

Lärminderungsplanung der Stadt Nürnberg gemäß § 47 d BImSchG

Aufwandsabschätzung für den Modellversuch zur Lärmaktionsplanung (LAP) in einem Teil der Südstadt und Vorschlag für das weitere Vorgehen

Sachverhaltsdarstellung

1. Vorbemerkung

Am 23.10.2013 wurde im Stadtrat ein Werkstattbericht zum aktuellen Stand und zur Darstellung der Maßnahmenplanung der Lärmaktionsplanung (LAP) vorgelegt. Insbesondere wurde als Ergebnis referatsübergreifender Abstimmungen ein Modellversuchsgebiet für einen Teilbereich der Südstadt vorgestellt.

Mit diesem Modellversuch soll – zur Ergänzung der bestehenden Tempo 30–Zonen – für einzelne hochbelastete Hauptverkehrsstraßen die Lärminderungswirkung von Tempo 30 als Streckengeschwindigkeitsminderung erprobt werden. Für andere Hauptverkehrsstraßen ist der Einsatz lärmmindernder Beläge vorgesehen. Im weiteren Verfahren sind für diesen Modellversuch vor allem die Aspekte Nachweis der Lärminderungswirkung, Straßenverkehrsrecht, Infrastrukturaufwand, ÖPNV und Kosten-/Nutzen-Betrachtung intensiv zu prüfen.

Die Verwaltung wurde vom Stadtrat beauftragt, als ersten Schritt zur Umsetzung des Lärmaktionsplanes die Durchführung des Modellversuchs sowie bereits konkret vorgeschlagene Straßenabschnitte zum Einbau von lärmmindernden Fahrbahnbelägen für die Anmeldung zur mittelfristigen Investitionsplanung ab 2015 vorzubereiten und in einer gemeinsamen Sitzung des Verkehrs- und Umweltausschusses zur Entscheidung vorzulegen (vgl. Stadtratsbeschluss vom 23.10.2013 in der Anlage).

Aufgrund des seitens Vpl und SÖR festgestellten sehr hohen Aufwandes für die Durchführung des Modellversuchs in der Südstadt wurde in Abstimmung zwischen Ref.III/UwA, Ref.VI/Vpl und 2.BM/SÖR der Modellversuch hinsichtlich der Erprobung von Tempo 30 auf den Straßenzug Schuckertstraße, Gudrunstraße und die Markgrafenstraße reduziert. Der Einbau lärmmindernder Beläge in diesem Gebiet wurde nicht verändert (vgl. Plan „Modellversuch in einem Teil der Südstadt“ in der Anlage).

Im Folgenden wird die Aufwandsabschätzung für den Modellversuch dargestellt. Darüber hinaus werden die Abstimmungsergebnisse mit der Regierung von Mittelfranken und der VAG bezüglich des ÖPNV vorgestellt. Schließlich folgt ein Vorschlag für das weitere Vorgehen.

2. Konzept für Lärmmessungen im Modellversuchsgebiet

Seitens UwA wurde ein mit der Regierung von Mittelfranken, Vpl, SÖR und Gh abgestimmtes Konzept für die begleitende Lärmmessung des Modellversuchs erstellt. Im Hinblick auf den zeitlichen Aufwand, die Kosten und den im Verhältnis dazu stehenden Erkenntnisgewinn soll in einem begrenzten Zeitraum vor und nach Einführung der Geschwindigkeitsbeschränkung (jeweils 2 Wochen Montag bis Freitag) und dies im Abstand von ca. 3 Monaten gemessen werden; insgesamt an 20 Tagen. Die Messungen müssen im Sommerhalbjahr durchgeführt werden, da hier mit weniger störenden Witterungsbedingungen zu rechnen ist, die Fahrzeuge mit Sommerbereifung ausgestattet sind sowie das Belastungspotenzial durch verstärkte Nutzung der Außenwohnbereiche und geöffnete Fenster am höchsten ist.

3. Aufwandsabschätzungen von Vpl und SÖR für den Modellversuch

Für die Umsetzung des Modellversuchs im Rahmen des LAP wären bei Vpl und SÖR folgende zusätzliche Ressourcen erforderlich:

- Für die Anpassung der LSA insgesamt 205 Mann-Tage (MT); davon entfallen auf die Anpassung der LSA für Tempo 30 94 MT (bei Vpl 43,5 MT und bei SÖR 50,5 MT) und auf den Aufwand für baustellenbedingte Anpassungen der LSA in der Pillenreuther Straße und in der Ulmenstraße während des Einbaus des lärm mindernden Asphaltes 111 MT (63 MT bei Vpl und 48 MT SÖR); zusätzlich entstehen bei SÖR 176.000 € Kosten
- für die Herstellung der Beschilderung insgesamt 36 MT Personalaufwand, davon bei Vpl 22 MT und bei SÖR 14 MT, zusätzlich entstehen Kosten von rund 8.000 € bei SÖR.

Darüber hinaus entstehen bei SÖR für lärm mindernde Beläge in der Ulmenstraße zwischen Dianaplatz und Markgrafenstraße sowie in der Pillenreuther Straße zwischen Wölckernstraße und Frankenstraße Kosten i. H. v. ca. 1.460.000 € sowie ein Personalaufwand von 256 MT.

Abweichend vom ursprünglichen Modellversuch mit lärm mindernden Belägen zwischen Dianaplatz und Pillenreuther Straße kann wg. ausstehender Straßenplanungen der Abschnitt zwischen Markgrafenstraße und Pillenreuther Straße nun doch nicht kurzfristig realisiert werden.

SÖR weist daraufhin, dass für eine Umsetzung der angegebenen Maßnahmen zusätzliche Baumittel und Ingenieurkapazitäten erforderlich sind. Mit den vorhandenen Finanz- und Personalressourcen wäre eine Umsetzung des Modellversuchs Südstadt nicht möglich. Zudem ist die Umsetzung der Maßnahme zeitlich an die Besetzung der erforderlichen Personalstellen gekoppelt. Vpl weist darauf hin, dass ohne zusätzliches Personal die Maßnahmen nur gestreckt auf mindestens 2 Jahre (2015/2016) unter Zurückstellung anderer Aufgaben umsetzbar sind.

4. Belange des ÖPNV bei Geschwindigkeitsreduzierungen im Modellversuchsgebiet

Hinsichtlich der Belange des ÖPNV kann festgehalten werden, dass durch die Anpassung des Modellversuchs auf die genannten Straßenabschnitte keine relevante Beeinträchtigung vorliegt.

5. Abstimmung mit der Regierung von Mittelfranken

Das zuständige Sachgebiet bei der Regierung von Mittelfranken hat festgestellt, dass bereits heute grundsätzlich keine Bedenken gegen die geplanten T-30-Strecken im Modellversuchsgebiet bestehen, weil es sich augenscheinlich nicht um qualifizierte Straßen handelt. Die Regierung betont, dass sich die Zustimmung auf das Modellgebiet beschränkt. Einer flächendeckenden Geschwindigkeitsreduzierung, auch auf qualifizierten Straßen, könne nicht generell zugestimmt werden. Zudem weist die Regierung von Mittelfranken darauf hin, dass auch im Modellversuch die Beschilderung zwingend nach StVO zu erfolgen hat.

6. Kurzfristiger Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge im gesamten Stadtgebiet

Im Stadtrat wurden am 23.10.2013 12 Straßen bzw. Straßenabschnitte vorgestellt, in denen kurzfristig in einem Zeitraum von 5 bis 7 Jahren lärm mindernde Beläge eingebaut werden können. Darin sind die oben erwähnten Straßen im Modellversuchsgebiet, Ulmenstraße und Pillenreuther Straße, enthalten.

In einer aktuellen Erhebung von SÖR sind insgesamt nur noch 10 Straßen(-abschnitte) enthalten (vgl. in der Anlage die Liste „Kurzfristiger Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen“).

Folgende Straßen(-abschnitte) sind aus dem Konzept für den kurzfristigen Einbau herausgenommen worden:

- Regensburger Straße zwischen Dürrenhofstraße und Marientunnel; hier sind aufwendige Straßenplanungen von Vpl nötig, daher kann die Maßnahme erst mittel- bis langfristig umgesetzt werden
- Nordring zwischen Rollnerstraße und Hintermayerstraße; auch hier sind aufwendige Straßenplanungen von Vpl notwendig.

Darüber hinaus wird die Schnieglinger Straße nur zwischen Ringbahnbrücke und Nordwestring, statt zwischen Ringbahnbrücke und Johannisstraße, mit einem lärmarmen Belag ausgestattet. Zwischen Nordwestring und Johannisstraße befinden sich viele Einmündungen. Nach Angaben von SÖR ist wegen des Belagwechsels hier der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge kritisch zu sehen.

Die Änderungen wurden im Rahmen der Überarbeitung in den Entwurf des LAP aufgenommen. Des weiteren werden die Erfahrungen mit den verschiedenartigen lärm mindernden Belägen ausgewertet und im Hinblick auf eine langfristige Sicherung der Lärm minderungswirkung umgesetzt.

7. Fazit und Vorschläge für das weitere Vorgehen

Am 23.10.2013 wurde im Stadtrat unter Punkt 2 beschlossen, die seitens der Verwaltung empfohlene Variante 3 der strategischen Langfristplanung für den LAP, den Modellversuch in einem Teil der Südstadt sowie die konkret vorgeschlagenen Straßenabschnitte für den Einbau von lärm mindernden Fahrbahnbelägen weiter zu verfolgen (vgl. Stadtratsbeschluss vom 23.10.2013 in der Anlage).

Die genannte Variante 3 der strategischen Langfristplanung stellt eine Kombinationslösung aus dem Einsatz lärm armer Straßenbeläge und der gezielten Geschwindigkeitsreduzierung auf relevanten hochbelasteten Streckenabschnitten dar.

Aufgrund der nun vorliegenden Aufwandsabschätzungen von Vpl und SÖR mit erheblichen Personaleinsatz und Kosten ist eine Modifizierung des am 23.10.2013 vorgestellten Modellversuchs Südstadt notwendig.

Dies relativiert auch die bisherige Annahme des Gutachters Accon und des Umweltamtes, dass es sich bei der angeregten Geschwindigkeitsreduzierung in hochbelasteten Bereichen Nürnbergs um eine sehr wirtschaftliche und rasch umsetzbare Maßnahme zur Lärmreduzierung handelt. Im Benehmen zwischen den Referaten III, VI und 2. BM/SÖR soll jedoch kontinuierlich nach Wegen gesucht werden, die Lärm minderungsmaßnahmen so rasch wie möglich umzusetzen.

Für den Modellversuch wird aufgrund des hohen Aufwandes bei Vpl und SÖR vorgeschlagen, die Erprobung von Tempo 30 vorerst auf den Straßenzug Schuckert-, Gudrun- und Markgrafenstraße zu beschränken und die Wirkungen dort zu prüfen.

Der Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge in der Ulmenstraße und in der Pillenreuther Straße ist davon unberührt und sollte zeitnah durchgeführt werden. Dies betrifft auch den Einbau lärm mindernder Fahrbahnbeläge auf Straßen im übrigen Stadtgebiet sowie die Festlegung von ruhigen Gebieten gemäß § 47 d BImSchG (s. Nr. 13 LAP-Entwurf der Stadt Nürnberg in Anlage).

Hinsichtlich der Fertigstellung des LAP ist festzustellen:

- Auf Grund der oben ausgeführten Aspekte kann die Öffentlichkeitsbeteiligung zum LAP-Entwurf frühestens im 2. Quartal 2015 durchgeführt werden
- Die Öffentlichkeitsbeteiligung wird wie folgt durchgeführt:
 - Information in Stadtteilversammlungen
 - Auflage des konkretisierten Lärmaktionsplans - auch elektronisch
- Nach Abwägung der bei der Öffentlichkeitsbeteiligung eingebrachten Anregungen und Bedenken und ggf. nochmaligen Änderungen kann der LAP dem Stadtrat voraussichtlich Ende 2015 zum Beschluss vorgelegt werden.

Die Einhaltung dieses Zeitplanes wird als zwingend erforderlich angesehen, da die Regierung von Mittelfranken das Umweltamt bereits auf die verzögerte Vorlage des LAP im Hinblick auf die Vorgaben des § 47 Abs. d BImSchG hingewiesen hat.

Die Ergebnisse des Modellversuchs „Südstadt“ können in die Fortschreibung des LAP einfließen. Der Modellversuch soll durch ein ePartizipations-Projekt begleitet werden.

Sowohl für den Modellversuch als auch für die weitere Umsetzung des LAP wird seitens SÖR und Vpl der Bedarf zusätzlicher Ressourcen festgestellt.