbH, die den ÖPNV unter anderem in der Stadt M. betreibt, wäre die Anordnung von Tempo 30 für den ÖPNV weiterhin nicht hinnehmbar. Die sich ergebende Fahrzeitverlängerung würde den Einsatz eines zusätzlichen Fahrzeugs erfordern. Dieses Fahrzeug sei im Fuhrpark der R. GmbH nicht vorhanden und müsste zu Investitionskosten von rund 3,3 Millionen Euro neu beschafft werden. Dies sei kurzfristig nicht möglich. Der erforderliche Vorlauf betrage vier bis fünf Jahre.

Eine Fahrzeitverlängerung verschlechtert das ÖPNV-Angebot aus Sicht der Stadt M. für alle Pendler/-innen von und nach F. und würde die vielfältigen Bemühungen von Stadt und Land konterkarieren, durch den Ausbau des ÖPNV im Rahmen der Mobilitätswende den Umweltverbund zu stärken und den motorisierten Individualverkehr (MIV) zu reduzieren. Im Gegenteil wäre nach Auffassung der Stadt M. eine Zunahme des MIV im Hinblick auf den Attraktivitätsverlust des

ÖPNV und damit eine Zunahme von Lärmimmissionen zu Lasten der Anwohner/-innen zu befürchten. Die vollständig elektrisch betriebene Stadtbahn sei das umweltfreundlichste Mobilitätsangebot in der Stadt M. Die Maßnahme würde daher auch den umweltpolitischen Zielen der Stadt M. widersprechen, insbesondere im Hinblick auf die notwendige Reduzierung der Feinstaub- und NO_x-Belastung.

Zur Auflösung dieses Konfliktes wurde die Möglichkeit der Gewährung einer Ausnahmegenehmigung für den ÖPNV-Straßenbahnverkehr hinsichtlich der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gemäß § 46 Abs. 1 StVO geprüft. Nach Rücksprache der Stadt M. mit dem Verkehrsunternehmen könnten durch eine solche Ausnahmegenehmigung die negativen Folgen der Temporeduzierung auf den ÖPNV überwiegend abgedeutet werden, die R. GmbH könnte eine solche Lösung mittragen. Die Stadt M. beabsichtigt daher, diesen Weg zu gehen. Denkbar und differenziert auszuarbeiten wäre eine für den ÖPNV abweichende Regelung von einer für den motorisierten Individualverkehr angeordneten Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h mit tageszeitlich variierenden Vorgaben für den ÖPNV entsprechend den fahrtrichtungsbezogen unterschiedlichen tageszeitlichen Verkehrsverhältnissen. Die Oberste Straßenverkehrsbehörde im Ministerium für Verkehr würde auf Antrag einer Erprobung dieser Verkehrsregelung auf der Grundlage des § 45 Absatz 1 Satz 2 Nummer 6 StVO zustimmen und den Verkehrsversuch zur Erprobung der geplanten verkehrsrechtlichen Maßnahmen begleiten.

(B) Durchfahrtsverbot:

Gemäß § 45 Absatz 1 StVO können die Straßenverkehrsbehörden die Benutzung bestimmter Straßen aus Gründen der Sicherheit oder Ordnung beschränken oder verbieten. Hierzu zählt auch eine mögliche verkehrsrechtliche Anordnung des VZ 260 StVO (Verbot für Kraftfahrzeuge) in Verbindung mit dem VZ 1020-30 StVO (Anlieger frei) und dem VZ 1026-32 StVO (Linienverkehr frei).

Die H.-straße ist in ihrer Funktion die hauptsächliche Erschließungsstraße für den Stadtteil F. im Allgemeinen und für den Einzelhandel im Besonderen, welcher sich hauptsächlich entlang der H.-straße konzentriert. Dieser Einzelhandel spricht nicht nur die Bevölkerung des Stadtteils F. an, sondern auch die Bevölkerung aus dem nahen Umkreis.

Auch unter Berücksichtigung der Funktion als zentraler Straße des Stadtteils F. kann die verkehrsrechtliche Anordnung eines Durchfahrtsverbots in Betracht kommen. Soweit Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Schutz gegen übermäßigen Verkehrslärm nicht ausreichen, sind die Straßenverkehrsbehörden gehalten, auch Sperrungen für bestimmte Verkehrsarten vorzunehmen, sofern der Verkehr zumutbar umgeleitet werden kann. Unter Verhältnismäßigkeitsgesichtspunkten kommt auch ein Durchfahrtsverbot für Kraftfahrzeuge in Betracht. Dabei sind die Auswirkungen auf andere Straßen zu berücksichtigen. Bei der Ent-

scheidung hat die Behörde dem besonderen Anliegen der Wohnruhe und dem hohen Rang der Gesundheit Rechnung zu tragen. Abzuwägen ist zwischen der Funktion der Straße für den Verkehr und dem Schutz der Wohnbevölkerung andererseits.

IV. Erörterung im Petitionsausschuss

In der mündlichen Erörterung im Petitionsausschuss am 12. Juli 2018 führte der Berichterstatter in den Sachverhalt ein.

Er beantragte, die Petition der Regierung mit der Maßgabe zu überweisen, im Rahmen eines Pilotversuchs die ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Verbindung mit einer davon abweichenden Geschwindigkeitsregelung für den ÖPNV zu erproben sowie ein Durchfahrtsverbot zu prüfen. Im Übrigen könne der Petition nicht abgeholfen werden.

Dem Antrag wurde zugestimmt.

Der Regierungsvertreter widersprach der Beschlussempfehlung nicht.

Beschlussempfehlung:

Die Petition wird der Regierung mit der Maßgabe überwiesen, im Rahmen eines Pilotversuchs die ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h in Verbindung mit einer davon abweichenden Geschwindigkeitsregelung für den ÖPNV zu erproben sowie ein Durchfahrtsverbot zu prüfen. Im Übrigen kann der Petition nicht abgeholfen werden.

(1. 338) und B 38a zum Knotenpunkt B 38a/Am A/H-Straße.

III. Sachliche Würdigung

(A) Verkehrswirtschaftliche Anordnung einer ganztägigen Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h (VZ 274-30 StVO)

Artikel 145 Absatz 1 Nummer 3 StVO in Verbindung mit Nummer 14 der VwV-StVO zur 42 StVO regelt die Straßenverkehrsbeschränkungen mit Zustimmung des Regierungspräsidenten die Benutzung von Straßen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen beschränken.

Gemäß dem sogenannten Kooperationsvertrag des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur vom 21. März 2012 zur Lärmaktionsplanung verpflichtet sich das der Maßgabe nach 145 StVO eingehende Er-

maßnahmen, wenn die Beurteilungspegel der Lärmwerte im allgemeinen Wohngebiet für den großräumigen Bereich übersteigen von dem Wert von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts liegt. Bei einer Überschreitung der Werte um 3 dB(A) reduziert sich das Ermessen hin zur grundsätzlichen Pflicht zur Anordnung bzw. Durchführung von Maßnahmen auf den betroffenen Straßenabschnitten. Die zuständige Behörde darf bei erheblichen Lärmbeeinträchtigungen oberhalb der genannten Werte von verkehrswirtschaftlichen Maßnahmen absehen, wenn dies mit Rücksicht auf die damit verbundenen Nachteile (z.B. Beeinträchtigung der Luftqualität, Leistungsfähigkeit, Verkehrswirtschaft) gerechtfertigt erscheint.

Die detaillierte Berechnung der Lärmwerte im Bereich der H-Straße erfolgte gemäß den Regelungen der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RiL-S-00). Grundlage dieser Berechnungen sind die der Lärmkartierung der Stadt M. (Stand 2017) zugrunde liegenden Verkehrsmengen. Für die Pflasterung im Schienenbereich sind entsprechende Zuschläge angelegt worden. Die Pegeldifferenzen zwischen den Berechnungen mit und ohne ÖPNV-Straßenbahn bewegen sich mit Werten zwischen 0,1 dB(A) und 0,4 dB(A) in einem nicht relevanten Bereich. Dies bedeutet, dass die Verkehrslärmeinwirkungen in der H-Straße durch den Straßenverkehr bestimmt werden. Die Straßenbahn spielt hierbei nur eine untergeordnete Rolle.

Im Verlauf der H-Straße vom Knotenpunkt B 38a/Am A/H-Straße bis zur Abbiegung der Straßenbahn im Bereich H-Straße/S-P- und P-Straße sind Lärmwerte zwischen 75 dB(A) bis 81 dB(A) berechnet worden. Diese aktuelle Berechnung zeigt auf, dass die Richtwerte der Lärmschutz-Richtlinien-StV für allgemeine Wohngebiete deutlich um bis zu 11 dB(A) überschritten werden. Im weiteren Verlauf der H-Straße vom Bereich H-Straße/S-P- und P-Straße bis zur J-Kirche in Höhe Gebäude-Nummer 44 sind Lärmwerte bis zu 71 dB(A) berechnet worden.

Eine ganztägige Geschwindigkeitsbegrenzung um 30 km/h auf 30 km/h würde einer verkehrswirtschaftlichen Anordnung mit VZ 274-30 StVO im gesamten Streckenverlauf der H-Straße würde rechtschaffen eine