Sitzungsunterlagen

Sitzung des Umweltausschusses - direkt im Anschluss an den WerkA (ASN) -

15.05.2019

Inhaltsverzeichnis

Vorlagendokumente 3
TOP Ö 2 Altdeponie Buchenbühl - Sanierungsplanung - aktueller Sachstand 3
Sitzungsvorlage Ref.III/065/2019 3
Entscheidungsvorlage Ref.III/065/2019 6
TOP Ö 3 Sachstand Biodiversität in Nürnberg 8
Bericht Ref.III/073/2019 8
Entscheidungsvorlage Ref.III/073/2019 11
Aktionstage_2019 Ref.III/073/2019 13
TOP Ö 4 Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg 15
Sitzungsvorlage Ref.III/066/2019 15
Entwurf Ref.III/066/2019 19
TOP Ö 5 Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg 30
Sitzungsvorlage Ref.III/067/2019 30
Entwurf Ref.III/067/2019 34
TOP Ö 6 Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie in nationales Recht. Auswirkungen auf die Verwaltungspraxis 47
Bericht Ref.III/068/2019 47
Entscheidungsvorlage Ref.III/068/2019 50
TOP Ö 7 Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal 54
Sitzungsvorlage Ref.III/035/2018 54
Antrag_Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal_ödp Ref.III/035/2018 57
Entscheidungsvorlage Ref.III/035/2018 58

Beschlussvorlage
Ref.III/065/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Beschluss

Betreff:
Altdeponie Buchenbühl - Sanierungsplanung - aktueller Sachstand

Anlagen:
Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):
Es wird über den aktuellen Sachstand der Sanierungsplanung und der bisher umgesetzten Arbeitsschritte berichtet.

Aufgrund der allgemein guten Auftragslage der Unternehmen in Folge der aktuellen Baukonjunktur können Kostesteigerungen für die Sanierungsmaßnahme nicht ausgeschlossen werden.

Aus fachlicher Sicht soll an der bisherigen Sanierungsplanung festgehalten werden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☒ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Kostensteigerung in Folge der Baukonjunktur können nicht ausgeschlossen werden.

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Wirkung der Sicherungs- und Sanierungsmaßnahme ist für alle Bevölkerungsgruppen gleich.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **2. BM/SÖR**

☒ **Ref. I/II/Stk**

☐

Beschlussvorschlag:
1. Der weiteren Umsetzung der geplanten Sanierungsmaßnahme mit einer Optimierung der bestehenden Deponieabdichtung inkl. Entwässerung und der Durchführung einer hydraulischen Abstromsicherung am nordwestlichen Deponierand (Grundwassersanierung) wird grundsätzlich zugestimmt.

2. Für das weitere Vorgehen wird die Verwaltung beauftragt über die Ergebnisse der Sicherungs- und Sanierungsmaßnahme regelmäßig zu berichten.

Altdeponie Buchenbühl - Sanierungsplanung
aktueller Sachstand

1. Einführung

Für die Altdeponie Buchenbühl ist aus bodenschutzrechtlicher und wasserwirtschaftlicher Sicht die Sicherung und Sanierung der Arsen-Grundwasserverunreinigung erforderlich.

Hierfür ist im Nordwestsektor die Ertüchtigung der Oberflächenabdichtung, der Neubau einer vertikalen Dichtwand und die Neugestaltung der Entwässerung vorgesehen. Außerdem werden fünf neue Sanierungsbrunnen errichtet, die an eine Grundwasserreinigungsanlage angeschlossen werden. Das abgereinigte Grundwasser wird entlang des Buchenbühler Wegs nach Süden abgeleitet und in ein neu zu entwickelndes Feuchtbiotop im Forst entwässert.

Zuletzt wurde in der Umweltausschusssitzung vom 16.05.2018 über die geplante Sanierungsmaßnahme an der Altdeponie Buchenbühl berichtet.

2. Aktueller Sachstand der Sanierungsplanung

Zuletzt wurden seit Mai 2018 die folgenden Planungsschritte abgearbeitet:

- Vergabe der Planungs- und Ingenieurleistungen und Beauftragung eines Sachverständigenbüros (hier: Leistungsphasen 4-9 gem. HOAI).
- Vorlage eines Sanierungsplans nach den Vorgaben der Bodenschutzgesetze und in Abstimmung mit dem staatlichen Wasserwirtschaftsamt.
- Vorlage eines Qualitätssicherungsplans zur Festlegung von Qualitätsstandards im Rahmen der Sanierungsmaßnahme, insbesondere für die Dichtwand und Oberflächenabdichtung inkl. Entwässerung.
- Vorlage eines landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde.
- Durchführung einer speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde.

3. Bereits durchgeführte Arbeitsschritte zur Bauvorbereitung

Die unten aufgezählten Maßnahmen wurden bereits zur Vorbereitung der eigentlichen Sanierungsarbeiten durchgeführt oder befinden sich aktuell in der Umsetzung:

- <u>Baufeldfreimachung:</u>
    - Rodung des Baufeldes (Nordwestsektor der Altdeponie) in Abstimmung mit den bayerischen Staatsforsten und der unteren Naturschutzbehörde (Information der Anwohner durch Postwurfsendung und Pressemitteilung).
    - Entfernung von Wurzelstöcken und verbliebenen Sträuchern (Baufeldfreimachung)
    - Brunnenbauarbeiten Phase 1: Rückbau von nicht mehr benötigten Grundwassermessstellen, Errichtung von Beobachtungsmessstellen

- Artenschutz

    - Anbringen von Nistkästen für Fledermäuse und Vögel in Zusammenhang mit der artenschutzrechtlichen Prüfung als CEF-Maßnahme (vorgezogene Ausgleichsmaßnahme).

- Sonstiges

    - Beantragung eines Stromanschlusses bei der N-ERGIE / Main-Donau Netzgesellschaft (MDN) zur Baustromgewinnung und zum späteren Betrieb der Sanierungsanlage.

4. Mögliche Kostenentwicklungen

Derzeit wird parallel an der Ausführungsplanung und in Abstimmung mit dem Vergabemanagement der Stadt Nürnberg an der Ausschreibung der einzelnen Leistungspakete für Tiefbauarbeiten und Sanierungsinfrastruktur gearbeitet.

Auf Grundlage der Kostenberechnung vom Juni 2017 wurden die erforderlichen Mittel für die Sanierungsmaßnahme beantragt. Die Kalkulation berücksichtigt Baukosten, Baunebenkosten (Planungs-, Ingenieurleistungen etc.) und Folgekosten (Betrieb, Wartung, Nachsorge).

Die konsumtiven Mittel für Bau- und Baunebenkosten zur Sanierung der Altdeponie Buchenbühl sind im Mittelfristigen Investitionsplan (MIP) mit insgesamt **1.229.000 €** eingeplant und ermächtigt.

Die ermittelten Kosten entsprechen zwar den allgemeinen Bau- und Planungskosten der letzten Jahre, berücksichtigen aber keinen Sicherheitszuschlag für zu erwartende Kostensteigerungen.

Im Vergleich zur Kostenberechnung von 2017 sind im Bereich Tiefbau und Umwelttechnik zuletzt **Kostensteigerungen in der Größenordnung bis ca. 30 %** zu beobachten. Diese Kostensteigerungen sind primär durch die allgemein gute Auftragslage der Unternehmen in Folge der aktuellen Baukonjunktur begründet und daher schwer vorherzusagen.

Die Sanierungsmaßnahme ist bereits mit allen Beteiligten (z.B. Wasserwirtschaftsamt, untere Naturschutzbehörde, Forstbetrieb, SÖR) abgestimmt und befindet sich bereits teilweise in der Umsetzung. Die Phase der Genehmigungsplanung ist aktuell abgeschlossen. Alle rechtlichen und fachlichen Voraussetzungen zur Umsetzung der Sanierungsmaßnahme werden somit erfüllt.

Eine Umplanung wäre aus fachlicher Sicht auf Grundlage der aktuellen Erkenntnisse nicht zielführend und hätte unter Umständen zur Folge, dass die Sanierungsziele (hier: Verhinderung einer weiteren Schadstoffmobilisierung durch Schicht- und Sickerwasserzutritte sowie die Arsen-Reduzierung im Grundwasser) nicht abschließend erreicht werden können. Aus fachlicher Sicht ist an der bisher geplanten Sanierungsmaßnahme daher festzuhalten.

Ref.I/II weist darauf hin, dass mögliche Kostensteigerungen im Rahmen der durch den im Projekt Freeze bewilligten Gesamtkosten durch Kostenminderungen innerhalb der Maßnahme und durch günstigere Ausschreibungsergebnisse bei noch nicht ausgeschriebenen Leistungen aufzufangen ist.

Ref.III/UwA wird versuchen dies nach Möglichkeit zu erreichen und im Rahmen der regelmäßigen Berichterstattungen darzulegen.

Berichtsvorlage
Ref.III/073/2019

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:
Sachstand Biodiversität in Nürnberg

Anlagen:
Entscheidungsvorlage
Aktionstage_2019

Bericht:
Einmal jährlich erfolgt eine Bericht mit den wichtigsten Themen und Ereignissen zur Biodiversität in Nürnberg. Die Vernetzung mit ehrenamtlichen Organisationen wie z.B. im Bündnis für Biodiversität und die zahlreichen Kooperationen von Haupt- und Ehrenamtlichen spielt eine wichtige Rolle.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Biodiversität betrifft Menschen aller Bevölkerungsgruppen mit gleicher Relevanz.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Sachstand Biodiversität

Bündnis für Biodiversität

Veranstaltung zum Insektensterben

Nachdem im Juni 2018 der letzte Lange Tag der StadtNatur seinen Schwerpunkt auf die Insektenwelt legte, bereitete das Bündnis für den Dezember eine umfangreiche Veranstaltung zum Insektensterben vor. Vier Akteure des Bündnisses stellten vor, was Sie in ihren Aktivitätsbereichen tun. Der Bund Naturschutz, der Stadtverband der Kleingärtner, der Servicebetrieb Öffentlicher Raum und der Landschaftspflegeverband stellten verschiedene Maßnahmen vor. Die sehr gut besuchte Veranstaltung zeigte, dass das Thema Insektensterben bei vielen Menschen - und nicht nur Naturschützern - angekommen ist.

Noch mehr zeigte sich dies beim **Volksbegehren Rettet die Artenvielfalt**, das die öffentliche Diskussion in den ersten Monate 2019 prägte und noch prägt. Viele Organisationen aus dem breiten Bündnis waren viele Monate intensiv dabei, die Menschen zu überzeugen ihre Unterschrift im Rathaus oder anderen Eintragungsorten zu leisten.
Mit großem Erfolg, denn mit 18,4 Prozent aller Stimmberechtigten bayernweit (19,5% in Nürnberg) ist es das erfolgreichste je durchgeführte Volksbegehren in Bayern überhaupt. Nach langen strittigen Diskussionen an Runden Tischen hat Ministerpräsident Söder beschlossen, dass der Text des Volksbegehrens Grundlage für den eigentlichen Volksentscheid sein wird.
Es wird auch für unsere Arbeit in Nürnberg sehr spannend werden wie die einzelnen Punkte des Volksbegehrens in das Bayerische Naturschutzgesetz eingebracht und in der Praxis umgesetzt werden.

InsektenReich

Das InsektenReich besteht nun seit gut 6 Jahren. Es hat sich in der Pflanzenzusammensetzung immer wieder verändert. Sowohl verschiedenste „Unkräuter“ und dominante Arten machten sich breit, die bekämpft werden mussten. Insgesamt gibt es aber einen stabilen Bestand an Blüh- und Wildkräutern, die für zahlreiche Insektenarten ein breites Futterangebot darstellen.
Die vom Stadtrat für 2018 erstmals bereitgestellten Mittel für das Bündnis für Biodiversität halfen uns sehr, die Fläche in einem guten Zustand zu halten. Eine kleine inklusive Firma mit großer Erfahrung in Landschaftspflege hilft seit 2018 in allen möglichen Situationen.
Erstmals wird es 2019 auch ein professionelles Artenmonitoring geben. Wir konnten eines der Bündnismitglieder, die Naturhistorische Gesellschaft mit ihrer Entomologischen Abteilung, gewinnen, im InsektenReich zu kartieren. Beginn wird Ende März/Anfang April sein.

Abenteuer StadtNatur für Schulen

Statt dem Langen Tag der Stadtnatur wird das Bündnis in diesem Jahr ein Angebot für Schulklassen machen. In der ersten Juli-Woche werden zwölf Schulklassen mit ihren Lehrern „Lernorte“ in der freien Natur besuchen können. Diese werden von Vertretern unterschiedlicher Bündnismitglieder vorgestellt und kindgerecht vermittelt.

Biodiversitätsagentur

Die Biodiversitätsagentur ist seit Mai 2017 in die zweite Projektphase gegangen. Wie bereits in der Sitzung des Umweltausschusses vom 05.07.2017 berichtet, wurde aufgrund begrenzter Finanzmittel die Biodiversitätsagentur mit dem Rednitzauen/Storchenprojekt zusammengeführt. Die Personalkapazitäten beider Projekte haben sich damit um mehr als die Hälfte auf insgesamt 19,5 Stunden reduziert. Die Projekte, die über den Bayerischen Naturschutzfond finanziert werden, sind nun bis 2022 unter dem gemeinsamen Dach der Biodiversitätsagentur konzipiert.

Ein Arbeitsschwerpunkt der Biodiversitätsagentur liegt im Bereich der öffentlichen Grünflächen (Grünanlagen und Straßenbegleitgrün), die dem Servicebetrieb Öffentlicher Raum vermögenswirksam zugeordnet sind und für die SÖR den Flächenunterhalt organisiert und durchführt. In Zusammenarbeit mit SÖR forciert die Biodiversitätsagentur insbesondere Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität bei der Neuplanung und Pflege von Grünanlagen (z.B. Cramer-Klett-Park, Westpark u.a.). Im Bereich des Straßenbegleitgrün (Projekt „Blühende Straßenränder“) konnte die gute Zusammenarbeit mit den zuständigen Verantwortlichen fortgeführt und erweitert werden (z.B. am Marthweg). Weitere städtische Flächen in der freien Landschaft werden auf ihre Möglichkeit zur Erhöhung der Biodiversität geprüft.

Um die bisherigen Erfolge aus der ersten Projektphase beibehalten zu können, wurde auch der Dialog mit verschiedenen Kooperationspartnern (z.B. Kleingärtner, Bürgervereine, SUN, NOA, Open Grid) fortgeführt und teilweise ausgeweitet.

Im Rahmen des Rednitzauenprojektes wurden die Flächenpflege und Aufwertungsmaßnahmen von ca. 18 ha Feucht- und Trockenstandorten, die Kooperation mit den Wässerverbänden und das Beweidungsprojekt mit Rotkopfschafen fortgesetzt. Weitere Grundstücke zur Sicherung der Artenvielfalt konnten erworben werden bzw. wird deren Erwerb derzeitig verhandelt.
Durch Öffentlichkeitsarbeit (Führungen, Umweltbildung mit Schulen, Pressetermine) wurde das Thema Urbane Wildnis und Biodiversität immer wieder ins Bewusstsein gebracht. Große Zustimmung genoss die Broschüre „Faszination Schafe inmitten der Großstadt“. Die Broschüre unterstützt auch das Vorhaben, die Biodiversität auf den Nürnberger Beweidungsflächen zu erhalten und weiter zu entwickeln.

Am **29.5.2019** gibt es eine **Mobile Bürgerversammlung zu Biologischer Vielfalt.** Vorgestellt wird beim Start das Projekt „Bee dabei“, danach radeln wir aufwärts zum Lebensraum Burg. Am Rande des Volksparks Marienberg passieren wir eine riesige wunderschöne Weide, um dann zum Gewässer-Biotop des Bund Naturschutz im Park zu gelangen. Entlang des renaturierten Bucher Landgrabens fahren wir ein Stück in den Westen und dann weiter in Richtung Norden. In der Nähe von Neunhof sehen wir von Landwirten zusammen mit dem Landschaftspflegeverband hergestellte Blühwiesen. Ein besonderes Highlight ist das Ende der langen Tour, die Gründlachaue.
Der Weg zu der seit langem diskutierten **Biodiversitätsstrategie wird im Umweltausschuss am 17. Juli 2019** vorgestellt.

Jahresplanung 2019
Aktionstage UwA/3 und LPV Nürnberg

Lfd. Nr.	Termine	Aktion/Titel	Veranstalter/Kooperationspartner/Themen	Unter Verwendung externer Ressourcen
1	Februar –November 2019	33 Aktionstage mit Kindergärten, Schulklassen und Horten im Projekt „Lebensader Bahn 2.0“	Landschaftspflegeverband Nürnberg e.V.	x
2	Februar –November 2019	3 Biotoppflegeaktionen mit ehrenamtlich engagierten Firmen (DB, intel, Siemens) im Projekt „Lebensader Bahn 2.0“	Landschaftspflegeverband Nürnberg e.V.	
3	09.-10.03.2019	Neu- und Altbautage , Handwerkskammer Mittelfranken	Handwerkskammer Mittelfranken, Solarinitiative Nürnberg ENERGIEAGENTUR Nordbayern GmbH, Energieberaternetz Mittelfranken	x
4	22.03.2019	Mittelfranken Zukunftskonferenz zur Agenda 2030 Teilnahme am Ideenworkshop	Umweltreferat	
5	28.03.2019	Vortrag „Gebäudebrüter“ BZ	Im Rahmen Vortragsreihe energetische Gebäudesanierung	x
6	26.04.2019	Naturkundliche Führung im Projektgebiet „Lebensader Bahn 2.0“	Landschaftspflegeverband Nürnberg e.V., Bürgerverein Jobst-Erlenstegen	x
7	4. - 5. Mai 2019	Tag der offenen Tür im Knoblauchland	Bayer. Bauernverband	
8	1. - 5. Juli	12 x Abenteuer Stadtnatur für Schulklassen	Nürnberger Bündnis für Biodiversität /Federführung Umweltreferat	x
9	Mai bis Juni	Lammzeit“ und „Auf der Schafweide“ 3-4 umweltpädagogische Veranstaltungen mit Kindergarten, Schule Gebersdorf und Jugendhaus z.Punkt	Biodiversitätsagentur in Kooperation mit der Schäferin H. Stafflinger, Umweltpädagogin C. Gläser und z. Punkt Gebersdorf	x
10	Mai/Juni 2019	Schafschurtag	Biodiversitätsagentur in Kooperation mit der Schafhalterin Heidi Stafflinger	x

Jahresplanung 2019
Aktionstage UwA/3 und LPV Nürnberg

Lfd. Nr.	Termine	Aktion/Titel	Veranstalter/Kooperationspartner/Themen	Unter Verwendung externer Ressourcen
11	29.05.2019	Mobile Bürgerversammlung	Stadt Nürnberg	
12	23.09. -06.10.2019	Gebäudebrüterausstellung im DLZ	Kooperation mit dem LBV München Lorena Heilmaier	
13	07.10.2019- 31.10.2019	Gebäudebrüterausstellung im Handwerkerhof	Kooperation mit dem LBV München Lorena Heilmaier und der N-Ergie	X
14	18.10.2019	Von Bibern und Menschen / Bayerntour Natur	Umweltamt und Umweltreferat der Stadt Nürnberg	x
15		Geocaching „wildes Nürnberg“	Biodiversitätsagentur der Stadt Nürnberg	

Beschlussvorlage
Ref.III/066/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Gutachten
Stadtrat	24.07.2019	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg
für Nebeneisenbahnstrecken
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Anlagen:
Entwurf

Sachverhalt (kurz):
Das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) verpflichtet in § 47 a-f das Eisenbahn-Bundesamt und die Ballungsräume, Lärmaktionspläne für Eisenbahnstrecken aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Das Eisenbahnbundesamt ist dabei für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr zuständig. Für den Ballungsraum Nürnberg im Sinne des BImSchG ist die Stadt Nürnberg für die Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr zuständig. Das betrifft im Stadtgebiet nur drei untergeordnete Streckenabschnitte, an denen die Lärmbelastung weit unter der Belastung an den Hauptstrecken liegt. Die Lärmaktionspläne mussten erstmals 2008 (damals noch von der Regierung von Mittelfranken) aufgestellt und danach alle 5 Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden. Im Jahr 2018 war also die zweite Überarbeitung fällig.
Das Eisenbahn-Bundesamt hat den Lärmaktionsplan für die Haupteisenbahnstrecken 2018 veröffentlicht. Der Lärmaktionsplan ist eine Analyse und legt keine Maßnahmen fest, sondern verweist auf bereits laufende Maßnahmen wie die Umrüstung der Güterwagen oder das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.
Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg sieht ebenfalls keine eigenen Lärmschutzmaßnahmen an den Nebeneisenbahnstrecken vor. Da die Stadt Nürnberg auf den fraglichen Flächen keine Planungshoheit hat und auch keine Genehmigungs- und Aufsichtsfunktion über den Eisenbahnverkehr ausübt, wären solche Maßnahmen auch nur sehr schwer zu realisieren.
Unabhängig davon ist die Stadt Nürnberg gemäß bestehender rechtlicher Regelungen verpflichtet einen entsprechenden Lärmaktionsplan für die Nebeneisenbahnstrecken aufzustellen bzw. fortzuschreiben. Nach dessen Beschluss soll dieser dem Eisenbahnbundesamt zur Kenntnis gebracht werden, um im Bedarfsfall im Rahmen des freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes Berücksichtigung zu finden.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Der Lärmaktionsplan verbessert tendenziell die Lebensverhältnisse sozial oder auch wirtschaftlich benachteiligter Bürger, die überproportional häufig in hochbelasteten Bereichen wohnen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **2. BM/SÖR**

☒ **Ref. VI/Vpl**

☒ **Ref. VII**

Gutachtensvorschlag:
Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg für Nebeneisenbahnstrecken wird begutachtet und die Verwaltung beauftragt, den Lärmaktionsplan dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen. Danach ist der Lärmaktionsplan dem Eisenbahn-Bundesamt zu Kenntnis zu geben.

Beschlussvorschlag:
Entsprechend dem Gutachten des Umweltausschusses vom 15.05.2019 wird die Fortschreibung des Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg für Nebeneisenbahnstrecken beschlossen.

Lärmaktionsplan
für Nebeneisenbahnstrecken
im Ballungsraum Nürnberg

2018

Stand vom 2019-04-25 14:45 zur Vorlage im UmwA

Inhalt

1 Rechtliche Grundlagen 2
2 Lärmaktionspläne der Regierung von Mittelfranken 2014 und 2015 2
3 Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes 2018 2
4 Situation in Nürnberg 3
4.1 Generelle Situation 3
4.2 Güterbahn Ost 4
4.3 Rangierbahnhof 5
4.4 Gräfenbergbahn und Ringbahn 6
5 Maßnahmen 8
5.1 Generelle Maßnahmen 8
5.2 Güterbahn Ost 8
5.3 Rangierbahnhof 9
5.4 Gräfenbergbahn 9
6 Inkrafttreten der Fortschreibung 10
7 Quellen 10
8 Impressum 10

1 Rechtliche Grundlagen

Nach § 47d Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Lärmaktionspläne für Eisenbahnstrecken aufzustellen, mit denen Lärmprobleme und Lärmauswirkungen geregelt werden. Zuständig dafür sind das Eisenbahn-Bundesamt für Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr sowie die Stadt Nürnberg für den Ballungsraum Nürnberg für die Strecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr (§ 47e BImSchG).Die Lärmaktionspläne mussten erstmals 2008 aufgestellt und danach alle 5 Jahre überprüft und nötigenfalls überarbeitet werden. Im Jahr 2018 war also die zweite Überarbeitung fällig.

Bis 2014 war die Regierung von Mittelfranken dafür zuständig, den Lärmaktionsplan für Haupteisenbahnstrecken aufzustellen. Da es zum damaligen Zeitpunkt mit den vorliegenden Daten nicht möglich war, Haupt- und Nebeneisenbahnstrecken voneinander abzugrenzen, hat die Regierung von Mittelfranken in ihrem Lärmaktionsplan alle Eisenbahnstrecken berücksichtigt.

Unabhängig von den Lärmaktionsplänen für Eisenbahnstrecken sind in Ballungsräumen Lärmaktionspläne für den Straßenverkehr, den Verkehr von Straßenbahnen und U-Bahnen, bestimmten gewerblichen Anlagen aufzustellen. Außerdem sind Lärmaktionspläne für den Flugverkehr und Hafenanlagen aufzustellen, sofern das aufgrund der kartierten Lärmbelastung notwendig ist. Bei der nächsten Fortschreibung 2023 sollen die Eisenbahnnebenstrecken in den Lärmaktionsplan des Ballungsraums Nürnberg integriert werden.

Die Grundlage für die Lärmaktionspläne an Eisenbahnstrecken in Nürnberg sind die Lärmkarten, die das Eisenbahn-Bundesamt erstellt hat.

2 Lärmaktionspläne der Regierung von Mittelfranken 2014 und 2015

Die Regierung von Mittelfranken hat den ersten Lärmaktionsplan für Eisenbahnstrecken in Nürnberg im Mai 2014 in Kraft gesetzt. In diesem Lärmaktionsplan weist sie darauf hin, dass die DB Netz AG in Nürnberg umfangreiche Lärmsanierungsmaßnahmen vor allem in Form von Lärmschutzwänden realisiert hatte, die in der Lärmkarte, die damals den Stand von 2008 beschrieben hat, nicht berücksichtigt waren. Die ausgewiesene Lärmbelastung überschritt deshalb in vielen Bereichen die tatsächliche Belastung erheblich. Dazu kommt, dass weder die Regierung von Mittelfranken, noch die Stadt Nürnberg rechtlich die Möglicheit haben, Lärmminderungsmaßnahmen an Eisenbahnstrecken des Bundes fachlich zu bewerten und durchzusetzen. Das wäre die Aufgabe des Bundesverkehrsministeriums, des Eisenbahn-Bundesamts und der DB Netz AG. Deshalb wurden in diesem Lärmaktionsplan nur bereits durchgeführte und theoretisch mögliche Lärmschutzmaßnahmen erläutert. Ansonsten wird darauf verwiesen, dass eine Beurteilung der Lärmsituation erst möglich sein wird, wenn die bereits durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen bei der nächsten Lärmkartierung berücksichtigt werden.

Im Dezember 2015 hat die Regierung den Lärmaktionsplan überprüft. Mittlerweile hatte das Eisenbahn-Bundesamt eine neue Lärmkartierung veröffentlicht. Auch bei dieser Kartierung waren die umfangreichen Lärmsanierungsmaßnahmen in Nürnberg nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund hat die Regierung den Lärmaktionsplan von 2014 unverändert fortgeschrieben.

3 Lärmaktionsplan des Eisenbahnbundesamtes 2018

Im Jahr 2018 war die zweite Überprüfung und Fortschreibung des Lärmaktionsplans an Eisenbahnstrecken des Bundes fällig. Mittlerweile ist die Zuständigkeit für die Haupteisenbahnstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr an das Eisenbahn-Bundesamt übergegangen.

Die Grundlage für die Fortschreibung der Lärmaktionspläne ist die Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes von 2017. Auch in dieser Lärmkarte ist nur wieder ein kleiner Teil der vorhandenen Lärmschutzwände berücksichtigt. Der Rangierbahnhof und weitere Betriebsanlagen der DB in Nürnberg wurden überhaupt nicht berücksichtigt, da sie nach Ansicht des Eisenbahn-Bundesamtes keine Schienenwege im Eigentum des Bundes sind. Der Vorbahnhof und der Einfahrbahnhof des Rangierbahnhofes wurden trotzdem als Eisenbahnstrecken kartiert.

Im Lärmaktionsplan Teil A auf Seite 55 stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest:

„Die Belastungsanalyse des Lärmaktionsplanes dokumentiert und bewertet deutschlandweit die Lärmsituation an Haupteisenbahnstrecken und gibt so einen Überblick über das Ausmaß der Lärmbelastung an verschiedenen Orten. Über Maßnahmen zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms entscheidet indes die Politik.“

Der Lärmaktionsplan ist demnach eine Analyse und legt keine Maßnahmen fest, sondern verweist auf bereits laufende Maßnahmen wie die Umrüstung der Güterwagen oder das Lärmsanierungsprogramm des Bundes.

Auf Seite 57 wird darauf hingewiesen, dass das Lärmsanierungsprogramm neu priorisiert wird:

"Durch den Wegfall des Schienenbonus sowie der Absenkung der Auslösewerte ist eine Neuberechnung des Bedarfs für die Lärmsanierung erforderlich. Diese Neuberechnung betrifft das gesamte Schienennetz der Eisenbahnen in der Baulast des Bundes. Diese Überprüfung erfolgt rechnerisch durch die DB Umwelt. Dabei werden auch die bereits sanierten Abschnitte wieder mit betrachtet. Somit kommt es zu einer vollständigen Überarbeitung der Prioritätenliste. Alle sanierungsbedürftigen Abschnitte werden mit neuen Priorisierungskennziffern nach den aktuellen Bemessungswerten versehen, auch die bereits in der Liste vorhandenen. Dadurch entsteht eine neue Reihung. Wo und in welchem Umfang sich ein erneuter, ein erhöhter oder ein erstmaliger Bedarf an Lärmsanierung ergibt und an welcher Stelle der Anlage 3 die Abschnitte dann stehen werden, ist erst nach Fertigstellung der Liste zu ersehen. Die DB Umwelt rechnet mit Ergebnissen noch im Jahr 2018."

Aus diesen Gründen kann der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes keine Aussagen zu geplanten Maßnahmen im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms des Bundes machen.

Am 01.01.2019 ist die geänderte Förderrichtlinie zum freiwilligen Lärmsanierungsprogramm des Bundes mit der Veröffentlichung im Verkehrsblatt 24/2018, S. 858 in Kraft getreten. Außerdem hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) das Gesamtkonzept des freiwilligen Lärmsanierungsprogramms des Bundes überarbeitet. Dazu wurde auch die Anlage 3 mit dem Verzeichnis der noch zu bearbeitenden Lärmsanierungsbereiche und –abschnitte neu erstellt. Diese Reihung ist allerdings nicht statisch, sondern wird regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

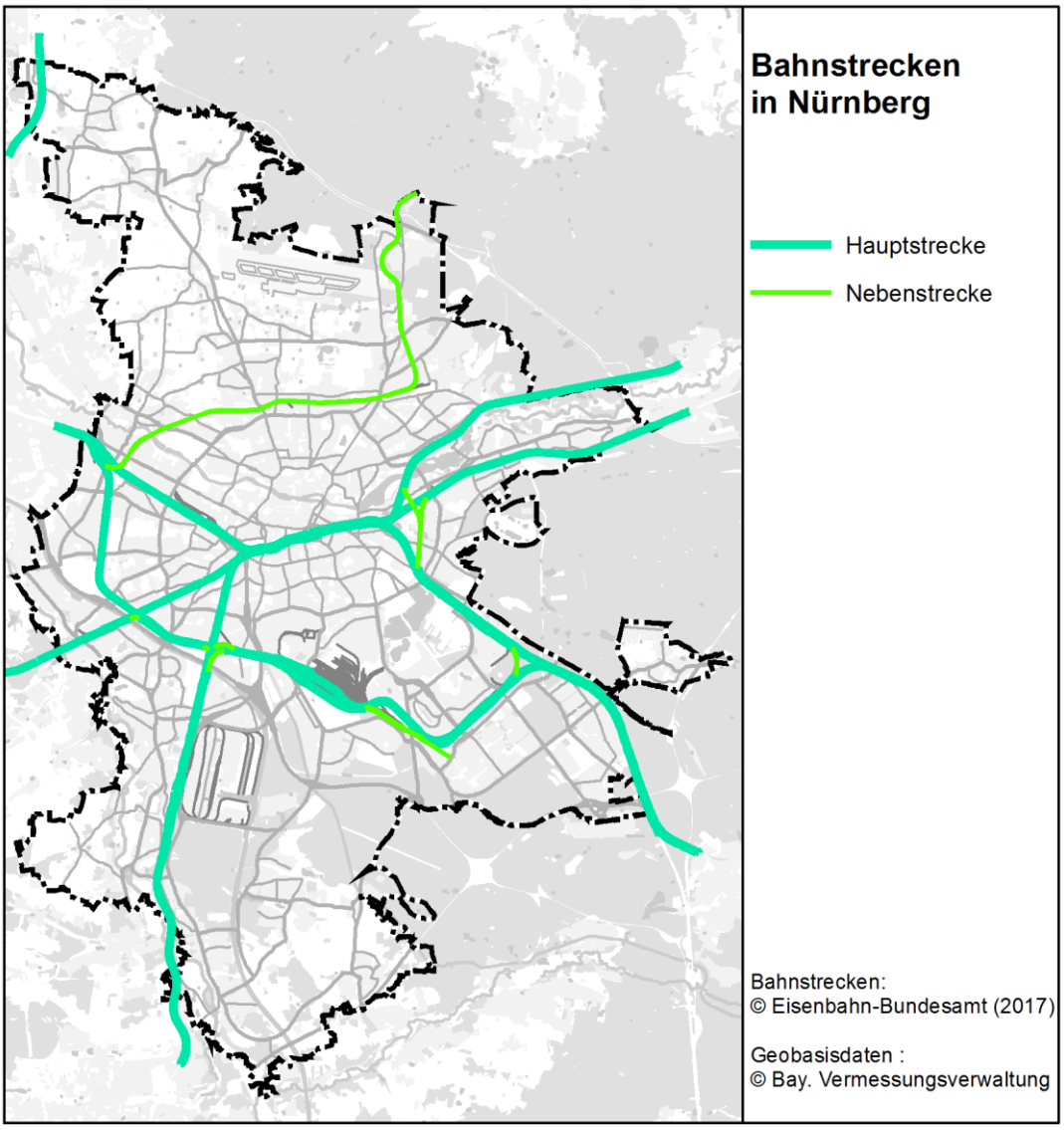
Die DB Netz AG, die die Lärmschutzmaßnahmen umsetzt, geht angesichts der beschränkten Ressourcen davon aus, dass in Nürnberg in nächsten drei Jahren keine weiteren Lärmsanierungsmaßnahmen durchgeführt werden.

4 Situation in Nürnberg

4.1 Generelle Situation

Nürnberg ist der wichtigste Knotenpunkt des Schienenverkehrsnetzes in Nordbayern. Von hier aus führen sechs Hauptstrecken und eine Regionalbahnstrecke in verschiedene Richtungen. Parallel dazu verläuft das S-Bahn-Netz. In Nürnberg kreuzen sich die TEN-V-Kernnetzkorridore Skandinavien-Mittelmeer und Rhein-Donau. Der Rangierbahnhof in Nürnberg ist einer der größten in Europa. Mit dem trimodalen Güterverkehrszentrum im Hafen existiert eine leistungsfähige Anbindung an den Straßenverkehr und den Massengüterverkehr auf der Schifffahrtsstraße Main-Donau-Kanal. Das alles erzeugt sehr starken Verkehr auf den Eisenbahnstrecken.

Fast alle Eisenbahnstrecken in Nürnberg sind Haupstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von über 30.000 Zügen pro Jahr. Wenn man von einigen Überführungsgleisen an Streckenkreuzungen absieht, die man nicht als eigenständige Strecken sehen kann, weist die Lärmkarte für Nürnberg nur drei Nebenstrecken mit einem Verkehrsaufkommen von weniger als 30.000 Zügen pro Jahr aus. Es handelt sich dabei um die Güterbahn Ost, einen Teil des Rangierbahnhofs und die Gräfenbergbahn.



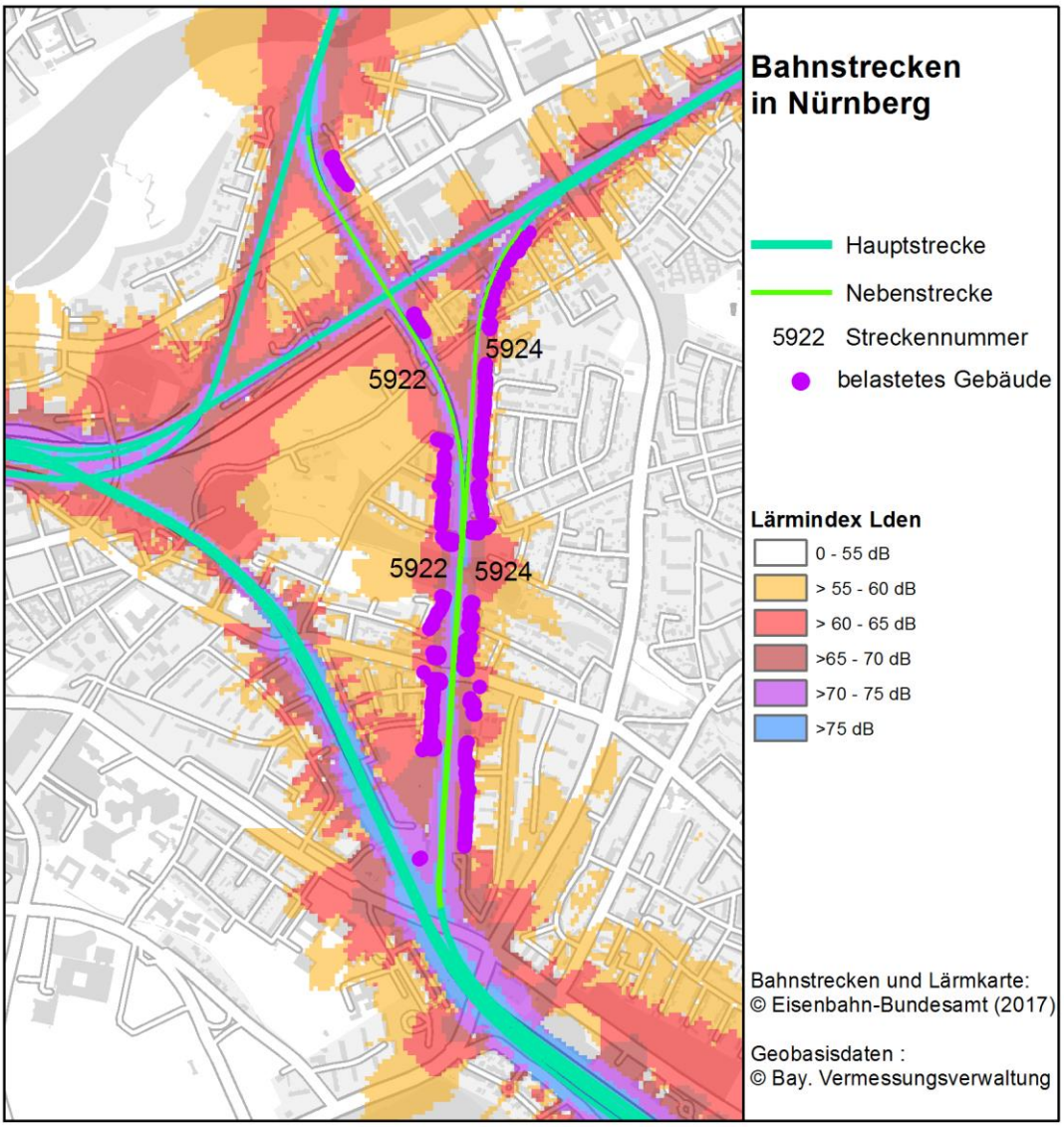
Der Vergleich der Belastetenzahlen zeigt, dass die Lärmbelastung an den Nebenstrecken weit unter der Lärmbelastung an den Haupstrecken liegt:

	Tagesmittel über 70 dB	Nachts über 60 dB
Hauptstrecken	1792	4464
Nebenstrecken	94	549

Belastetenzahlen an Haupt- und Nebenstrecken

4.2 Güterbahn Ost

Die Güterbahn Ost (Streckennummer 5922 von km 1,3 bis km 3,3 im Westen und Streckennummer 5924 von km 1,3 bis km 3,0 im Osten) verbindet die beiden Strecken nördlich und südlich der Pegnitz mit dem restlichen Güterbahnnetz. Auf ihr verkehren ausschließlich Güterzüge. Sie ist nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt 6.685 Züge im Jahr. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der westlich gelegenen Hauptstrecke bei 122.465 Zügen im Jahr.



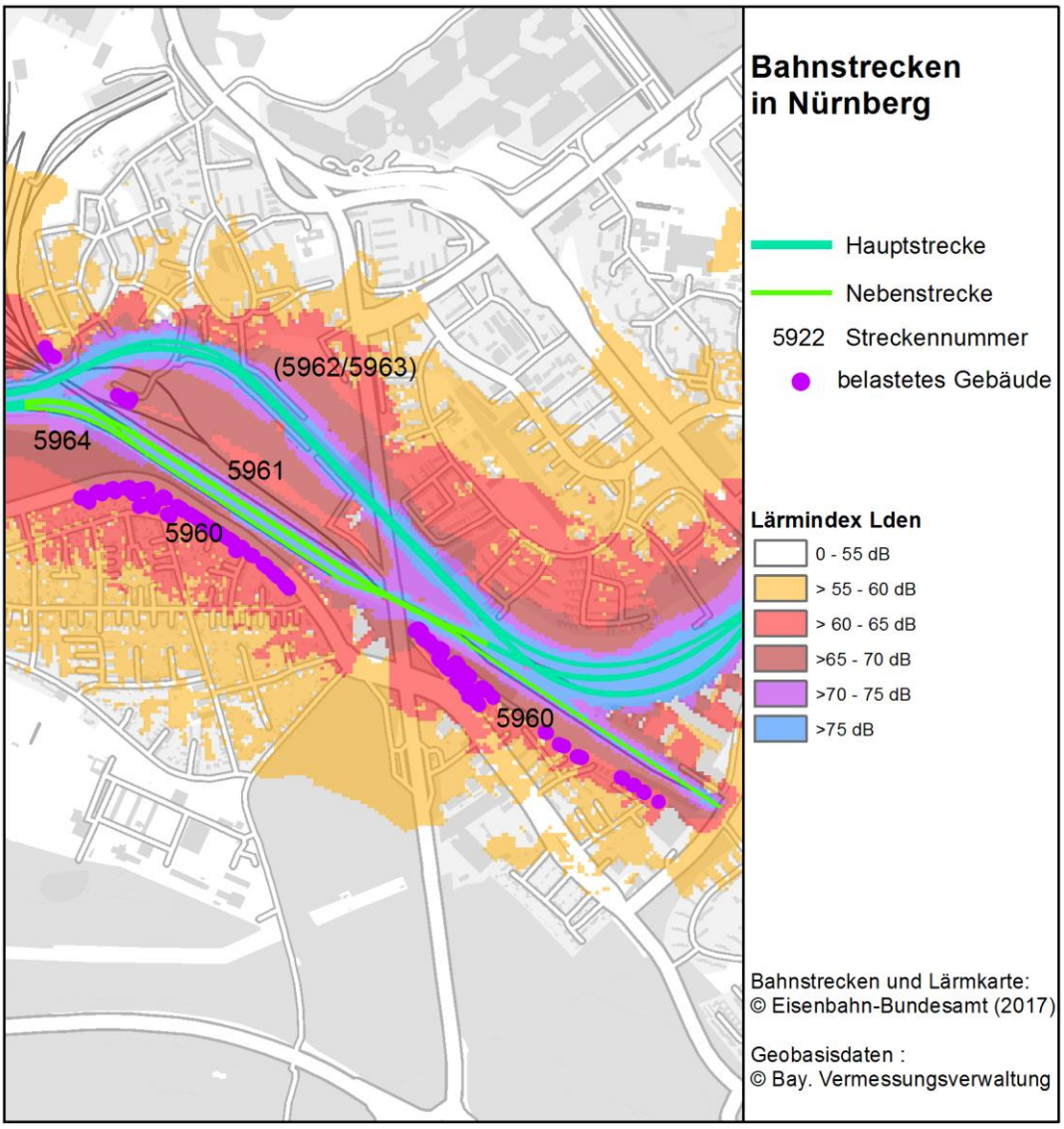
An der Strecke liegen 461 Fassadenpunkte an 100 Gebäuden, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an diesen Punkten höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet. Die Zahl der Belasteten nach VBEB für diese Strecke kann aus den vom Eisenbahn-Bundesamt gelieferten Daten nicht für einzelne Streckenabschnitte abgleitet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 13 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich abends und nachts im Haus beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Fahr- und Bremsgeräusche beim Güterverkehr. Als weitere störende Quellen werden der Straßenverkehr und die Straßenbahn genannt. Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen und der Strecke vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen überwiegend unbekannt. Eine Lärmreduzierung bei Güterzügen können sie nicht feststellen.

4.3 Rangierbahnhof

Die Nebenstrecke am Rangierbahnhof (Streckennummer 5960 von km 2,9 bis km 5,1 im Süden, Streckennummer 5961 von km 0 bis km 1,3 vom Bahnhof Langwasser und Streckennummer 5964 von km 2,9 bis km 3,3 als Verbindung von beiden) enthält einen Teil des Rangierbahnhofs (Vor- und Einfahrbahnhof) und einen Teil der Hauptstrecke, die am Rangierbahnhof vorbeiführt, hier aber als Nebenstrecke ausgewiesen ist. Auf diesen Strecken verkehren ausschließlich Güterzüge. Sie sind teilweise nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt für alle drei Streckennummern zusammen 19.107 Züge im Jahr im Westen des

Einfahrbahnhofs, 15.511 Züge im Osten des Einfahrbahnhofs und 4.968 Züge im Vorbahnhof. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der nördlich gelegenen Hauptstrecke bei 34.990 Zügen im Jahr.



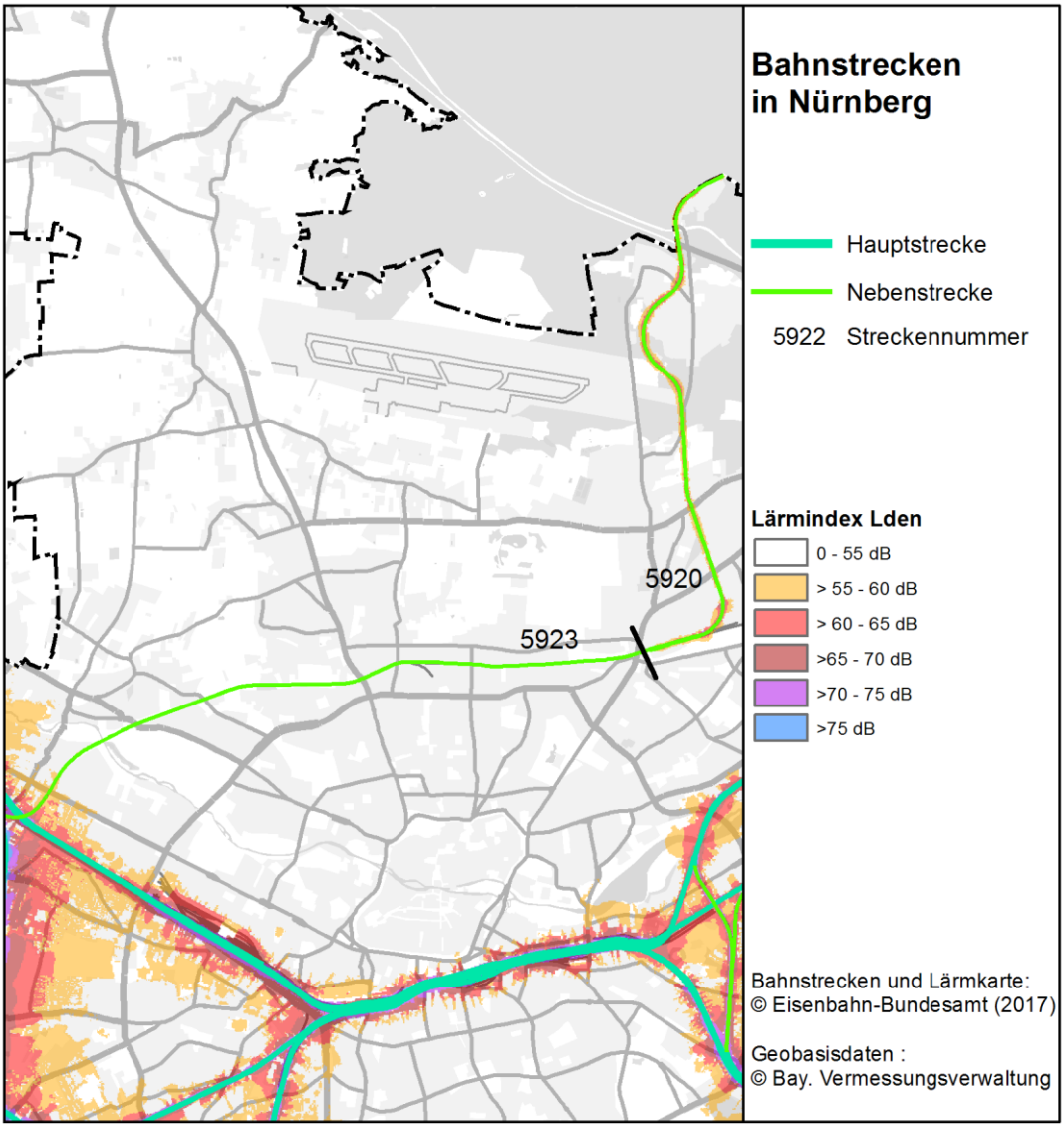
An der Strecke liegen 240 Fassadenpunkte an 75 Gebäuden, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an diesen Punkten höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet. Die Zahl der Belasteten nach VBEB für diese Strecke kann aus den vom Eisenbahn-Bundesamt gelieferten Daten nicht für einzelne Streckenabschnitte abgeleitet werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 76 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich abends und nachts im Haus bei geöffnetem Fenster beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Fahr- und Bremsgeräusche beim Güterverkehr. Als weitere störende Quelle wird der Straßenverkehr genannt. Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen und der Strecke vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen zum Teil unbekannt, zum Teil fühlen sie sich nicht aureichend informiert. Eine Lärmreduzierung bei Güterzügen können sie überwiegend nicht feststellen. Die Beiträge kommen nicht aus dem am höchsten belasteten Bereich entlang der Trierer Straße.

4.4 Gräfenbergbahn und Ringbahn

Die Gräfenbergbahn und Ringbahn (Streckennummer 5920 von km 0 bis km 5,7 vom Nordostbahnhof Richtung Gräfenberg und Streckennummer 5923 von km 3,2 bis km 10,0 vom Nordostbahnhof Richtung Fürth)

sind die Stichstrecke der Regionalbahn vom Nordostbahnhof nach Gräfenberg und ihre Verbindung zum restlichen Bahnnetz in Richtung Fürth. Auf ihr verkehren fast ausschließlich Personenzüge. Sie ist nicht elektrifiziert. Die Verkehrsbelastung beträgt 19.015 Züge im Jahr im Bereich des Nordostbahnhofs und 17.691 Züge im Jahr auf der Gräfenbergbahn. Für die Verbindung der Gräfenbergbahn mit dem restlichen Bahnnetz über die Ringbahn sind zwischen 915 Züge im Jahr im Westen und 1.830 Züge im Jahr im Osten angegeben. Möglicherweise wurden hier noch der Nordbahnhof und der Nordwestbahnhof berücksichtigt, die aber beide nicht mehr existieren. Zum Vergleich dazu liegt die Verkehrsbelastung auf der südwestlich gelegenen Hauptstrecke Nürnberg–Fürth bei 119.736 Zügen im Jahr.



An der Strecke liegen keine Fassadenpunkte, an denen der Immissionspegel Lden für alle Strecken mehr als 67 dB oder der Immissionspegel Lnight für alle Strecken mehr als 57 dB beträgt und der Immissionspegel für alle Strecken mindestens 3dB höher als der Immissionspegel für die Nebenstrecken ist. Das bedeutet, dass die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken an keinem Fassadenpunkt höher ist als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und den Sanierungswert überschreitet.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vom vom 30. Juni bis 25. August 2017 die Öffentlichkeit mit einem Fragebogen an der Lärmaktionsplanung beteiligt. In diesem Bereich wurden 10 Beiträge abgegeben. Die Mehrheit fühlt sich nachts im Haus bei geöffnetem Fenster beim Schlafen und Entspannen stark gestört. Die Hauptquelle sind Schienenstöße und sonstiges beim Personenverkehr (Es ist bekannt, dass dort öfter Züge mit laufenden Motoren vor den Wohngebäuden abgestellt sind, Güterzüge fahren hier keine). Den Bürgern sind keine Lärmschutzmaßnahmen bekannt, sie schlagen Verbesserungen an den Zügen vor. Das Lärmsanierungsprogramm ist ihnen überwiegend unbekannt.

5 Maßnahmen

5.1 Generelle Maßnahmen

Der Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes gibt einen sehr guten Überblick über mögliche Schallschutzmaßnahmen gegen Bahnlärm. Kurz zusammengefasst kann man sagen:

Es gibt grundsätzlich drei Bereiche, in denen man ansetzen kann, um die Lärmbelastung für die Bürger in ihren Wohnungen zu verringern: Die Lärmquelle (also Züge und Schienen), das Wohngebäude (also Lärmschutzfenster und sonstige passive Schallschutzmaßnahmen) und den Übertragungsweg (also Schallschutzwände und -wälle).

Die Lärmquelle liegt immer auf Flächen, die für den Bahnverkehr gewidmet sind. Auf diesen Flächen hat die Stadt Nürnberg, auch wenn sie im Stadtgebiet liegen, nicht die kommunale Planungshoheit. Die zuständige Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde ist das Eisenbahn-Bundesamt. Maßnahmen an den Schienen werden von der DB Netz AG durchgeführt, Maßnahmen an den Fahrzeugen von den jeweiligen Betreibern. Die wichtigste zur Zeit laufende Lärmschutzmaßnahme ist hier die Umrüstung der Güterwagen auf lärmmindernde Bremsen. Diese Bremsen vermeiden die sonst üblichen Beschädigungen an den Rädern und Schienen, so dass damit ausgerüstete Wagen viel leiser rollen.

Der Übertragungswert von der Schallquelle zum Wohngebäude kann sehr weit sein und sich über verschiedene Flächen erstrecken. Allerdings haben Schallschutzwände (oder -wälle) nur dann eine gute Wirkung, wenn sie entweder sehr nah an der Lärmquelle oder dem Wohngebäude liegen. In der Nähe der Gleise handelt es sich meistens auch wieder um gewidmete Bahnflächen, so dass die Stadt Nürnberg hier keine Lärmschutzwände bauen kann. Die Deutsche Bahn hat aber im Laufe der letzten Jahre in Nürnberg viele Lärmschutzwände im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms errichtet. Auf der Seite der Wohngebäude werden von der Stadt Nürnberg nötigenfalls Schallschutzwände oder eine abschirmende Riegelbebauung festgesetzt, wenn ein Bebauungsplan aufgestellt wird. Das wirkt sich aber nur bei Neubaugebieten aus. Bei bestehenden Gebäuden liegt es in der Regel in der Verantwortung des Eigentümers, die Bewohner vor gesundheitsgefährdendem Lärm zu schützen. Dazu kann er zum Beispiel Schallschutzfenster und eine kontrollierte, fensterunabhängige Lüftungsanlage einbauen lassen.

Das Gleiche gilt für Maßnahmen an den Wohngebäuden selbst. In Bebauungsplänen können passive Schallschutzmaßnahmen wie zum Beispiel Schallschutzfenster in Kombination mit kontrollierten, fensterunabhängigen Lüftungsanlagen festgesetzt werden. Bei bestehenden Gebäuden ist auch hier wieder in der Regel der Eigentümer in der Verantwortung. Wo dies nicht der Fall ist (in der Regel, wenn die Gebäude vor dem Inkrafttreten des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 1974 errichtet worden sind), wurden auch hier von der Deutschen Bahn im Rahmen des Lärmsanierungsprogramms die Kosten für Lärmschutzfenster und Lüftungsanlagen übernommen.

Aktuell wird das Lärmsanierungsprogramm neu priorisiert. Dazu werden alle Schienenstrecken nochmals bewertet und für die Lärmsanierung neu priorisiert. Das gilt auch für bereits sanierte Schienenstrecken. Im Januar 2019 wurde eine erste Liste mit zu sanierenden Schienenstrecken veröffentlicht. Diese Liste ist allerdings nicht statisch, sondern wird regelmäßig überprüft und fortgeschrieben.

5.2 Güterbahn Ost

Entlang der Strecke sind keine Lärmschutzwände vorhanden.

In den vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Unterlagen werden für diesen Bereich zwei Sanierungsmaßnahmen genannt:

Die Strecke 5922 von km 1,3 bis km 1,6 (entlang der Marthastraße nördlich der Ostenstraße) wurde vor 2016 saniert. Es konnten dabei aber keine passiven Lärmschutzmaßnahmen an betroffenen Gebäuden umgesetzt werden. Die Gründe dafür sind nicht dokumentiert. Möglicherweise wurde bei einer genaueren Berechnung festgestellt, dass die Grenzwerte für die Sanierung nicht erreicht wurden, die betroffenen Gebäude nach 1974 errichtet worden sind und damit der Eigentümer für die Sanierung verantwortlich ist, der Gebäudeeigentümer das Angebot der Sanierung nicht angenommen hat oder die betroffenen Gebäude nicht bewohnt waren.

Die Strecke 5924 (vom Dutzendteich bis Laufamholz) ist als auf 0,5 km saniert angegeben. Allerdings ist die Lage des Sanierungsabschnitts unbekannt, er kann auch auf einer angrenzenden Hauptstrecke liegen. Auch ob und gegebenenfalls welche Maßnahmen durchgeführt worden sind, ist nicht dokumentiert.

Für die Gebäude an der Pastoriusstraße wurde 2001 von der Stadt Nürnberg ein Bebauungsplan aufgestellt. Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zum Schutz vor dem Lärm der Bahnstrecke. Damit kann es an diesen Gebäuden keine Notwendigkeit zur Sanierung geben.

Für die sonstigen Wohngebäude an der Güterbahn Ost wäre zu überprüfen, ob eine Lärmsanierung notwendig ist. Im Rahmen der Neupriorisierung des Lärmschutzprogramms im Januar 2019 wurde die westliche Teilstrecke (Streckennummer 5922) zum größten Teil als Sanierungsabschnitt aufgenommen. Diese Einstufung kann sich aber auch wieder ändern. Einen Zeitplan für die Prüfung und eventuelle Umsetzung nötiger Lärmschutzmaßnahmen gibt es noch nicht.

5.3 Rangierbahnhof

Entlang der Strecke sind keine Lärmschutzwände vorhanden.

In den vom Eisenbahn-Bundesamt zur Verfügung gestellten Unterlagen werden für diesen Bereich mehrere Sanierungsmaßnahmen genannt:

Die Strecke 5960 (vom Vorbahnhof über den Einfahrbahnhof am Südrand des Rangierbahnhofs entlang bis zum Frankenschnellweg) wurde auf 4,9 km, die Strecke 5961 (vom Bahnhof Langwasser bis einschließlich Einfahrbahnhof) auf 6,4 km und die Strecke 5964 (vom Einfahrbahnhof am Südrand des Rangierbahnhofs entlang bis zum Frankenschnellweg) auf 6,7 km saniert. Die genaue Lage der Sanierungsabschnitte ist nicht erkenntlich. Da die Länge der Sanierungsabschnitte aber grob mit der Länge der gesamten Streckenabschnitte übereinstimmt, kann man davon ausgehen, dass damit die Gebäude im Bereich der hier untersuchten Nebenstrecke betrachtet worden sind. Ob als Ergebnis Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt worden sind, ist in der Unterlagen mit einer Ausnahme nicht dokumentiert:

Die Strecke 5960 wurde von km 0,4 bis km 1,4 saniert. Hier wurde entlang der Minervastraße eine 5,1 km lange Lärmschutzwand errichtet. Der Bereich liegt allerdings nicht an der hier betrachteten Nebenstrecke.

Im April 2008 informierte die Deutschen Bahn im Verkehrsausschuss des Stadtrats zum Stand der Lärmsanierung: In der Kettelersiedlung und entlang des Nötteleinwegs, des Gensfelderwegs und Am Harnischschlag war passiver Schallschutz realisiert worden. Dazu waren 68 Vereinbarungen mit Gebäudeeigentümern abgeschlossen worden. 157 Gebäudeeigentümer hatten auf den angebotenen Lärmschutz verzichtet.

Im Rahmen der Neupriorisierung des Lärmschutzprogramms im Januar 2019 wurde nur die Hauptstrecke nördlich des Vor- und Einfahrbahhofs (Streckennummer 5962) als Sanierungsabschnitt aufgenommen, nicht aber die in diesem Lärmaktionsplan zu betrachtenden Nebenstrecken. Diese Einstufung kann sich auch wieder ändern. Einen Zeitplan für die Prüfung und eventuelle Umsetzung nötiger Lärmschutzmaßnahmen gibt es noch nicht. Wegen der großen Entfernung zu den Gebäuden, die durch die Nebenstrecken belastet sind, ist nicht damit zu rechnen, dass diese Sanierungsmaßnahme dort eine erhebliche Auswirkung hat.

Grundsätzlich erscheint es wenig sinnvoll, in diesem Bereich einzelne Nebenstrecken und Teile des Rangierbahnhofs getrennt von den nahegelegenen Hauptstrecken und dem Rest des Rangierbahnhofs zu betrachten.

5.4 Gräfenbergbahn

Die Lärmbelastung durch die Nebenstrecken ist im Bereich der Gräfenbergbahn an keinem Fassadenpunkt höher als die Lärmbelastung durch die in der Nähe liegenden Hauptstrecken und überschreitet den Sanierungswert. Damit gibt es in diesem Bereich keine Notwendigkeit dafür, Maßnahmen im Rahmen des Lärmaktionsplans aufzustellen

Die Wohngebäude am Nordostbahnhof sind in der Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes noch nicht berücksichtigt. Sie wurden aber auf Grundlage des von der Stadt Nürnberg 2013 aufgestellten Bebauungsplans errichtet. Dieser Bebauungsplan setzt Maßnahmen fest, um die Bewohner vor gesundheitsschädlichem Lärm zu schützen. Damit kann es an diesen Gebäuden keine Notwendigkeit zur Sanierung geben.

6 Inkrafttreten der Fortschreibung

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg wurde vom Stadtrat am <Datum einfügen> beschlossen. Sie tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

7 Quellen

Lärmkarte des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2017-06-30, Quelle: www.eba.bund.de

Lärmaktionsplan des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand Teil A: Februar 2018, Stand Teil B: August 2018, Quelle: www.laermaktionsplanung-schiene.de oder www.eba.bund.de

Lärmsanierungsprogramm des Bundes – Bayern, Stand 2017-12-31, Quelle: www.deutschebahn.com, (Auflistung aktiver und abgeschlossener Lärmschutzmaßnahmen)

Präsentation „Lärmsanierung im Stadtbereich Nürnberg“ im Verkehrsausschuss des Stadtrats, DB Projektbau GmbH, 2008-04-17 (unveröffentlicht)

Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes – überarbeitete Fassung 2018, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehrsblatt 24/2018, S. 858, Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

Maßnahmen zur Lärmsanierung als Baustein der Lärmminderung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes - Gesamtkonzept der Lärmsanierung, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Stand Januar 2019, Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/E/laermvorsorge-und-laermsanierung.html

8 Impressum

Herausgeber:

Stadt Nürnberg
Umweltamt
Lina-Ammon-Str. 28
90471 Nürnberg
Telefon 0911/231-3647
E-Mail uwa@stadt.nuernberg.de
Internet umwelt.nuernberg.de

Fotos: [Name]
Erscheinungsdatum: [Datum]

Dieses Werk wurde ausschließlich in digitaler Form veröffentlicht.

Beschlussvorlage
Ref.III/067/2019

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Gutachten
Stadtrat	24.07.2019	öffentlich	Beschluss-Auflage

Betreff:

Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg
für Straßen, U-Bahn und Straßenbahn
gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Anlagen:
Entwurf

Sachverhalt (kurz):
Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg ist am 27.01.2016 mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft getreten. Der Lärmaktionsplan ist spätestens alle fünf Jahre, beginnend ab dem 18.07.2013 zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten. Der Lärmaktionsplan hätte formal also in 2018 überprüft und fortgeschrieben werden müssen.

Die Grundlage für die Überarbeitung ist die vom bayerischen Landesamt für Umwelt erstellte Lärmkarte. Diese hätte formal in 2017 vorliegen sollen und wurde erst am 28.02.2019 zur Verfügung gestellt. Da für die Lärmkarte 2017 mit wenigen Ausnahmen dieselben Verkehrszahlen wie für die Lärmkarte 2012 verwendet worden sind, hat sich die ermittelte Lärmbelastung, wie zu erwarten war, nicht wesentlich geändert.

Aus der Erfahrung mit den bisher umgesetzten Maßnahmen ergibt sich daher kein Grund, den Maßnahmenplan grundsätzlich zu ändern. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans stellt deshalb im Wesentlichen die bisher durchgeführten und für die nächsten fünf Jahre geplanten Maßnahmen in den Maßnahmenbereichen

- lärmreduzierte Fahrbahnbeläge
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Schallschutzfensterprogramm

dar und legt fest, dass der Lärmaktionsplan im Grundsatz unverändert fortgeschrieben wird.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Der Lärmaktionsplan verbessert tendenziell die Lebensverhältnisse sozial oder auch wirtschaftlich benachteiligter Bürger, die überproportional häufig in hochbelasteten Bereichen wohnen.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **2.BM/SÖR**

☒ **Ref. VI/Vpl**

☒ **Ref. VII/Stab Wohnen**

Gutachtensvorschlag:
1. Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg für Straßen, U-Bahn und Straßenbahn wird begutachtet und die Verwaltung beauftragt, die Fortschreibung des Lärmaktionsplans dem Stadtrat zum Beschluss vorzulegen.

2. Die Verwaltung wird damit beauftragt, die Umsetzung der Maßnahmen weiter zu verfolgen und zu evaluieren. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2023 zu berücksichtigen.

Beschlussvorschlag:
Entsprechend dem Gutachten des Umweltausschusses vom 15.05.2019 wird die Fortschreibung des Lärmaktionsplan beschlossen.

Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Fortschreibung 2018

Stand vom 2019-04-25 14:30 zur Vorlage im UmwA

Impressum

Stadt Nürnberg
Umweltamt
Lina-Ammon-Straße 28
90471 Nürnberg

Mail: uwa@stadt.nuernberg.de
Internet: https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/umgebungslaerm.html

Erscheinungsdatum <Datum>

Dieses Werk wurde ausschließlich in digitaler Form veröffentlicht.

Inhalt

1 Rechtlicher Hintergrund 4
2 Lärmkarte 2017 4
3 Bisher festgesetzte Maßnahmen 5
3.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge 5
3.2 Geschwindigkeitsreduzierung 5
3.3 Passiver Schallschutz 6
3.4 Sonstige Maßnahmen 6
4 Bisher umgesetzte Maßnahmen 6
4.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge 6
4.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen 8
4.3 Schallschutzfenster 9
4.4 Sonstige Maßnahmen 9
5 Zur Umsetzung vorgesehene Maßnahmen 9
5.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge 9
5.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen 10
5.3 Schallschutzfenster 11
6 Ruhige Gebiete 11
7 Fortschreibung des Lärmaktionsplans 12
8 Öffentlichkeitsbeteiligung und Inkrafttreten der Fortschreibung 12
9 Anhang 13

1 Rechtlicher Hintergrund

Die Stadt Nürnberg ist nach § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) verpflichtet, als sogenannter Ballungsraum einen Lärmaktionsplan aufzustellen, der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen durch den Straßenverkehr und den Verkehr der Straßenbahn und U-Bahn regelt. Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg ist am 27.01.2016 mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft getreten. Der Lärmaktionsplan ist spätestens alle fünf Jahre, beginnend ab dem 18.07.2013 zu überprüfen und gegebenenfalls zu überarbeiten.

2 Lärmkarte 2017

Das bayerische Landesamt für Umwelt arbeitet nach § 47c BImSchG alle fünf Jahre, beginnend ab dem 30.06.2007, Lärmkarten für den Ballungsraum Nürnberg aus. Diese Karten stellen die Belastung durch den Lärm fest, der durch den Straßenverkehr und den Verkehr der Straßenbahn und U-Bahn verursacht wird. Die Lärmkarte für 2017 wurde erst im Februar 2019 fertiggestellt. Für die Lärmkarte 2017 wurden mit wenigen Ausnahmen dieselben Verkehrszahlen wie für die Lärmkarte 2012 verwendet. Ein Vergleich der Lärmkarten 2017 und 2012 zeigt, dass an 87% der Fassadenpunkte die Pegeldifferenz zwischen -2 dB und +2 dB liegt. Da die beiden Karten mit unterschiedlichen Programmen und teilweise unterschiedlichen Parametern berechnet worden sind, ist mit Abweichungen in diesem Pegelbereich zu rechnen. Größere Abweichungen werden in der Regel durch Änderungen im Gebäudebestand verursacht. Dabei ist eine Verringerung des Immissionspegels möglich, wenn neue Gebäude bestehende Gebäude vom Verkehrslärm abschirmen. Es gibt aber auch Fälle, in denen bestehende Gebäude höheren Immissionspegeln ausgesetzt sind, nachdem alte Gebäude, die sie vorher abgeschirmt haben, abgerissen worden sind. Da die Eingangsdaten für die Lärmkarte den Stand von 2015 zeigen, ist der größte Teil der lärmreduzierten Fahrbahnbeläge noch nicht berücksichtigt.

Bei der Bewertung der Zahlen muss man berücksichtigen, dass die Einwohnerzahl in den Eingangsdaten für die Lärmkarte 2012 insgesamt 497.258 betrug und bis zur Berechnung der Lärmkarte 2017 auf 532.618 angestiegen war. Deshalb sind zusätzlich die relativen Belastetenzahlen in Bezug zur gesamten Einwohnerzahl des jeweiligen Bezugsjahres angegeben.

Der Vergleich der Belastetenzahlen für den Tagesmittelwert Lden ergibt:

Lden 2012	**55-60 dB**	**60-65 dB**	**65-70 dB**	**70-75 dB**	**>75 dB**
Straßen	46.300 (9,31%)	27.500 (5,53%)	23.400 (4,71%)	16.400 (3,30%)	2.700 (0,54%)
Schienenwege	5.100 (1,03%)	6.000 (1,21%)	1.000 (0,20%)	0	0
IVU-Anlagen	400 (0,08%)	0	0	0	0

Lden 2017	**55-60 dB**	**60-65 dB**	**65-70 dB**	**70-75 dB**	**>75 dB**
Straßen	43.100 (8,09%)	26.400 (4,96%)	23.700 (4,45%)	18.300 (3,44%)	2.500 (0,47%)
Schienenwege	3.700 (0,69%)	3.000 (0,56%)	4.300 (0,81%)	300 (0,06%)	0
IVU-Anlagen	100 (0,02%)	0	0	0	0

Differenz	**55-60 dB**	**60-65 dB**	**65-70 dB**	**70-75 dB**	**>75 dB**
Straßen	-3.200 -(1,22%)	-1.100 -(0,57%)	300 -(0,26%)	1.900 (0,14%)	-200 -(0,07%)
Schienenwege	-1.400 -(0,33%)	-3.000 -(0,64%)	3.300 (0,61%)	300 (0,06%)	0
IVU-Anlagen	-300 -(0,06%)	0	0	0	0

Der Vergleich der Belastetenzahlen für den Nachtwert Lnight ergibt:

Lnight 2012	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Straßen	31.300 (6,29%)	24.500 (4,93%)	15.100 (3,04%)	1.800 (0,36%)	0
Schienenwege	6.600 (1,33%)	2.800 (0,56%)	0	0	0
IVU-Anlagen	100 (0,02%)	0	0	0	0

Lnight 2017	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Straßen	27.300 (5,13%)	24.300 (4,56%)	16.700 (3,14%)	1.400 (0,26%)	0
Schienenwege	3.100 (0,58%)	3.900 (0,73%)	2.300 (0,43%)	0	0
IVU-Anlagen	0	0	0	0	0

Differenz	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	>70 dB
Straßen	-4.000 -(1,17%)	-200 -(0,36%)	1.600 (0,10%)	-400 -(0,10%)	0
Schienenwege	-3.500 -(0,75%)	1.100 (0,17%)	2.300 (0,43%)	0	0
IVU-Anlagen	-100 -(0,02%)	0	0	0	0

Es zeigt sich, dass die relativen Belastetenzahlen überwiegend zurückgegangen sind und sich die Veränderungen fast nur im Promille-Bereich bewegen.

Insgesamt hat sich die Lärmbelastung für die im Lärmaktionsplan berücksichtigten Lärmarten in Nürnberg also nicht wesentlich geändert. Zudem geben die Lärmkarten nur den Immissionspegel an der Außenfassade wieder. Der passive Schallschutz der Gebäude selbst wird dabei nicht berücksichtigt. Ein Teil der Bewohner, die in der Statistik als hoch belastet ausgewiesenen werden, wohnen in Gebäuden, die auf eine hohe Lärmbelastung ausgelegt sind und entsprechenden Schallschutz bieten.

3 Bisher festgesetzte Maßnahmen

Der bestehende Lärmaktionsplan schlägt in Kapitel 12.1 eine Kombination aus mehreren Maßnahmen in ausgewiesenen Untersuchungs- und Beobachtungsgebieten vor. Dabei handelt es sich um den Einbau lärmreduzierter Fahrbahnbeläge im Rahmen der Fahrbahnsanierung, Geschwindigkeitsreduzierung, und passiver Schallschutz.

3.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge

Der bestehende Lärmaktionsplan schlägt vor, dass in allen ausgewiesenen Untersuchungs- und Beobachtungsgebieten (außer dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente) bei anstehenden Fahrbahnsanierungen ein lärmreduzierender Fahrbahnbelag eingebaut wird, sofern das aus technischer und wirtschaftlicher Sicht sinnvoll ist. Für Umsetzung wird ein Zeitraum von ungefähr zwanzig Jahren angesetzt, der dem routinemäßigen Sanierungs-Turnus entspricht.

Der Frankenschnellweg und die Südwesttangente sind von dieser Maßnahme ausgenommen, da hier im Zuge des geplanten Ausbaus der Lärmschutz im Planfeststellungsverfahren durch geeignete Maßnahmen geregelt wird.

3.2 Geschwindigkeitsreduzierung

Der bestehende Lärmaktionsplan schlägt vor, in allen ausgewiesenen Untersuchungs- und Beobachtungsgebieten (außer dem Frankenschnellweg und der Südwesttangente) die höchstzulässige Geschwindigkeit ganztägig um 20 km/h zu reduzieren. Ausgenommen davon sind explizit benannte

bedeutsame Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h nicht unterschritten werden soll. Durch die Maßnahme darf der öffentliche Personennahverkehr nicht übermäßig beeinträchtig werden. Darüber hinaus muss vorab geprüft werden, ob die Maßnahme zu einer Reduzierung der Lärmbelastung um mindestens 3 dB führen kann. Für die Umsetzung wird ein Zeitraum von zehn bis zwanzig Jahren angesetzt. Der Frankenschnellweg und die Südwesttangente sind von dieser Maßnahme ausgenommen, da hier im Zuge des geplanten Ausbaus der Lärmschutz im Planfeststellungsverfahren durch geeignete Maßnahmen geregelt wird.

3.3 Passiver Schallschutz

Die Stadt Nürnberg bietet Gebäudeeigentümern ein Programm zur Förderung von passiven Schallschutzmaßnahmen an bestehenden Gebäuden. Dabei werden der Einbau von Schallschutzfenstern und Schallschutzlüftern finanziell gefördert. Bei der aktuellen finanziellen Ausstattung des Programms ergibt sich ein theoretischer Umsetzungszeitraum von 26 Jahren, bis alle förderfähigen Gebäude saniert sind. Allerdings nehmen längst nicht alle Gebäudeeigentümer die Förderung in Anspruch.

3.4 Sonstige Maßnahmen

Neben den oben genannten Maßnahmen erwähnt der Lärmaktionsplan auch noch sogenannte „weiche Maßnahmen“, die Bestandteil anderer städtischer Planungen sind und mit diesen umgesetzt werden. Das sind insbesondere:

- Änderung des Modal Split mit der Verringerung des Kfz-Verkehrs
- Integriertes Parkraummanagement,
- Mobilitätsmanagement,
- Ansprechende Straßenraumgestaltung,
- Verkehrssparsame Nutzungsdichte und -mischung sowie
- Einhaltung der Orientierungswerte der DIN 18005 bei der Bebauungsplanung.

4 Bisher umgesetzte Maßnahmen

Von den zuständigen Dienststellen wurden bisher einige der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt.

4.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge

Der Servicebetrieb Öffentlicher Raum Nürnberg (SÖR) hat in 2012 und 2013 auf verschiedenen Streckenabschnitten lärmreduzierte Fahrbahnbeläge eingebaut und die lärmmindernde Wirkung mit einer Messreihe begleitet. Auf diese Weise sollten weitere Erkenntnisse über das tatsächliche akustische Verhalten von verschiedenen Asphaltdeckschichten gewonnen werden.

Zum Einsatz kamen ein LOA 5 D, eine DSH-V, ein AC 8 DS und ein SMA 8 S, welche auf verschiedenen Streckenabschnitten eingebaut wurden und deren Lärmwirkung mit der Nahfeld-(CPX)-Methode akustisch gemessen wurden.

In allen Fällen wurde eine deutliche Reduktion des Schallpegels im Vergleich zum Altbelag von im Durchschnitt rund 2 dB(A) erreicht.

Da der LOA 5 D und die DSH-V im Vergleich zu den lärmreduzierten Standardbelägen keine signifikante Verbesserung bringen, werden zukünftig zur Lärmreduzierung verstärkt AC 8 DS und SMA 8 S eingesetzt. Großer Vorteil der lärmreduzierten Standardbeläge ist die deutlich höhere Lebensdauer und eine damit einhergehende größere Wirtschaftlichkeit.

Auf folgenden Hauptverkehrsstraßenabschnitten wurden in den letzten 5 Jahren lärmreduzierte Standardbeläge eingebaut:

Straße	**Abschnitt**	**Fahrtrichtung**
Allersberger Straße	zw. Heideloffstr. - Hinterm Bahnhof	stadteinwärts
Am Plärrer	zw. Spittlertorgraben und südl. Fürther Str.	Fahrtrichtung Fürth
An den Rampen	zw. Landgrabenstr. - Gibitzenhofstr.	beide
An der Radrunde	zw. Hsnr. 27 und Worzeldorfer Hauptstraße	beide
Ansbacher Straße	zw. Ludwig-Scholz-Brücke - Weißenburger Str.	stadteinwärts
Ansbacher Straße	zw. Ludwig-Scholz-Brücke - Dombühler Str.	stadtauswärts
Ansbacher Straße	zw. Steiner Schloss und REZ	beide
Äußere Bayreuther Str.	zw. Kilianstr. und Ziegelsteinstr.	beide
Äußere Sulzbacher Str.	Bereich HSt. Tafelhalle	beide
Äußere Sulzbacher Str.	Bereich Am Ostbahnhof	beide
Äußere Sulzbacher Str.	zw. Walzwerkstr. und Bismarckstr.	stadteinwärts
Bayreuther Str.	zw. Stuckstr. und Rathenauplatz	Fahrtrichtung Süd
Bierweg	zw. Heroldsberger Weg bis Bahnübergang	beide
Dianastr./Ulmenstr.	zw. Zufahrt Kaufland - Erlenstr.	Fahrtrichtung Nord/Ost
Donaustraße	zw. Hafenstr. (FW) - Rheinstr.	beide
Donaustraße	zw. Rheinstraße - Hafenstraße (Metro)	beide
Flußstraße	zw. Thumenberger Weg - Ludwig-Erhard-Brücke	beide
Frankenstraße	zw. Pillenreuther Str. und Allersberger Str.	beide
Frankenschnellweg	zw. Hafenstr. - Wiener Str.	stadtauswärts
Frankenschnellweg	zw. Wiener Str. - Hafenstr.	stadteinwärts
Frankenschnellweg	zw. Otto-Brenner-Brücke - Kreuz Hafen	Fahrtrichtg Süd, li Spur
Frankenschnellweg	zw. Busbhf. Rothenburger Str. - Schwabacher Str.	Fahrtrichtg Süd, re Spur
Gebersdorfer Str.	zw. Felsenstr. - Rangaustr.	beide
Hafenstraße	zw. Bahnbrücke - Hamburger Str.	stadteinwärts
Hafenstraße	zw. Hamburger Str. - Bahnbrücke	stadtauswärts
Hafenstraße	zw. Linzer Str. - Hamburger Str.	stadtauswärts
Heisterstraße	zw. Nopitschstr. - Spießstr.	beide
Heisterstraße	zw. Spießstr. - An der Werderau.	beide
Höfener Spange	zw. Virnsberger Str und Leyher Str	beide
Höfener Str.	zw. Karl-Martell- und Schieräckerstr.	beide
Ingolstädter Str.	zw. Möbel Lutz - Brunecker Str.	beide
Jaeckelstr.	zw. Nopitschstr. - Zweibrückener Str.	beide
Jägerstr.	zw. Weißenburger Str. und Rednitzstr.	beide
Julius-Loßmann-Str.	zw. Johann-Krieger-Str und Saarbrückener Str.	Fahrtrichtg Süden
Kilianstraße	zw. Stirnerstr. und Arno-Hamburger-Str.	beide
Leyher Str.	zw. Höfener Str und Sigmundstr	beide
Marktäcker Straße	zw. Raiffeisenstr. und Stadtgrenze	beide
Marthweg	nordöstl.Wiener Str.	beide
Maybachstraße	ganze Länge	beide
Minervastraße	zw. Wacholderweg - Finkenbrunn	beide
Mühlhofer Hptstr.	zw. Holzheimer Str. und Stadtgrenze	stadtauswärts

Mühlhofer Hptstr.	zw. Nr. 6 und Krottenbacher Str.	stadtauswärts
Mühlhofer Hptstr.	zw. Krottenbacher Str. und Nr. 36	stadtauswärts
Nopitschstr.	zw. Schweinauer Hauptstr. - Jaeckelstr.	beide
Nopitschstr.	zw. Karl-Marschütz-Str. und Heisterstr.	beide
Nordwestring	Bereich Bielefelder Str / U3 Nordwest	beide
Otto-Bärnreuther Str.	zw. Breslaur Straße und Thomas-Mann-Straße	stadteinwärts
Passauer Str.	Zw. Fallrohrstr. und Zerzabelshofstr.	Fahrtrichtung Süd
Radmeisterstraße	zw. Marthweg und Schwedenweg	beide
Rednitzstraße	zw. Weißenburger Str. und Rotbuchenstr.	beide
Reichelsdorfer Hptstr.	zw. Fl.-Nr. 339/27 und Nr. 88	beide
Rheinstraße	zw. Donaustraße - Mainstraße	beide
Röthenbacher Hptstr.	zw. Burgsalacher Str. - Rednitzstr.	beide
Saarbrückener Str.	zw. Julius-Loßmann-Str. - A73, AS Königshof	beide
Schleswiger Str.	zw. Frauentahler Weg und Flnr. 124/1	beide
Sigmundstraße	zw. Don-Bosco-Str. - Wittekindstraße	beide
Sigmundstraße	zw. Lenkersheimer Str. - Virnsberger Str.	stadtauswärts
Sigmundstraße	zw. Fürther Straße und Matthiasstraße	beide
Spittlertorgraben	zw. Ludwigstr und Fürther Tor	Fahrtrichtung Nord
Südwesttangente	zw. AS Nbg-Höfen - AS Gebersdorf	Fahrtrichtung Feucht
Südwesttangente	zw. AS Gebersdorf - Stadtgrenze Fürth	Fahrtrichtung Fürth
Südwesttangente	zw. AS Schweinau - AS Gebersdorf	beide
Vorjurastraße	zw. Schwimmbacher Str. und Umbenhauerstr	beide
Weißenburger Str.	zw. Ansbacher Str. - Haderastr.	beide
Weißenburger Str.	zw. Am Röthenbacher Landgraben - Rednitzstr.	stadtauswärts
Weißenburger Str.	zw. Ahornstr.- Am Röthenbacher Landgraben	stadteinwärts
Worzeldorfer Hauptstr.	zw. Friedrich-Overbeck-Str. und An der Radrunde	Fahrtrichtung Süd
Ziegelsteinstraße	Nr. 226 bis Bahnübergang	beide

Diese Straßen sind im Anhang als Karte dargestellt.

4.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

In einem Pilotgebiet in der Südstadt wurde im Straßenzug Gudrunstraße / Schuckertstraße und Markgrafenstraße eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h aus Lärmschutzgründen eingeführt. Aufgrund der mit der Temporeduzierung erzielbaren Lärmminderungswirkung kann die zunächst zeitlich befristete Regelung dauerhaft bestehen bleiben. Alle drei Straßen wurden mit Beschluss des Verkehrsausschusses vom Januar 2017 aus dem Netz der Hauptverkehrsstraßen herausgenommen. Die Markgrafenstraße konnte daraufhin in die bestehende Tempo 30-Zonenregelung integriert werden. In der Gudrunstraße und der Schuckertstraße bleibt aufgrund der signalgeregelten Kreuzungen die Geschwindigkeitsbegrenzung als Streckenregelung erhalten.

4.3 Schallschutzfenster

Im Rahmen des Schallschutzfensterprogramms wurde passiver Schallschutz in folgendem Umfang gefördert:

Jahr	Betrag	Wohneinheiten
2013	67.502 €	66
2014	25.933 €	40
2015	55.598 €	61
2016	33.002 €	40
2017	99.993 €	127
2018	99.385 €	116

Auch vor der Einführung der Lärmaktionsplanung 2013 sind schon passive Schallschutzmaßnahmen gefördert worden. Die Entwicklung seit 2017 zeigt, dass das Förderprogramm gut angenommen wird und die zur Verfügung stehenden Mittel praktisch vollständig ausgenutzt werden.

4.4 Sonstige Maßnahmen

Der Verkehrsausschuss des Stadtrates hat in seiner Sitzung am 13.12.2018 beschlossen, dass zukünftig grundsätzlich bei allen größeren Neubauprojekten der sogenannte „Mobilitätsbaukasten“ zur Anwendung kommen soll. Ziel ist es, durch die Anwendung verschiedenster Maßnahmen zur Förderung der stadt- und menschengerechten Verkehrsarten autoarme Stadtquartiere zu entwickeln und damit zu einer Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Stadt beizutragen.

5 Zur Umsetzung vorgesehene Maßnahmen

Die zuständigen Dienststellen haben vorgeschlagene Maßnahmen zur Umsetzung vorgesehen.

5.1 Lärmreduzierte Fahrbahnbeläge

Wie in im Abschnitt 3.1 bereits begründet, werden künftig bei Deckenerneuerungen in der Regel lärmreduzierte Standardbeläge AC 8 DS und SMA 8 S eingesetzt.

Auf folgenden Hauptverkehrsstraßenabschnitten sollen in den kommenden 5 Jahren lärmreduzierte Standardbeläge aufgrund von Erneuerungs- und Unterhaltsmaßnahmen eingebaut werden:

Straße	Abschnitt
Äußere Bayreuther Straße	zwischen Ziegelsteinstraße und Carl-Schurz-Straße
Bahnhofstraße	zwischen Marienstraße und Vogelsgarten
Bayernstraße	zwischen Münchener Straße und Herzogstraße
Cheruskerstraße	zwischen Gleißhammerstraße und Ostendstraße
Eibacher Hptstraße	zwischen Fritz-Weidner-Straße und Pappenheimer Straße
Eichendorffstraße	zwischen Händelstraße und Schafhofstraße
Erlanger Straße	zwischen Nordring und Äußerer Bucher Straße
Erlanger Straße	zwischen Georg-Ziegler-Weg und Am Wegfeld
Fischbacher Hauptstraße	zwischen Amtmannsbrücklein und Brunner Straße
Flughafenstraße	zwischen Marienbergstraße und Kreisel
Frankenschnellweg	zwischen Westring und Rothenburger Straße
Frankenschnellweg	zwischen Stadtgrenze Fürth und Westring
Frankenschnellweg	zwischen Rothenburger Straße und Otto-Brenner-Brücke

Gebersdorfer Straße	zwischen Hohenecker Weg und Bibertstraße
Gibitzenhofstraße	zwischen Okenstraße und Landgrabenstraße
Hafenstraße	zwischen Heidestraße und Eibacher Hauptstraße
Julius-Loßmann-Straße	zwischen Paumannstraße und Johann-Krieger-Straße
Karl-Schönleben-Straße	zwischen Bertolt-Brecht-Straße und Große Straße
Katzwanger Hauptstraße	zwischen Sauerbruchstraße und Hausnummer 108
Nordwestring	zwischen Friedrich-Löffler-Straße und Bucher Straße
Ostendstraße	zwischen Cheruskerstraße und Breitengraserstraße
Rednitzstraße	Abschnitt Rotbuchenstr./Stadtgrenze bei Schloss
Regensburger Straße	zwischen Ben-Gurion-Ring und Hainstraße
Regensburger Straße	zwischen Marientunnel und Dürrenhofstraße
Regensburger Straße	zwischen Breslauer Straße und Hans-Kalb-Straße
Roonstraße	zwischen Fürther Straße und Deutschherrnstraße
Rothenburger Straße	zwischen Frankenschnellweg und Schweinauer Straße
Rothenburger Straße	zwischen Elsa-Brandström-Straße und Wallensteinstraße
Scharrerstraße	zwischen Hainstraße und Regensburger Straße
Scheuerlstraße	zwischen Allersberger Straße und Regensburger Straße
Schnieglinger Straße	zwischen Ringbahnbrücke und Nordwestring
Schweiggerstraße/Harsdörfferstraße	zwischen Allersberger und Regensburger Straße
Spitzwegstraße	zwischen Finkenschlag und Worzeldorfer Hauptstraße
Stephanstraße	zwischen Dürrenhofstraße und Schanzenstraße
Thumenberger Weg	zwischen Erlenstegenstraße und Steinplattenweg
Trierer Straße	zwischen Saarbrückener Straße und Münchner Straße
Von-der-Tann-Straße	zwischen Rohenburger Straße und Witschelstraße
Wiesbadener Straße	zwischen In der Schmalau und Würzburger Straße

Diese Straßen sind im Anhang als Karte dargestellt.

Diese Zusammenstellung stellt nur eine Momentaufnahme dar. Aufgrund neuer Erkenntnisse und Entwicklungen sind Änderungen im Einzelfall möglich.

5.2 Geschwindigkeitsbeschränkungen

Um streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen rechtssicher realisieren zu können, müssen mehrere Voraussetzungen erfüllt werden. Die Straßenverkehrsordnung und die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StVO vom 23.11.2007) legen fest, dass vor straßenverkehrsrechtlichen Beschränkungen (zum Beispiel einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit) zunächst alle anderen (technischen) Möglichkeiten zur Verbesserung der verkehrsbedingten Lärmsituation ausgeschöpft werden müssen. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kommt dann in Betracht, wenn andere straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (zum Beispiel ein Lkw-Fahrverbot) ungeeignet sind und die Begrenzung der Geschwindigkeit zu einer Reduzierung um mindestens 3 dB führt. Die Beschränkung kann sich auf bestimmte Tageszeiten, in denen Grenzwertüberschreitungen vorliegen, beziehen. Dies muss rechnerisch nachgewiesen werden.

Es wird vorgeschlagen, als nächstes für folgende Straßen und Straßenabschnitte die Zulässigkeit und Wirksamkeit von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu untersuchen:

Straße	**Abschnitt**
Pirckheimerstraße	
Rollnerstraße	zwischen Maxtor und Meuschelstraße
Pilotystraße	zwischen Pirckheimerstraße und Archivstraße
Archivstraße	
Schweinauer Hauptstraße	nördlich Ringstraße B4R
Schwabacher Straße	zwischen Geiseestraße und Webersgasse
Tafelfeldstraße	
An den Rampen	
Finkenbrunn	
Kirchenweg	

Diese Straßen sind im Anhang als Karte dargestellt.

Darüber hinaus ist für Finkenbrunn und den Kirchenweg detailliert zu prüfen, ob die dort verkehrenden Buslinien gegen die Einführung einer Geschwindigkeitsbegrenzung sprechen. Auch müssen negative Auswirkungen für parallele Straßen und Routen ausgeschlossen werden.

Gegebenenfalls sind für die Umsetzung einer Tempo 30-Regelung Anpassungen an den Lichtsignalanlagen erforderlich. Diese sind zeitaufwändig, da jede einzelne Anlage individuell betrachtet werden muss und je nach Prüfergebnis wenig bis stark aufwändige Änderungen vorgenommen werden müssen. Aufgrund begrenzter personeller Kapazitäten könnten Geschwindigkeitsbeschränkungen deshalb nur schrittweise umgesetzt werden.

5.3 Schallschutzfenster

Das Schallschutzfensterprogramm wird auch in Zukunft weiter angeboten.

6 Ruhige Gebiete

Nach § 47d BImSchG sind ruhige Gebiete vor einer Zunahme des Lärms zu schützen. Der bestehende Lärmaktionsplan weist mehrere ruhige Gebiete aus. Diese werden in der Bauleitplanung und bei Planfeststellungsverfahren berücksichtigt.

7 Fortschreibung des Lärmaktionsplans

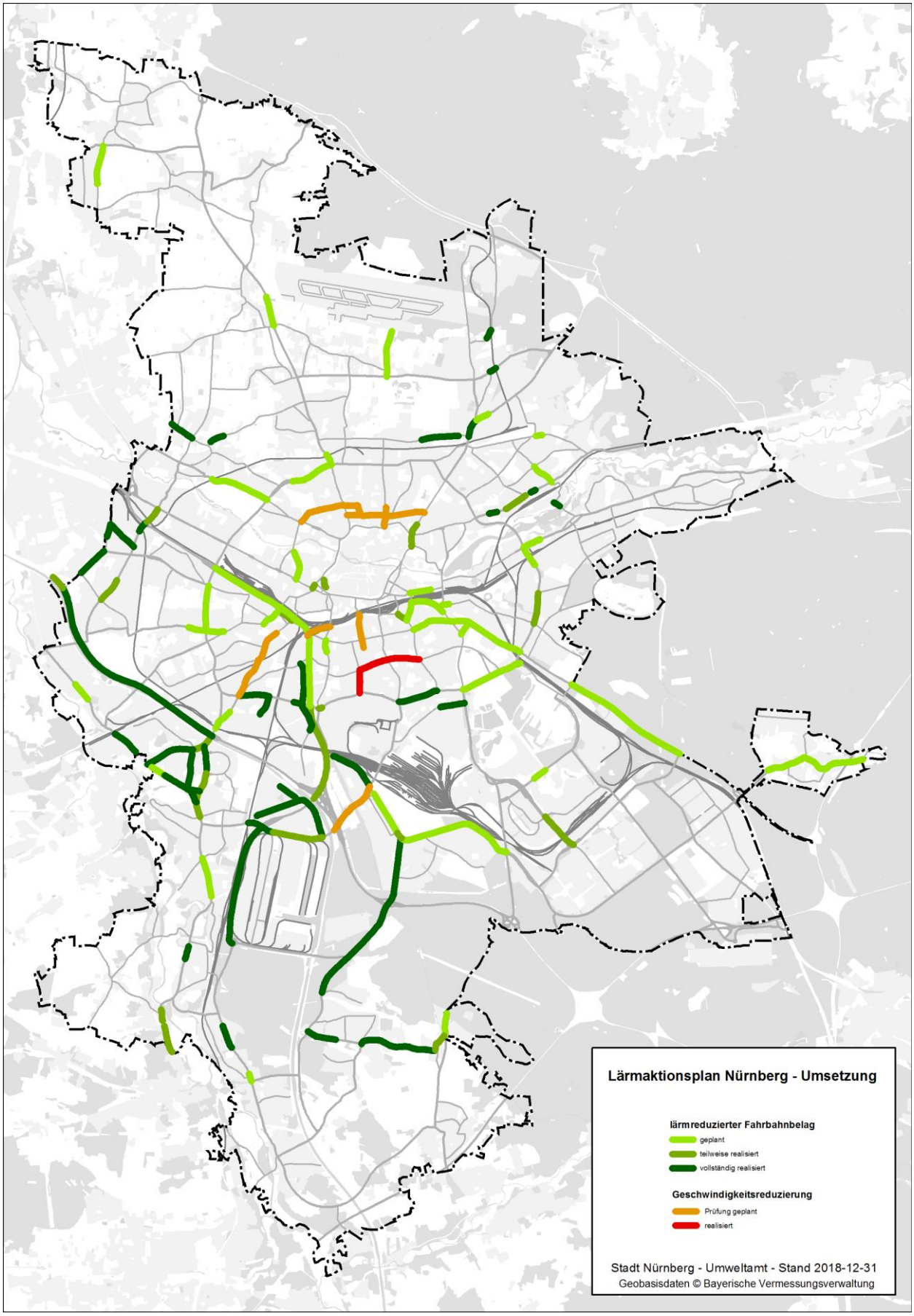
Der bestehende Lärmaktionsplan schlägt ein Bündel an Maßnahmen vor, von denen Einzelmaßnahmen bereits umgesetzt wurden und weitere in Vorbereitung sind. Die vorgesehenen Umsetzungszeiträume der Maßnahmenschwerpunkte (Einsatz lärmreduzierender Beläge, Geschwindigkeitsbeschränkungen) laufen allerdings noch mindestens fünfzehn Jahre weiter. Für die Umsetzung des Lärmaktionsplans ist keine gesetzlich geregelte Finanzierung vorgesehen. Das Bayerische Immissionsschutzgesetz schränkt in Artikel 8a Absatz 3 die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen darauf ein, sich nach den hierfür verfügbaren Haushaltsmitteln und nach Maßgabe der festgestellten Prioritäten zu richten. Deshalb ist eine Intensivierung der Umsetzung derzeit im wesentlichen abhängig von den im städtischen Haushalt zur Verfügung gestellten Mitteln. Der Vergleich mit der Lärmkarte 2017 hat ergeben, dass sich keine wesentlichen Änderungen zur Belastungsanalyse 2012 ergeben haben. Der Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg, der mit Bekanntmachung im Amtsblatt vom 27.01.2016 in Kraft getreten ist, wird deshalb sowohl in der strategischen Langfristplanung als auch bei den kurzfristig realisierbaren Einzelmaßnahmen unverändert fortgeschrieben. Für die Umsetzung der entsprechenden Maßnahmen ist die Bereitstellung weiterer Ressourcen (Finanzmittel, Personal) bei den ausführenden Dienststellen (insbesondere Servicebetrieb Öffentlicher Raum und Verkehrsplanungsamt) weiterhin erforderlich.

8 Öffentlichkeitsbeteiligung und Inkrafttreten der Fortschreibung

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde vom <Datum einfügen> bis <Datum einfügen> öffentlich ausgelegt.

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans der Stadt Nürnberg wurde vom Stadtrat am <Datum einfügen> beschlossen. Sie tritt mit der Bekanntmachung im Amtsblatt in Kraft.

9 Anhang


Lärmaktionsplan Nürnberg - Umsetzung
lärmreduzierter Fahrbahnbelag
geplant
teilweise realisiert
vollständig realisiert
Geschwindigkeitsreduzierung
Prüfung geplant
realisiert
Stadt Nürnberg - Umweltamt - Stand 2018-12-31
Geobasisdaten © Bayerische Vermessungsverwaltung

Berichtsvorlage
Ref.III/068/2019

NÜRNBERG

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie in nationales Recht. Auswirkungen auf die Verwaltungspraxis

Anlagen:
Entscheidungsvorlage

Bericht:
Die novellierte Seveso-Richtlinie - nun Seveso-III-Richtlinie - wurde am 04.07.2012 von der EU verabschiedet und ab Ende 2016 in einem umfangreichen nationalen Gesetzes- und Verordnungs-paket umgesetzt. Konsequenzen und Handlungsfelder durch die Umsetzung der Seveso-III-RL in deutsches Recht ergaben sich u.a., im Immissionsschutzrecht, im Baurecht und in der Störfall-Verordnung. Im Bericht werden die wesentliche rechtliche Änderungen und die Folgen für die Verwaltungspraxis dargestellt.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Die Seveso-III-Richtlinie legt rein technische und verwaltungsrechtliche Vorgaben fest.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

Auswirkungen der Seveso-III-Richtlinie

Namensgeber der SEVESO-Richtlinie ist ein Chemieunfall, der sich am 10.07.1976 in der Nähe des italienischen Ortes Seveso ereignete. Bei diesem Unglück wurde eine unbekannte Menge des hochgiftigen Dioxins TCDD freigesetzt. Die sich ausbreitende Wolke vergiftete ein 1 km × 6 km großes, dicht bevölkertes Gebiet, 700 Menschen mussten ihre Häuser verlassen, 1800 Hektar Land wurden verseucht, 78.000 Tiere wurden notgeschlachtet, hunderte Menschen erkrankten an Chlorakne und Hautverätzungen. Direkte Todesfälle werden dem Chemieunfall nicht zugeordnet, allerdings stellten Ärzte in den folgenden Jahren ein erhöhtes Auftreten bestimmter Krebsarten fest.

Die Katastrophe von SEVESO zeichnet sich zudem durch die damalige desolate Informationspolitik aus. Obwohl das Unternehmen schon am ersten Tag nach dem Unfall wusste, dass Dioxin freigesetzt worden war, gab es dies erst acht Tage später offiziell bekannt. Auch die zuständigen Behörden reagierten spät und schlossen die Fabrik am 7. Tag nach dem Unglück und erst nach 16 Tagen wurde die Evakuierung der am schwersten betroffenen Zone angeordnet. Für die Umweltpolitik bedeutete die Katastrophe einen Wendepunkt.

Als Konsequenz wurde 1980 auf deutscher Ebene der rechtliche Rahmen für einen effektiven Störfallschutz durch die Störfall-Verordnung und 1982 auf europäischer Ebene durch die sogenannte Seveso-Richtlinie geschaffen. Industriebetriebe, die mit bestimmten Mengen an Gefahrenstoffen umgehen, sind nun verpflichtet, Risiken zu analysieren und abzustellen.

Die Fortschreibung der Seveso-Richtlinie mündete 2012 in der Seveso-III-Richtlinie vom 04.07.2012 (RL 2012/18/EU) und letztendlich in einem umfangreichen nationalen Gesetzes- und Verordnungspaket, dass ab Ende 2016 in Kraft getreten ist. Konsequenzen und Handlungsfelder durch die Umsetzung der Seveso-III-RL in deutsches Recht ergaben sich u.a., im Immissionsschutzrecht, im Baurecht und in der Störfall-Verordnung.

Störfallbetriebe in Nürnberg

In Nürnberg unterliegen 12 Betriebsstandorte der Störfall-Verordnung. Bei diesen sogenannten Störfallbetrieben handelt es sich um Chemikalienhändler, Umschlagsläger für Mineralölprodukte, Flüssiggas oder Industriegase, produzierende Industriebetriebe und Energieversorgungsunternehmen.

Aufgrund der gewachsenen städtebaulichen Struktur und der Veränderungen in den vergangenen Jahrzehnten liegen die Standorte der Nürnberger Störfallbetriebe nicht nur in Industriegebieten, sondern zum großen Teil in der Nachbarschaft zu Wohngebieten und im Bereich städtebaulicher Entwicklungsflächen.

Bereits die Seveso-II-Richtlinie von 1996 forderte die Einhaltung eines angemessenen Abstandes zwischen schutzwürdigen Nutzungen und Störfallbetrieben. Schutzbedürftige Nutzungen sind z. B. Wohngebiete, öffentlich genutzte Gebäude und wichtige Verkehrswege. Der angemessene Sicherheitsabstand ist der Abstand zwischen einem Störfallbetrieb und einem benachbarten Schutzobjekt. Die Größe dieses Abstands ist anhand störfallspezifischer Faktoren individuell für jeden Betriebsbereich zu berechnen, d.h. er ist abhängig von der Gefährlichkeit dieses Betriebs. Der angemessene Sicherheitsabstand soll die Nachbarschaft vor den unmittelbaren Auswirkungen schwerer Unfällen schützen

Nachdem 1996 der sogenannte Trennungsgrundsatz im deutschen Recht nur für die Bauleitplanung umgesetzt wurde, war nun im Zuge der Umsetzung der Seveso-III-RL und aufgrund verschiedener Rechtsprechungen, das Abstandsgebot und die erforderliche Öffentlichkeitsbeteiligung in baurechtliche und immissionsschutzrechtliche Genehmigungsverfahren zu implementieren.

Wesentliche rechtliche Änderungen durch die Umsetzung der Seveso-III-Richtlinie

Störfallverordnung

Die Störfall-Verordnung gilt für Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen vorhanden sind. Störfallbetriebe haben besondere Pflichten z.B. zum Stand der Sicherheitstechnik, Erstellen eines Sicherheitsberichtes und einer Alarmierungs- und Gefahrenabwehrplanung. Damit sollen Unfälle nach Möglichkeit verhindert bzw. die Folgen von dennoch eintretenden Unfällen begrenzt werden.

Eine wesentliche Neuerung in der Störfall-Verordnung ist die Ausweitung der Informationspflicht. Alle Störfallbetriebe haben nun die wichtigsten Angaben zu den ausgehenden Gefahren, zu den getroffenen Sicherheitsmaßnahmen sowie zur Warnung der Bevölkerung bei einem Störfall und zum korrekten Verhalten der Öffentlichkeit und benachbarten Betriebsstätten ständig zugänglich zu machen. Dies wird in Nürnberg durch die Verteilung einer Informationsbroschüre in der Nachbarschaft sowie die Veröffentlichung der Broschüre auf der Firmenwebseite der Störfallbetriebe realisiert.

Immissionsschutzrechtliche Verfahren - Vorhaben in Störfallbetrieben

Zur Berücksichtigung eines angemessenen Sicherheitsabstands um Störfallbetriebe wurden im Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) neue Genehmigungsverfahren eingeführt. Diese kommen bei störfallrelevanten Vorhaben in Störfallbetrieben zur Anwendung unabhängig davon, ob die Anlage nach dem BImSchG genehmigungsbedürftig ist oder nicht.

In den Verfahren ist zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben der angemessene Sicherheitsabstand zu benachbarten Schutzobjekten tangiert wird oder eine erhebliche Gefahrenerhöhung ausgelöst wird. Anschließend ist ggf. in einem öffentlichen Verfahren abzuwägen, ob das Vorhaben genehmigt werden kann.

Neu eingeführt wurden die Begriffe „benachbartes Schutzobjekt“ und „angemessener Sicherheitsabstand“ sowie eine Ermächtigungsgrundlage für eine technische Anleitung Abstand (TA Abstand) mit bundeseinheitlichen Vorgaben zur Festlegung des angemessenen Sicherheitsabstandes. Die TA Abstand wird derzeit in einem Bund/Länder-Arbeitskreis erarbeitet.

Baurechtliche Genehmigungsverfahren – Vorhaben in der Nachbarschaft zu Störfallbetrieben

Um dem Abstandsgebot der SEVESO-III-RL gerecht zu werden, wurden in der Bayerischen Bauordnung verfahrensrechtliche Schwellenwerte eingeführt. So sind Vorhaben im angemessenen Sicherheitsabstand von Störfallbetrieben vom Genehmigungsfreistellungsverfahren ausgenommen und es sind Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung durchzuführen. Im Rahmen der Rücksichtnahme gebot ist zu prüfen, ob die Planung auch bei Unterschreitung des angemessenen Abstands zulässig sein kann. In der Abwägung über die Zulässigkeit sind die vorhabenbezogenen Faktoren z.B. Nutzungsintensität, Zugänglichkeit für Rettungshelfer und auch sozioökonomische Faktoren wesentlich.

Bauleitplanung in der Nachbarschaft zu Störfallbetrieben

Auch die Novellierung des Baugesetzbuches sieht Neuerungen für die Bauleitplanung vor. Zur Entschärfung potentieller Nutzungskonflikte sind nun erweiterte Möglichkeiten, wie z.B. Nutzungseinschränkungen und technische Maßnahmen einzuplanen, die der Vermeidung oder Minderung der Auswirkungen von Störfällen dienen sollen.

Folgen aus der Umsetzung der SEVESO-III-Richtlinie für die Verwaltungspraxis

Für alle Störfallbetriebe in Nürnberg wurden Abstandsberechnungen entweder vom bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) oder von privaten dafür zugelassenen Sachverständigen durchgeführt. Dieser Abstand wird modellhaft, basierend auf mögliche Störfallszenarien im jeweiligen Störfallbetrieb, berechnet. Schwierigkeiten bei der Ermittlung des angemessenen Sicherheitsabstands ergeben sich durch bisher nicht ausreichend normierte Vorgaben für die Berechnung, was zu nicht kongruenten Aussagen von Gutachten führen kann. Um diesem Missstand entgegenzuwirken, versucht das Umweltamt in Abstimmung mit dem LfU und den verschiedenen Gutachtern, eine annähernde Vergleichbarkeit der Abstandberechnungen zu erreichen. Zudem ist es Aufgabe der Immissionsschutzbehörde im Umweltamt zu prüfen, ob in den Gutachten der genehmigte Anlagenbestand des Störfallbetriebs bewertet wurde.

Die in den Gutachten ausgesprochenen Abstandempfehlungen wurden im städtischen Geodaten-System als angemessener Sicherheitsabstand um die betroffenen Störfallbetriebe hinterlegt und können von den Fachbehörden wie Stpl, BoB und FW dort eingesehen werden.

Die Sicherheitsabstände reichen derzeit von 30 m bis 310 m. Das Umweltamt aktualisiert bei störfallrelevanten Änderungen und neuen Berechnungen entsprechen die Sicherheitsabstände im Geodaten-System. Natürlich werden auch Hinzukommende oder der Wegfall eines Störfallbetriebs im Geodaten-System berücksichtigt.

Im Rahmen der Fachstellenbeteiligung bei Baugenehmigungsverfahren werden Umweltamt und Feuerwehr beteiligt. Dabei wird Stellung zu dem im Betriebsbereich vorhanden Gefahrenpotential, zum ermittelten angemessenen Abstand sowie zu den Anforderungen bei der Alarmierung- und Gefahrenabwehrplanung genommen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass zwischen Immissionsschutz und Baurecht diesbezüglich ein Spannungsfeld besteht: Bestandsschutz und Erweiterungsmöglichkeiten eines Störfallbetriebes versus städtebaulich wünschenswerter Nachverdichtung in der Nachbarschaft von Störfallbetrieben.

Beispiel 1

Vor einigen Jahren konnte eine geplante Erweiterung eines seit Jahrzehnten am Standort ansässigen Störfallbetriebs immissionsschutzrechtlich nicht genehmigt werden, da sie den stadtplanerischen Absichten entgegenstand. Auch die von der Stadt Nürnberg angestrebte Verlagerung des Störfallbetriebs und die damit verbundene Suche nach einem Ersatzstandort scheiterten. Um die Existenz der Firma am Standort zu gewährleisten und gleichzeitig die Entwicklung des Gebietes zu ermöglichen, mussten kreative Lösungen gesucht werden.

Für ein Grundstück, das teilweise im Bereich des angemessenen Sicherheitsabstands des zur Rede stehenden Störfallbetriebs liegt, interessierte sich ein Investor, der für dieses Anwesen Wohnen und gewerbliche Nutzungen plante. Um den Vorgaben aus Immissionsschutzrecht

und Baurecht gerecht zu werden, waren in der Bauleitplanung für Teilbereiche dieses Areals, Nutzungseinschränkungen, zusätzlichen bauliche, technische sowie organisatorischen Maßnahmen vorzugeben. Der Grundstücksentwickler sah in diesen Auflagen erhebliche nachteilige Auswirkung für die Vermarktung und schloss mit dem Inhaber des Störfallbetriebs privatrechtliche Vereinbarungen ab. Nun plant der Betreiber des Störfallbetriebs eine Umstrukturierung seiner Firma, die mit Anlagenstillegung und Anlagenverlagerung in eine andere Stadt einhergeht. Damit wird eine Reduzierung des angemessenen Sicherheitsabstandes für den Störfallbetrieb erreicht und die Entwicklung des besagten Grundstücks ermöglicht.

Beispiel 2

Ein weiterer Störfallbetrieb erfuhr bei einer geplanten Erweiterung die zunehmende Komplexität des immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahrens, da ein wichtiger Verkehrsweg innerhalb des neu ermittelten Sicherheitsabstandes liegt. Folglich war für die geplante störfallrechtlich relevante Änderung im neuen immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung und damit einhergehender längerer Verfahrensdauer durchzuführen. Das Vorhaben wurde im Amtsblatt öffentlich bekannt gemacht und der Antrag einen Monat zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Gegen das Vorhaben wurden keine Einwendungen erhoben. Nach Prüfung durch die zuständigen Behörden und Fachstellen, wurde festgestellt, dass sich durch die Anlagenänderung keine Veränderung des Gefahrenpotentials im Betriebsbereich ergibt und die relevante Gefährdung durch die getroffenen Alarmierungs- und Gefahrenabwehrmaßnahmen ausgeschlossen werden konnten.

Ausblick

Zukünftige Rechtsprechungen und die zu erwartende TA-Abstand mit konkretisierenden Definitionen für Schutzobjekte und vereinheitlichenden Maßgaben für die Abstandsermittlung können dazu führen, dass neue Vorhaben anders als bisher bewertet werden.

Änderungen an der Anzahl der Betriebe können sich ergeben, wenn Regelungen für die Einstufung von gefährlichen Abfällen ins Störfallrecht umgesetzt bzw. gefährliche Stoffe neu eingestuft werden.

Die Umsetzung des Abstandgebots darf nicht einseitig zu Lasten der Störfallbetriebe führen. Zielführend wäre die Nachverdichtung in Gemengelagen mit Augenmaß und in städtebaulichen Planungen die Sicherung geeigneter Flächen in Industriegebieten für Störfallbetriebe. Grund dafür ist auch, dass die entsprechenden Umgangsstoffe u.a. wichtige Grundstoffe für die industrielle Produktion (z.B. in der Metallindustrie) sind.

Beschlussvorlage
Ref.III/035/2018

Beratung	Datum	Behandlung	Ziel
Umweltausschuss	15.05.2019	öffentlich	Bericht

Betreff:

Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal

Anlagen:
Antrag_Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal_ödp
Entscheidungsvorlage

Sachverhalt (kurz):
Die ÖDP beantragt mit Schreiben vom 23.08.2018 die Ausweisung der Trauerweide südlich des Hauptbahnhofes zwischen der Straße "Hinterm Bahnhof" und der Allersberger Straße als Naturdenkmal nach §28 Bundesnaturschutzgesetz.

Die Verwaltung hat den Antrag geprüft und berichtet zum Ergebnis.

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☒ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft	☐ nur für einen begrenzten Zeitraum
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☒ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit DIP ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☒ Nein

☐ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

Von Natur- und Baumschutz profitiert die Bevölkerung allgemein.

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☒ **2. BM / SÖR**

☐

☐

** EINGANGSBENACHRICHTIGUNG : FAX ERFOLGREICH EMPFANGEN **

EMPFANGSZEIT	REMOTE-CSID	DAUER	SEITEN	STATUS
23. August 2018 22:14:17 MESZ	+49 0 9118171348	52	1	Empfangen

Ö 7

23 Aug 18 21:53 Schrollinger +49(0)9118171348 S.1

Fax vorab

Umwelt

ödp

Ökologisch-Demokratische Partei

ÖDP im Nürnberger Stadtrat

ÖDP Nürnberg / Thomas Schrollinger Jauerstr. 33 90473 Nürnberg

An den Oberbürgermeister der Stadt Nürnberg
Herrn Dr. Ulrich Maly
Rathaus
Rathausplatz 2

90403 Nürnberg

OBERBÜRGERMEISTER
24. AUG. 2018
/.....Nr.....

III	1 Zur Kts.	3	Zur Stellungnahme
		4	Antwort vor Absendung vorlegen
	2 z.w.V.	5	Antwort zur Unterschrift vorlegen

1 Kopie/2

Nürnberg, 23.08.2018

Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

im Zusammenhang mit dem geplanten Radweg an der Südseite des Hauptbahnhofes bestand ursprünglich die Gefahr, dass eine schützenswerte Weide im Delta zwischen der Straße „Hinterm Bahnhof" und der Allersberger Straße weichen sollte. Erfreulicherweise konnte in der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 26.07.2018 eine alternative Trassenführung beschlossen werden, die es ermöglicht, den großen und prächtigen Baum zu erhalten.
Dieser Baum ist aufgrund seiner Seltenheit, der besonderen Eigenart und Schönheit prägend für diesen Stadtteil und entspricht somit auch den Schutzkriterien von Naturdenkmälern nach §28 Bundesnaturschutzgesetz. Zudem bleibt er auch künftig aufgrund des Baudrucks in der unmittelbaren Umgebung gefährdet und sollte deshalb unter strengen Schutz gestellt werden.

Deshalb stelle ich für die ÖDP zur Behandlung im Stadtrat bzw. im zuständigen Ausschuss folgenden

ANTRAG:

Die Verwaltung sorgt für die Ausweisung der Trauerweide südlich des Hauptbahnhofes im Delta zwischen der Straße „Hinterm Bahnhof" und der Allersberger Straße zum Naturdenkmal nach § 28 Bundesnaturschutzgesetz.

Mit freundlichen Grüßen

Thomas Schrollinger
Stadtrat der ÖDP

„Die Welt hat genug
für jedermanns
Bedürfnisse,
aber nicht für
jedermanns Gier."

Mahatma Gandhi



ÖDP Nürnberg / Thomas Schrollinger · Jauerstr. 33 · 90473 Nürnberg
☎ +49(0)911-800 27 99 · Fax: +49(0)911-817 13 48
✉ thomas.schrollinger@oedp.de 🖳 www.oedp-nuernberg.de

Ausweisung einer Trauerweide zum Naturdenkmal

Die ÖDP im Nürnberger Stadtrat beantragt mit Schreiben vom 23.08.2018 die Ausweisung einer Weide im Bereich zwischen „Hinterm Bahnhof“ und Allersberger Straße als Naturdenkmal gemäß § 28 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG).

Bei fraglichem Baum handelt es sich um eine doppelstämmige Trauerweide mit einem Stammumfang von ca. 240 cm in einem Meter Höhe. Der Baum ist geschätzt zwischen 70 und 80 Jahre alt. Eine Altersbestimmung nur aufgrund des Stammumfanges ist äußerst schwierig, da verschiedenste Faktoren, wie z.B. Standortbedingungen eine Rolle spielen. Aufgrund seines Standortes im bebauten Innenbereich des Stadtgebietes, unterliegt die Weide der Baumschutzverordnung der Stadt Nürnberg.

Die Verwaltung (untere Naturschutzbehörde im Umweltamt) hat die beantragte Unterschutzstellen mit folgendem Ergebnis geprüft:

Die Ausweisung von Naturdenkmalen erfolgt aufgrund § 28 des BNatSchG. Demnach können Naturdenkmalmäler ausgewiesen werden, wenn deren besonderer Schutz

1. aus wissenschaftlichen, naturgeschichtlichen oder landeskundlichen Gründen

   oder

2. wegen ihrer Seltenheit, Eigenart oder Schönheit,

   erforderlich ist.

Dies trifft aus Sicht der Verwaltung bei der 70 - 80 Jahre alten Weide nicht zu. Vergleichbare Bäume gibt es vergleichsweise zahlreich im Stadtgebiet. Richtig ist, dass die Vitalität dieses Baumes an diesem eher ungünstigen Standort überraschend ist. Entsprechende Weiden gerade in der Nähe von Verkehrsflächen haben jedoch hohen Pflegebedarf. Die Schutzkriterien eines Naturdenkmals gemäß § 28 BNatSchG erfüllt die Weide daher nicht.

Gleichwohl haben Erhalt und Fortbestand der Weide hohe Priorität.

Bei der ursprünglichen Rad- und Gehwegplanung südlich des Hauptbahnhofs im Bereich „Hinterm Bahnhof“ hätte die Weide tatsächlich nicht erhalten werden können. Durch alternative Trassenführung (siehe Verkehrsausschuss vom 26.07.2018) und – in Folge - besondere Schutzmaßnahmen beim Wegebau (Wurzelbrücken) wurden daher in Zusammenarbeit zwischen SÖR, Vpl und UwA Möglichkeiten zum Erhalt der Weide gefunden.