

## im Gemeinderat der Stadt Schwäbisch Hall

SPD Gemeinderatsfraktion Gelbinger Gasse 14, 74523 Schwäbisch Hall

Stadt Schwäbisch Hall  
Herrn Oberbürgermeister Bullinger  
Am Markt 6  
74523 Schwäbisch Hall

17.07.2023

### Antrag der SPD Gemeinderatsfraktion

Zum Lärmschutzkonzept

Lärmschutz ist Gesundheitsschutz, das gilt auch für den ÖPNV

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Bullinger,

Im vorliegenden Lärmschutzkonzept wurden für den ÖPNV an verschiedenen Straßenabschnitten in Schwäbisch Hall die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsreduzierungen nicht empfohlen. Das ist für uns nicht nachvollziehbar, zumal die dort fahrenden Linien nicht sehr zahlreich sind. Wir sind der Meinung, dass hier mit Kreativität und konstruktiven Vorschlägen eine Lösung gefunden werden kann. Die Anmerkungen des Stadtverkehrs Hall und des Kreisverkehrs das dadurch Linien Kurse wegfallen würden können wir nicht nachvollziehen und sind für das Problem keine Lösung. Ja, wir wollen den ÖPNV stärken aber auch die Bevölkerung vor unnötigem Lärm schützen, denn in den vorliegenden Fällen fahren alle Kfz auf diesen Straßen schneller.

Wir beantragen:

1. Auf den Straßen Pos: 2.5,2.7, wird ebenfalls Tempo 30 eingeführt und die Regelung nach 1 Jahr überprüft (siehe Begründung),
2. Mögliche Änderungen können mit dem Fahrplanwechsel umgesetzt werden, vorher können die in der Begründung beschriebenen Testfahrten durchgeführt werden.
3. Es ist auf gute und umsetzbare Umsteigemöglichkeiten zu achten, ohne das Angebot einzuschränken
4. Die Vorschläge sind mit dem vorliegenden Mobilitätskonzept abzustimmen.

Begründung:

Die erwähnten Begründungen sowohl des Stadtverkehrs als auch des Kreisverkehrs, sind nicht nachvollziehbar, da andere Berechnungen des UBA und auch einer bereits erfolgten Testfahrt vorliegen:

„Tatsächlich hat eine "Probefahrt" mit dem Busunternehmer Weber im Februar ergeben, dass der Zeitverlust bei Tempo 30 bei ca. 20 sec/km liegt. Das entspricht der Zeit, die für den Einstieg von 1 Person gerechnet wird.

Der "Zeitverlust" zwischen Scharfem Eck und Ellwanger Straße / Schillerstraße beträgt 90sec, wenn jeweils konstant mit Tempo 50 bzw Tempo 30 gefahren werden kann. Im Normalverkehr wird dies durch Ampelstopp, Fußgängerüberweg u.a. verändert, der Zeitunterschied wird weiter reduziert, weil die Beschleunigung auf Tempo 30 schneller geht als auf Tempo 50.

Zitat Stellungnahme Verwaltung:

„Das Positionspapier „Lärmaktionspläne im VVS“ bestätigt die im Lärmaktionsplan angeführte Studie des Umweltbundesamtes „Wirkung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen“, die belegt, dass sich bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h in Realität deutlich geringere Verlustzeiten (zwischen 0 und 4 Sekunden/100 m) ergeben. Im Positionspapier (S. 2) heißt es, dass große Fahrzeuge wie Linienbusse in engen Ortsdurchfahrten die Regelgeschwindigkeit 50 km/h eher selten ausfahren. Die durch Tempo 30 „längeren“ Fahrzeiten könnten durch den Entfall von Busbuchten zugunsten von Fahrbahnrand-Haltestellen oder Buskaps sein, sodass beim Losfahren das Einfädeln in den fließenden Verkehr entfällt oder aber auch der Verkauf von E-Tickets (die Mehrheit der Fahrgäste, Abos, Kolibri, DTicket) sein. Es gibt weitere zusätzliche Maßnahmen, die getroffen werden können wie bspw. die Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen. Tempo 30 führt zu einer Verstetigung des Verkehrsflusses. Die Leistungsfähigkeit von Strecken und Knoten wird nicht verschlechtert (UBA 2016: Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen).“

„Von Interesse ist zum einen, welcher Streckenanteil tatsächlich mit einer Geschwindigkeit 50 km/h (oder schneller) befahren wird und zum anderen, welche Fahrzeitverluste sich mit einer Maximalgeschwindigkeit 30 km/h ergäben. Falls keine Auswertung der Fahrtenschreiber möglich ist, wird eine beobachtende Mitfahrt (z. B. Aufzeichnung Route und Geschwindigkeit mit Geotracker-App) vorgeschlagen. Anhand dessen kann festgestellt werden, auf welchen Streckenabschnitten der ÖPNV tatsächlich 50 km/h bzw. schneller als 30 km/h fährt und wie hoch der Fahrzeitverlust in Realität ist. Auf Grundlagen dessen können, wenn die Notwendigkeit besteht, Kompensationsmaßnahmen geprüft werden, wie z.B. eine innerörtliche Anpassung der Linienverläufe.“

Die schon heute knappen Umsteigezeiten am Bahnhof SHA-Hessental auf die Züge in Richtung Stuttgart und Nürnberg müssten sowieso an die realen Gegebenheiten angepasst werden, und wie schon lange gefordert, eine korrekte Information der Fahrgäste von und zu Bahn und Bus erfolgen (DIF) und nicht die immer noch schwer lesbaren Fahrplanaushänge an den Haltestellen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Namen der SPD-Fraktion  
Annette Sawade