

Sitzungsvorlage öffentlich
Nr. GR/2021/139

Abteilung 220 - Städtebau und
Baurecht

Federführung: Struck, Peter
 Telefon: +49 7021 502-437

AZ: 106.4
 Datum: 07.10.2021

Stadtgeschwindigkeitskonzept auf Basis des Integrierten Verkehrskonzeptes der Stadt Kirchheim unter Teck

GREMIUM	BERATUNGSZWECK	STATUS	DATUM
Ausschuss für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt (IWU) Gemeinderat	Vorberatung	nicht öffentlich	10.11.2021
	Beschlussfassung	öffentlich	17.11.2021

ANLAGEN

- Anlage 1 - Stadtgeschwindigkeitskonzept (ö)
- Anlage 2 - Stellungnahmen und Abwägungsvorschläge (ö)

BEZUG

- Vorstellung in der Sitzung des Gemeinderates vom 29.07.2020 (§ 20 nö, Sitzungsvorlage GR/2020/042) und anschließende Möglichkeit der Fraktionen, Gruppierungen sowie der Ortschaftsräte zu Stellungnahmen.
- Vertagung des Tagesordnungspunktes „Stadtgeschwindigkeitskonzept auf Basis des Integrierten Verkehrskonzeptes der Stadt Kirchheim unter Teck“ in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt vom 14.04.2021 (§ 21 nö, Sitzungsvorlage GR/2021/012).
- Vertagung des Tagesordnungspunktes „Stadtgeschwindigkeitskonzept auf Basis des Integrierten Verkehrskonzeptes der Stadt Kirchheim unter Teck“ in der Sitzung des Ausschusses für Infrastruktur, Wohnen und Umwelt vom 29.09.2021(Sitzungsvorlage GR/2021/096)

BETEILIGUNGEN UND AUSZÜGE

Beglaubigte Auszüge an:
 Mitzeichnung von: 240, EBM, OVJES, OVLI, OVNAB, OVOE

Dr. Bader
 Oberbürgermeister

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Die Entwicklung der Stadt Kirchheim unter Teck ist nachhaltig. Eine zeitgemäße Infrastruktur und miteinander in Einklang stehende stadtplanerische Entwicklungen, sind Grundlage hierfür. Zentrale Voraussetzung ist die Gestaltung und Sicherung einer zukunftsfähigen Haushalts- und Finanzwirtschaft. Die sich stets ändernden Rahmenbedingungen werden berücksichtigt.

- Wohnen (Priorität 1)
- Bildung (Priorität 2)
- Wirtschaftsförderung (Priorität 3)
- Mobilität, Transportnetze und Sicherheit (Priorität 4)
- Umwelt- und Naturschutz (Priorität 5)
- Gesellschaftliche Teilhabe und Bürgerschaftliches Engagement (Priorität 6)
- Einwohnerbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit (Priorität 7)
- Sport, Gesundheit und Erholung (Priorität 8)
- Moderne Verwaltung und Gremien (Priorität 9)
- Kultur (Priorität 10)
- Tourismus (Priorität 11)

Strategisches Ziel:

Der Verkehr in Kirchheim unter Teck ist umwelt- und menschenverträglich organisiert, gestaltet und leistet einen positiven Beitrag zur Stadtqualität.

Leistungsziel 5:

Die Verkehrssicherheit hat sich erhöht.

Maßnahme 5.03:

Umsetzung des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes bis 2022.

EINMALIGE FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

- Einmalige finanzielle Auswirkungen
- Keine einmaligen finanziellen Auswirkungen

Auswirkungen der Anträge:

Im Ergebnishaushalt

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Kostenstelle	
Sachkonto	

Im Finanzhaushalt

Teilhaushalt	
Produktgruppe	
Investitionsauftrag	
Sachkonto	

Ergänzende Ausführungen:

FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN IN DER FOLGE

- Finanzielle Auswirkungen in der Folge
- Keine finanziellen Auswirkungen in der Folge

Ausführungen:

Kosten für die Umsetzung der Maßnahmen aus dem Lärmaktionsplan.

ANTRAG

1. Zustimmung zum Stadtgeschwindigkeitskonzept, wie in der Anlage 1 zur Sitzungsvorlage GR/2021/139 dargestellt, und zur Anordnung der in der Sitzungsvorlage dargestellten zulässigen Höchstgeschwindigkeiten.
2. Auftrag an die Verwaltung, ergänzend zum Stadtgeschwindigkeitskonzept eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Bundesautobahn A8 auf 120 km/h zu beantragen.

ZUSAMMENFASSUNG

Zur Umsetzung der Maßnahmen der Lärmaktionsplanung des Jahres 2014, insbesondere im Bereich der Lärminderung durch die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen, wurde ein Stadtgeschwindigkeitskonzept entwickelt. Ziel des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes ist es, durch eine systematisierte Betrachtung des Verkehrssystems Straßenabschnitte zu benennen, auf denen aus Gründen des Lärmschutzes eine Geschwindigkeitsbeschränkung angeordnet werden soll. Nach Beschluss des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes durch den Gemeinderat kann die örtliche Verkehrsbehörde in eigener Zuständigkeit geschwindigkeitsregelnde Anordnungen treffen.

ERLÄUTERUNGEN ZUM ANTRAG

Nach § 45 StVO kann die örtliche Straßenverkehrsbehörde zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Abgasen oder zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung die Benutzung bestimmter Straßen beschränken oder auch verbieten. Voraussetzung sind eine geordnete und systematische Analyse und die Funktionalität / Angemessenheit der hieraus entwickelten Maßnahmen im Rahmen eines Stadtgeschwindigkeitskonzeptes.

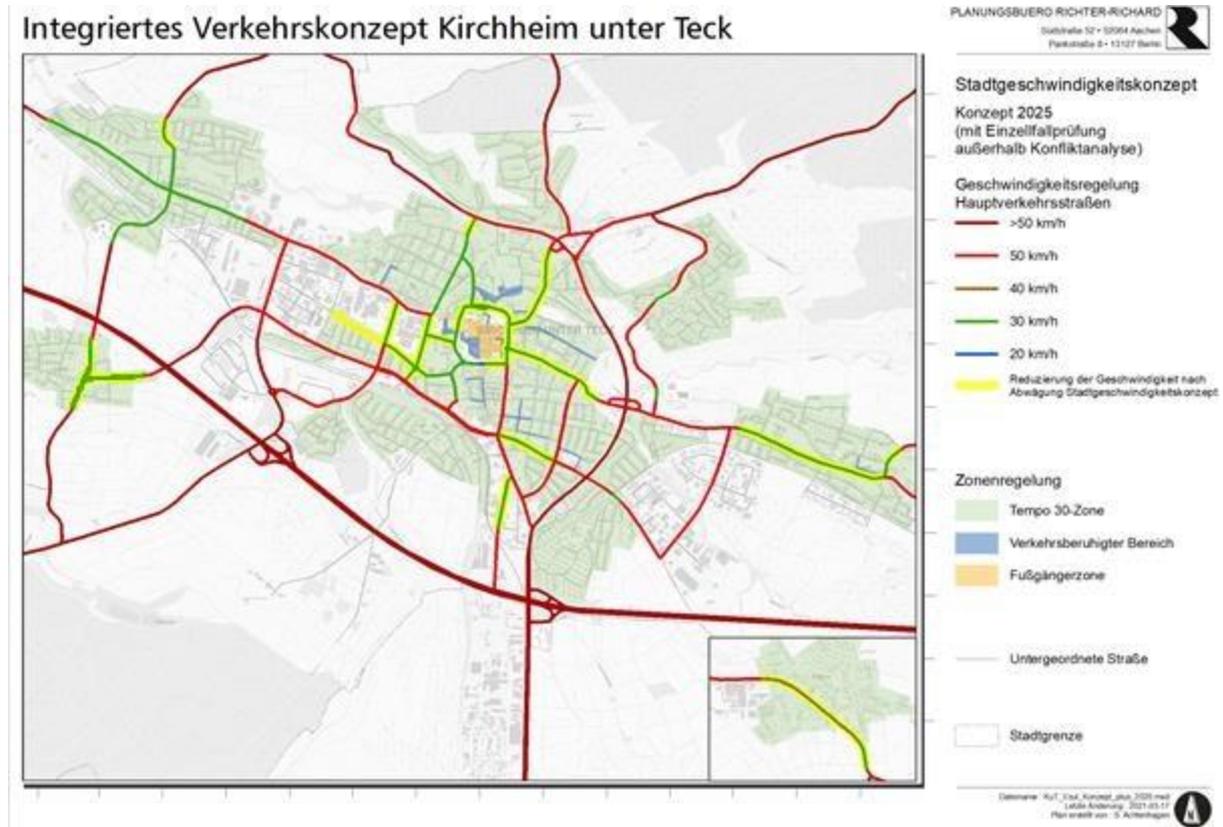
Im Stadtgeschwindigkeitskonzept wird über die Ermittlung der Verbindungsfunktion und Verkehrsmenge entlang einer Straße zunächst deren Zuordnung zum übergeordneten Verkehrsnetz dargelegt. In der daran anschließenden Konfliktanalyse, in der das Aufeinandertreffen von zu schützenden Nutzungen und verkehrsbedingten Emissionen ermittelt wird, leitet sich ein zu erwartender Handlungsbedarf ab. Aus der Abwägung der möglichen Maßnahmen, in der unter anderem die Auswirkungen auf den Linienbusverkehr und die Verlagerungen von Verkehren in das untergeordnete Netz geprüft wurden, ergeben sich die Empfehlungen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes, die in den folgenden Abbildungen dargestellt sind.

Der Entwurf zum Stadtgeschwindigkeitskonzept wurde öffentlich ausgelegt und den zuständigen Behörden zugesandt. Aus den eingegangenen Stellungnahmen ergeben sich einerseits Maßnahmen, die in die dritte Runde des Lärmaktionsplans einfließen und andererseits solche, die als selbstständig umzusetzende Maßnahme in der unten stehenden Liste aufgezählt werden.

Über das Stadtgeschwindigkeitskonzept hinaus beabsichtigt die Stadtverwaltung auf Anregung aus dem Ortschaftsrat Lindorf, im Verlauf der Zähringer Straße, der Reuderner Straße und der Ötlinger Straße im Rahmen der Umgestaltung der Ortsmitte von Lindorf ebenfalls eine Beschränkung auf Tempo 30 vorzunehmen. Vor dem Hintergrund der Vorbelastung durch die nahe gelegene Autobahn A8, soll durch die Geschwindigkeitsbeschränkungen der innerörtliche Anteil am Gesamtverkehrslärm minimiert werden. Durch die Schulwegfunktion insbesondere der Ötlinger Straße liegt ein weiterer Aspekt vor, der geeignet ist hier eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h zu begründen.

Ergänzend wird durch die Beantragung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf der Autobahn A8 auf 120 km/h das Ziel verfolgt, zu einer Verstetigung des Verkehrsablaufs beizutragen und Geräuschspitzen durch extreme Beschleunigungsvorgänge zu minimieren. Bei einer

Zustimmung wird die Verwaltung zusammen mit den betroffenen Nachbarkommunen Dettingen und Holzmaden einen entsprechenden Antrag beim Bundesverkehrsministerium stellen.



Im Rahmen des Stadtgeschwindigkeitskonzeptes sollen die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, wie sie im Plan mit Einzelfallprüfung außerhalb der Konfliktanalyse dargestellt sind, angeordnet werden. Die im Plan dargestellten Zonenregelungen sind im Bestand vorhanden.

Alleenstraße	Planung teilweise umgesetzt 30 km/h
Alleenstraße Fußgängerüberweg Dettinger Straße	Bestand 20 km/h
Bissinger Straße (Neue Straße - auf Höhe Bissinger Straße 29)	Planung 30 km/h
Dettinger Straße (Lenninger Straße - Faberweg)	Planung 30 km/h
Hahnweidstraße (Jahnstraße - Ziegelstraße)	Bestand 30 km/h
Henriettenstraße (Boschstraße - Siemensstraße)	Planung 30 km/h
Holzmadener Straße (Hintere Straße bis Roggenäckerstraße)	Planung 30 km/h
Isolde-Kurz-Straße	Bestand 30 km/h
Jahnstraße	Bestand 30 km/h
Jakobstraße (Schlierbacher Straße - Weileräcker)	Bestand 30 km/h
Jesinger Straße (Alleenstraße - Freibad)	Planung 30 km/h
Kirchheimer Straße, Vordere Straße, (Lindachstraße - Kirchstraße)	Planung 30 km/h
Kirchstraße (Vordere Straße und Hintere Straße)	Bestand 30 km/h
Kolbstraße (Schöllkopfstraße - Stuttgarter Straße)	Planung 30 km/h
Lindorfer Straße innerorts	Bestand 30 km/h
Neue Straße (auf Höhe Kelterstraße 31 - Bissinger Straße)	Planung 40 km/h
Ötlinger Straße	Planung 30 km/h
Paradiesstraße (Postplatz - Saarstraße)	Bestand 30 km/h
Paradiesstraße (Saarstraße bis L 1200)	Planung 30 km/h
Ploching Straße - Austrasse (Alleenstraße - Paradiesstraße)	Bestand 30 km/h

Reuderner Straße	Planung 30 km/h
Schlierbacher Straße (Alleenstraße - Obere Steinstraße)	Planung 30 km/h
Schönblickstraße (Haldenstraße - In der Warth)	Planung 30 km/h
Schülestraße	Planung 30 km/h
Steingaustraße (Henriettenstraße - Stuttgarter Straße)	Planung 30 km/h
Stuttgarter Straße (Goethestraße - Ortsausgang)	Bestand 30 km/h
Tannenbergsstraße (Gaiserplatz bis Raunerstraße)	Bestand 30 km/h
Tannenbergsstraße (Raunerstraße - Eichendorfstraße & auf Höhe Bohnauhaus)	Planung 30 km/h
Zähringer Straße	Planung 30 km/h
Zu den Schafhofäckern (Bereich Schlossgymnasium)	Bestand 30 km/h
Zu den Schafhofäckern (Marderweg - Am Haselbusch)	Bestand 30 km/h

Workshop vom 08.07.2021 zum Stadtgeschwindigkeitskonzept und zum Lärmaktionsplan

Am 08.07.2021 wurde ein Workshop zum Stadtgeschwindigkeitkonzept und zum Lärmaktionsplan angeboten. Bei diesem Termin beantwortete der Verfasser der beiden Untersuchungen, Herr Richard (Planungsbuero Richter-Richard), Fragen der Teilnehmer und erläuterte nochmals die Sinnhaftigkeit einer geordneten städtebaulichen Entwicklung - Stadtgeschwindigkeitskonzept - im Sinne von § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO, um bei der Umsetzung der Lärmaktionsplanung nicht von Einzelfallprüfungen durch das Regierungspräsidium Stuttgart abhängig zu sein.

Protokollauszug vom 08.07.2021

Der Beschluss über den Lärmaktionsplan der zweiten Stufe wurde im Jahr 2014 gefasst. Bis jetzt wurden von diesem Lärmaktionsplan circa 80 Prozent der Maßnahmen nicht umgesetzt.

Eine wesentliche Ursache für den geringen Umsetzungsgrad ist die erforderliche Einzelfallprüfung der Maßnahmen durch das Regierungspräsidium Stuttgart. Abhilfe schafft hier eine Untersuchung, in der eine systematische Geschwindigkeitsregelung innerhalb des Verkehrssystems in Kirchheim unter Teck und den Teilorten dargelegt wird. Ziel ist es, in denjenigen Bereichen, in denen keine Konflikte mit angrenzender Wohnnutzung auftreten, ein attraktives Netz mit Bündelungsfunktion anzubieten, in dem eine Geschwindigkeit von 50 km/h zugelassen werden kann, um ein Ausweichen von Verkehren in Wohngebiete, die in der Regel als Tempo 30-Zonen ausgewiesen sind, zu vermeiden.

Wenn innerhalb des übergeordneten Netzes Wohnnutzungen anschließen, in denen die Bewohner Lärmpegeln über 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) in der Nacht ausgesetzt sind, ist zu prüfen, in wieweit hier Maßnahmen zur Pegelminderung geeignet sind. Zu diesen Maßnahmen gehören in der Regel auch Geschwindigkeitsbeschränkungen, die in ihrer Gesamtheit dann zu einer systematischen Betrachtung im Rahmen eines Stadtgeschwindigkeitskonzeptes zusammengefasst werden.

Wenn das Stadtgeschwindigkeitskonzept nicht beschlossen wird, können die Maßnahmen nur über die Einzelfallprüfung des Regierungspräsidiums umgesetzt werden. Durch den Beschluss über das Stadtgeschwindigkeitskonzept verlagert sich die Einzelfallprüfung auf die Verkehrsbehörde der Stadt Kirchheim unter Teck.

Wenn durch das Stadtgeschwindigkeitskonzept die geordnete städtebauliche Entwicklung im Sinne von § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO zugrunde gelegt wird, darf die übergeordnete Behörde (RP) nur noch im Sinne einer Kenntnisnahme formalrechtlich prüfen.

Im Juli 2022 beginnt die 4. Runde des Lärmaktionsplans, weil der Lärmaktionsplan alle fünf Jahre fortgeschrieben werden muss. Wenn das Verfahren zur 3. Runde nicht bis Mitte nächsten Jahres abgeschlossen ist, würden die Verfahren der 3. und 4. Runde parallel laufen.

Da sich das Berechnungsverfahren für die 4. Runde ändern wird, ist zu erwarten, dass unterschiedliche Lärmpegel für den gleichen Straßenabschnitt auf Grund unterschiedlicher Berechnungsverfahren in den beiden Verfahren ergeben können.