Umweltamt

NÜRNBERG

Lärmaktionsplan der Stadt Nürnberg gemäß § 47d Bundes-Immissionsschutzgesetz

Fortschreibung 2019

Stand vom 2019-07-15 12:30

Status: Einvernehmen der Regierung erteilt

Impressum

Stadt Nürnberg
Umweltamt
Bauhof 2
90402 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-Immissionsschutzgesetz (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 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.

Ermächtigungsgrundlage für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm sind für Verkehrsbeschränkungen, Verkehrsverbote und Verkehrsumleitungen die Paragraphen 45 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3, 45 Abs. 1 a und 45 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 5 der Straßenverkehrsordnung (StVO).

Für die Anordnung verkehrsbeschränkender Maßnahmen aus Gründen des Lärmschutzes sind zusätzlich zur StVO als Orientierungshilfe auch die Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm (Lärmschutz-Richtlinien-StV) vom 23.11.2007 (Verkehrsblatt VkBl S. 767) und der Einführungserlass des Bayerischen Staatsministeriums des Inneren vom 20.11.2008 zu beachten. Nach Nr. III.7 des Einführungserlasses ist für straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen auf Kraftfahrstraßen, autobahnähnlichen Straßen, Bundesstraßen, Staatsstraßen und Kreisstraßen die vorherige Zustimmung durch die Regierung erforderlich.

Die StVO und Lärmschutz-Richtlinien-StV sehen vor, 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.

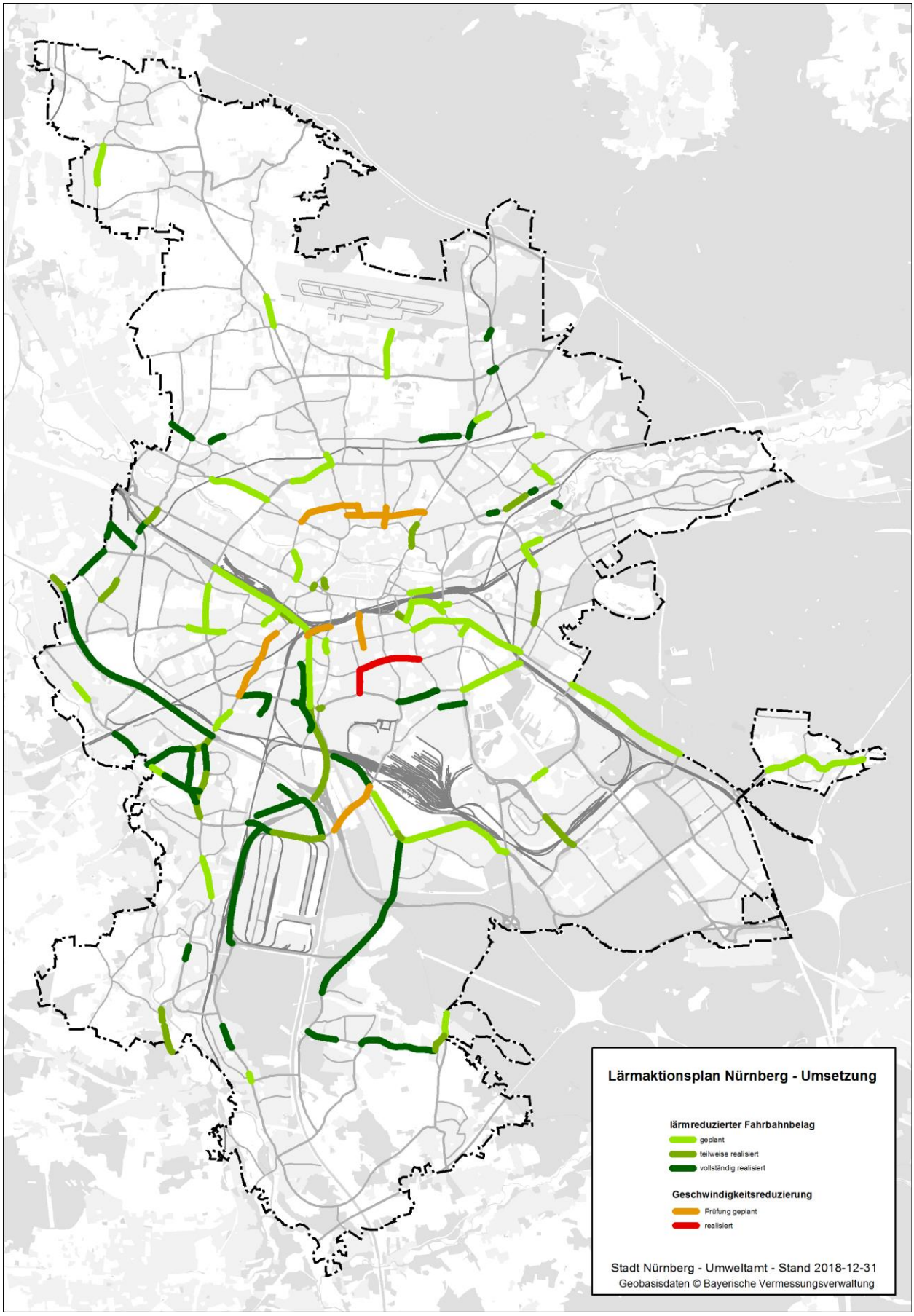
8 Öffentlichkeitsbeteiligung und Inkrafttreten der Fortschreibung

Die Fortschreibung des Lärmaktionsplans wurde vom 03.06.2019 bis 24.06.2019 öffentlich ausgelegt. Es gingen zwei Beiträge von Bürgern ein, die den Stadteil Ziegelstein und den Nordring betreffen. Sie schlagen vor, die zulässige Geschwindigkeit zu reduziern, lärmreduzierte Fahrbahnbeläge einzubauen und den Lkw-Verkehr zu reduzieren. Die Vorschläge wurden auf ihre Machbarkeit geprüft und an die ausführenden Dienststellen mit der Bitte um Umsetzung weitergeleitet.

Das Einvernehmen der Regierung von Mittelfranken wurde am 10.07.2019 erteilt.

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